

MARSTAL SØFARTSMUSEUM 2014



24. årgang

Redaktion: Erik B. Kromann

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



ISBN 978-87-89829-59-3 – ISSN 1938-7844

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

Forsidebillede:

DANNEBROG anduver Marstals 500-års jubilæum.

Bagsidebillede:

Nybygningen MARSTAL MÆRSK ankrer i Marstal Bugt
i anledning af Marstals 500-års jubilæum.

INDHOLD

<i>Karsten Hermansen:</i> Breve fra Congo. Chr. H. Friis' breve til familien 1899-1902	4
<i>Karsten Hermansen:</i> Jens Erik Carl Rasmussen og verdensudstillingerne	30
<i>Gunner Egholm Rasmussen:</i> Ærø's berømte maler – J. E. C. Rasmussen	43
<i>Leif Rosendahl:</i> Fulton – skib og hus	45
<i>Gunner Egholm Rasmussen:</i> Lystyachten fra H. C. Christensens Stålskibsværft	55
<i>Gunner Egholm Rasmussen:</i> Udstillingsskibet NORGE	61
<i>Poul Erik Larsen:</i> Grollen af Marstal – 1986	66
<i>Steen Haugsted:</i> Historier fra og om skibsfarten	75
<i>John Kristensen:</i> Motorfabrikken »Dania«. Firmaet Madsen & Nielsen i Rudkøbing samt F. L. Boye i Marstal	80
<i>Gardthausen, Sievers og EBK:</i> ÆBC – Ærøskøbing Bådeværft og Chartercenter	85
<i>Poul Rasmussen:</i> En Marstallerdrengs livshistorie	88
<i>Eva Marie Albertsen:</i> Skibsdåb af en af havets lyseblå kæmper MATZ MÆRSK	94
<i>Lars Peter Jensen:</i> Projekt MATZ MÆRSK	96
<i>Erik B. Kromann:</i> Årets gang	99

Breve fra Congo

Chr. H. Friis' breve til familien 1899-1902

Ved KARSTEN HERMANSEN

Den globale lokalhistorie

Når navnet Congo-Boye og Congo-Friis nævnes i Marstal, så er vi mange, der umiddelbart ved, hvem vi taler om. Hans Albert Boye (1848-1932) og Christian Hansen Friis (1874-1923) – i øvrigt onkel og nevø – har med deres usædvanlige levnedsløb skrevet sig ind i den marstalske historie, som næsten altid er præget af den store verden, men kun undtagelsesvis omfatter Afrika.

Tilnavnene fortæller næsten historien af sig selv, for hvad vi ikke ved, klarer fantasien. Tankerne drager langt mod syd, men den første hvide mand, man tænker på, er underligt nok ikke en marstaller. Det er derimod Henry Morton Stanley.

Opdagelsen af Centralafrika

I begyndelsen af 1877 gik der rygter blandt de lokale beboere langs Congo-flodens bredder. Der var observeret noget mærkeligt på Congofloden. Måske var det en ånd. Det var en skikkelse, som sejlede i en prauw, en båd, og havde et par sorte mænd med sig. Det ufattelige var, at denne mand var helt hvid som en albino og havde tøj på fra øverst til nederst, så kun hovedet og armene var synlige. Det så gådefuldt ud, så den usædvanlige begivenhed gav stof til samtale mellem de lokale, når de handlede og udvekslede varer med hinanden.

Der var nu hverken tale om en ånd eller en albino, men simpelthen en mand fra en del af verden, som ingen indfødt person i Congo overhovedet havde forestillet sig kunne eksistere. Ingen flyttede sig mange dagsrejser bort i Congo, så synet af en hvid mand var ufatteligt.

H. M. Stanley havde i 1871 fundet den forsvundne læge og missionær, dr. Livingstone på bredden af Tanganyikasøen. Historien var så usandsynlig, at talemåden »dr. Livingstone, formoder jeg« stadig bruges, selv om mange efterhånden nok har glemt historiens oprindelige kerne.

Historierne fra det ukendte Afrika pirrede den vestlige verdens befolkning, så aviserne *New York Herald* og *Daily Telegraph* var ikke længe om at få øje på salgspotentialet, hvis Stanley blev sendt på en ny færd, som avisernes læsere kunne følge med i. Som sagt så gjort. Stanley tog atter af sted, og fra 1874 til 1877 foretog han en rejse tværs gennem Centralafrika fra øst til vest. Tropesygdomme, sumpe, vilde dyr og farlige vandfald var alt sammen ingredienser, som holdt interessen fangen hos læserne, der sad trygt og godt hjemme i stuerne. Stanley leverede den bestilte vare og gennemførte sin rejse, som havde sit udspring ved Zanzibar. Foruden oppakning medbragte Stanley sin egen båd, *LADY ALICE*, som var bygget af stål og kunne skilles ad i passende stykker, så det hele kunne transporteres over land af de 24 bærere. Byggesættets mange skinnende dele vakte naturligvis den største undren undervejs på ekspeditionen. Den formodede albino var godt forberedt, men han var også praktisk indstillet, så da han kom ind i den berygtede slavehandler Tippos territorium, betalte han en stor sum for at få beskyttelse. Ingen lokale kunne forestille sig, at nogen mand drog ud på en ekspedition bare for at få stillet sin nysgerrighed. Han måtte være handelsmand, og hvad skulle en handelsmand mon handle med den frygtede slavehandler

Tippe Tip? Det sagde sig selv, at Stanley måtte bekæmpes, og flere gange måtte Stanley og hans folk beskytte sig mod en regn af giftige pile og spyd, som ikke alene kostede menneskeliv, men som også forøgede dramatikken og dermed sikrede gode indtægter til ekspeditionens to sponserende aviser.

Den 9. august 1877 endte ekspeditionen. Stanley var nået til handelsstationen Boma, som lå ude ved Atlanterhavet. Han var udmattet og elendig, men han havde gennemført sit forehavende. De var fire hvide mænd, der indledte ekspeditionen på østkysten, men Stanley var den eneste, der overlevede turen. Hele gruppen ud-

gjorde 224 mand, hvoraf kun 92 nåede levende ud til den afrikanske vestkyst. Han var nu den første hvide mand, der havde sejlet ned ad hele Congofloden og kortlagt de to kæmpemæssige søer Tanganyikasøen og Victoriasøen.¹

Verden var på én gang blevet klogere, og det afrikanske kontinent havde pludselig fået større opmærksomhed fra europæisk side.

Leopold II's erhvervelse af Congo

I 1830 havde Belgien løsrevet sig fra Nederlandene og erklæret sig selvstændigt og indsat en konge, Leopold I, der fem år senere fik en søn, som overtog tronen ved



Under navnet Congo Fristaten overtog den belgiske kong Leopold II i 1885 et stort afrikansk landområde, som blev kongens private stat. Det opnåede ejerskab til området kunne nok diskuteres, men Leopolds ejendomsret blev ikke desto mindre anerkendt ved Berlin-konferencen i 1884-1885, hvor en række vestlige lande afgjorde suverænitetsspørgsmålet for et større antal afrikanske områder. Det viste kort er anno 1925, hvor området havde navnet Belgisk Congo.

sin fars død i 1865. Leopold II havde imidlertid ikke tænkt sig at nøjes med at være Belgiens konge. Belgien skulle have en koloni, og fra midten af 1870'erne var han nærmest opslugt af tanken om en koloni i Centralafrika. Han indkaldte ikke mindre end 35 europæiske opdagelsesrejsende, forretningsfolk og geografer for at høre deres vurdering af mulighederne i Centralafrika. Ud ad til handlede hans interesse om at standse den afroarabiske slavehandel og styrke videnskaben i området, men den virkelige dagsorden handlede – ikke overraskende – om, hvordan Belgien kunne få en afrikansk koloni. Men præcist hvordan var ikke til sige, før nyheden om Stanleys rejse fra øst til vest gennem Centralafrika nåede Europa. Der var manden, som kunne virkeliggøre Leopold II's kolonidrømme. Ved Stanleys ankomst til Marseilles stod et par repræsentanter for den belgiske konge og ventede med en invitation til Leopold II's palads i Laken. Stanleys engelske ophav bød ham først at spørge, om der var interesse fra britisk hold, men da det ikke var tilfældet, accepterede Stanley Leopold II's invitation, som allerede i 1879 skulle bringe Stanley tilbage til Congofloden.

Denne gang begyndte rejsen i vest, og nu handlede det ikke om at skrive fængslende beretninger til aviser, men derimod om at anlægge handelsstationer og træffe aftaler med de lokale høvdinge. Stanley genså Tippu Tip og købte atten børn af ham. Børnene kom ombord på et af Stanleys tre dampskibe, de fik lov at gå frit omkring om bord, men da skibene nåede børnenes hjemegn, blev farten ikke slået ned. De fortsatte, for Stanley ville ikke lade dem vende tilbage til deres familie og blive vilde mennesker. Han ville gøre dem kristne og lære dem at leve som ham selv. Den ambition delte Stanley med en lang række kristne organisationer, som sendte missionærer til Centralafrika. De så det som en pligt at omvende disse stak-

kels sorte mennesker, og derfor trodsede missionærerne alle farer, hvoraf malaria og sovesyge var de værste.²

Stanleys arbejde for den belgiske konge gik for langsomt, syntes kongen. Til at begynde med lejede Stanley på den belgiske konges vegne jord til etablering af handelsstationer, men Leopold II var mere interesseret i skaffe sig store landområder, allerhelst i en konføderation af lokale fyrster, som var afhængige af Leopold II! Der måtte kunne laves kontrakter, hvori de lokale ledere afstod enhver form for suverænitæt til ham, mente kongen selv, og i 1884 var Stanley og hans hjælpere på vej rundt til de mange høvdinge, som hverken forstod fransk eller engelsk og undertegnede afståelskontrakterne i den tro, der var tale om venskabstraktater. Herefter skulle Leopolds selskabs flag med en gul stjerne på en blå baggrund vaje over de mange landsbyer. Den blå farve symboliserede de uciviliserede afrikaneres åndelige mørke, som nu blev ramt af civilisationens lys, stjernen.

Det viste sig, at franskmanden Brazza havde fået præcis samme idé. Han købte op for Frankrig, og snart indså Leopold II, at hans storstilede projekt led af en alvorlig svaghed: Hvad nyttede kanoner og krudt mod konkurrenterne, når Leopold II's områder ikke var anerkendt af de europæiske myndigheder? Intet kunne retmæssigt forsvares! Men så fik kongen en lys idé!

Leopold sagde nemlig til franskmændene: Hvis I lader os være, hvor vi er nu, så får I førsteretten til at overtage området, hvis foretagendet slår fejl.

En sådan frihandelsgaranti var jo ikke til at sige nej til, og ved Berlinkonferencen, der varede fra november 1884 til februar 1885, blev Afrikas deling i grove træk aftalt. USA og Tyskland anerkendte Leopolds frihandelsprojekt. Hvad skade kunne en konge fra et lille land som Belgien dog gøre, tænkte de vel og trak på

skuldrene. Leopold deltog end ikke i møderne, men når de preussiske værter anerkendte kong Leopolds plan, kunne andre jo dårligt stille sig hindrende i vejen.

Fra den 1. juni 1885 var Congo Fristaten var etableret!³

Congo Fristaten

Congo Fristaten var den belgiske kong Leopold II's personlige land. Det var ikke en koloni, men en stat, som først efter Leopolds afståelse til Belgien i 1908 ændrede status til koloni. Kongen kom aldrig på besøg, selv om han var enevældig konge i Congo, men kun konstitutionel monark i Belgien.

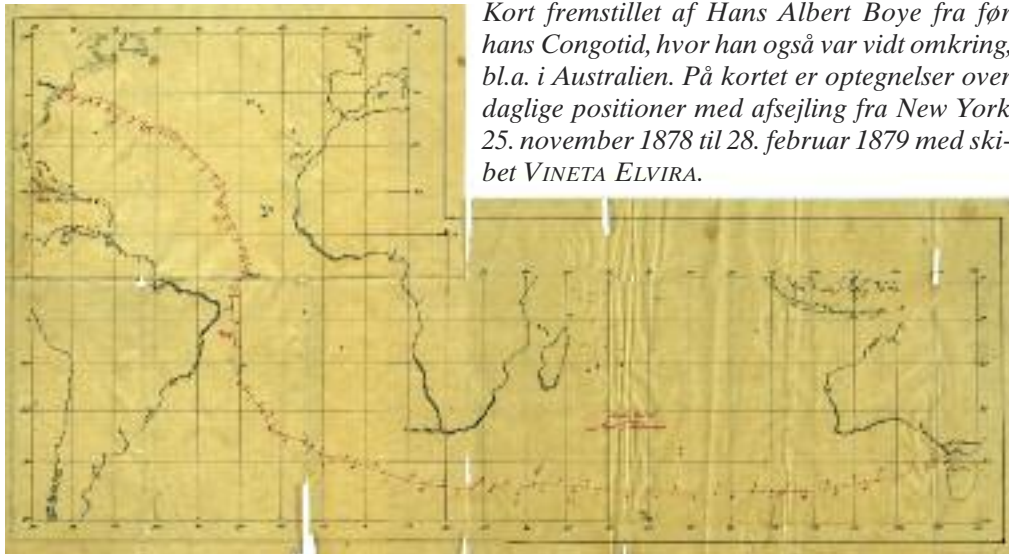
Leopolds forhåbninger gik naturligvis i pekuniær retning. Det handlede om at tjene penge, og med den lille by Boma som hovedstad fra 1886 blev indsatsen sat i system. Den vigtigste vare var frem for alt elfenben, som blev brugt til klaver- og orgeltangenter, til billardkugler, domino-brikker, små udskårne figurer, spadsere-stokke og paraplyer. Congo Fristaten stod for næsten halvdelen af verdenseksporten af elfenben.⁴

Men kong Leopold havde kun udgifter

af sit afrikanske land, og i 1890 havde han stort set opbrugt hele den formue, han havde arvet efter sin far, så noget skulle ske. Det var uheldigt, hvis det belgiske statsoverhoved gik fallit, så han måtte hjælpes, men på én betingelse: Gik det galt, skulle Congo overgå til Belgien. Det accepterede kongen – han havde intet valg – og så fik han et lån på 25 millioner guldfrancs. Pengene brugte han blandt andet til at etablere en jernbane. Denne styrkelse af infrastrukturen var vel anstændig nok. Det samme kan man på ingen måde sige om resten af Leopolds initiativer.

Han vedtog – i strid med alle løfter – at al jord, der ikke blev dyrket eller beboet, var at regne for fristatens ejendom. Det betød eksempelvis, at en mands salg af elfenben til livets ophold ikke længere var en legal handling, men derimod tyveri fra staten. Mange mennesker var vant til, at deres landsbyer ind imellem måtte flyttes, når jorden ikke kunne yde nok. Med Leopolds nye forståelse af ejendomsretten blev disse mennesker i praksis frataget deres jord.

I 1888 opfandt den skotske dyrlæge John Dunlop det oppustelige gummidæk.



Kort fremstillet af Hans Albert Boye fra før hans Congotid, hvor han også var vidt omkring, bl.a. i Australien. På kortet er optegnelser over daglige positioner med afsejling fra New York 25. november 1878 til 28. februar 1879 med skibet VINETA ELVIRA.

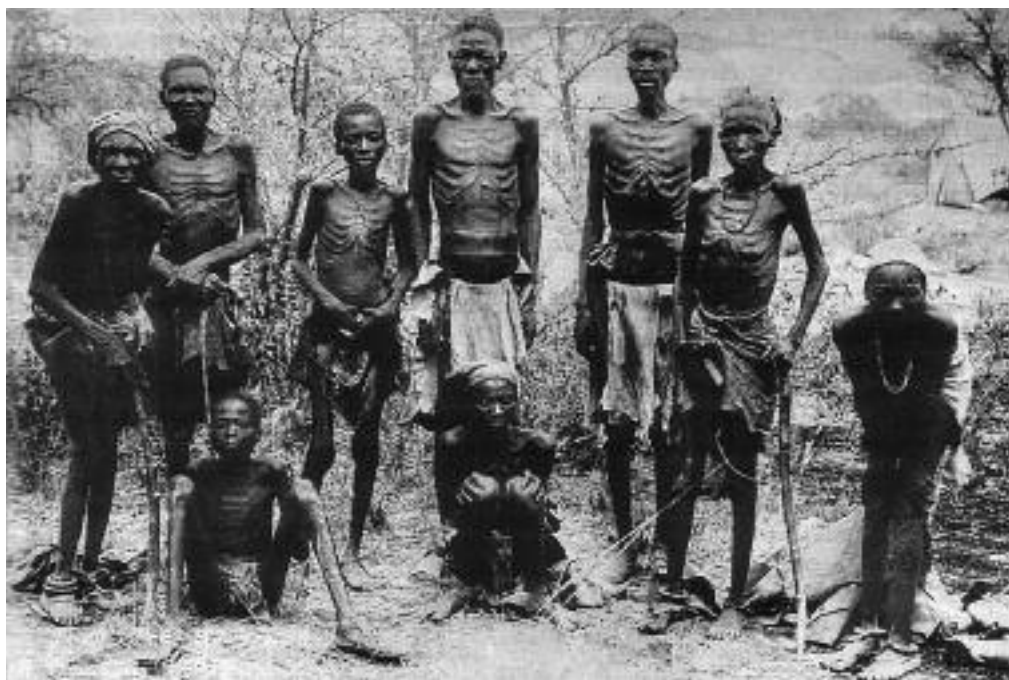
Hidtil havde man måttet klare sig med træhjul med jernbeslag, så gummidækket var intet mindre end en revolution. Efterspørgslen på gummi voksede med lynets hast. Congo Fristaten var fyldt af gummitræer, og medens der kun var et udbytte på 100 tons gummi i 1891, var udbyttet i 1901 øget til 6000 tons. Kong Leopold var reddet! Congo udviklede sig på kort tid til et økonomisk mirakel, som gav råderum til ekstravagant byggeri hjemme i Belgien, herunder et nyt kongeligt palads.

Men medaljer har jo to sider, og bagsiden skinnede ikke nær så smukt som for-siden. Leopold trak nemlig alle pengene

ud af Congo, så landet blev ikke velhavende af sine store naturressourcer. Desuden krævede gummihøsten en masse folk. Løsningen blev, at man skulle betale skatter i form af gummi. Lokale congolesere med en lille militærudannelse og en anløben moral blev sat til at opkræve gummiskatterne, og da deres løn var afhængig af de inddrevne skatter, var de anvendte metoder simpelthen skånselsløse. Der er både eksempler på kvinder, der fik deres underliv fyldt med ler, mænd som blev slået ihjel, fordi deres kurv med gummi ikke var helt fyldt, og børn, der blev spiddet og spist.



Kong Leopolds iver efter store mængder gummi udviklede sig ret hurtigt til den rene terrorisme, som rask væk kostede menneskeliv. Grundtanken var, at skatter skulle betales i form af gummi, som Congo var rig på. Indfødte congolesere blev ansat til at inddrive skatterne, og de viste ingen nåde over for skatteydere, der kun leverede en halv kurvfuld gummi. For at kunne dokumentere over for deres overordnede, at den udleverede ammunition var brugt til sit formål og ikke til privatbrug, blev det skik, at skatteinddriverne skar hånden af de mennesker, de skød. Her står et par skatteinddrivere med håndgribelige beviser på deres



Selv om kong Leopold tjente gevaldigt på Congo i 1890'erne, smittede velstanden på ingen måde af på den lokale befolkning. Her ses en familie, som nærmest kun er skind og ben.

Gummiskatteinddriverne havde brug for våben, og deres hvide overordnede ville gerne sikre sig, at våbnene blev brugt til deres egentlige formål og ikke til at jage vildt. Derfor opstod den makabre skik at skære højre hånd af ofrene og medbringe hænderne som dokumentation for ammunitionens rette brug. For at undgå forrådnelse blev hænderne røget over et bål. Skatteopkræverne havde nemlig brug for, at dokumentationen kunne holde i ugevis, indtil de mødte deres chef.

Rygterne om disse tilstande udløste kraftige protester i Europa i året 1900. Mange troede, at de levende fik hugget hænderne af, men i virkeligheden var det de mange drab, der var det værste ved Leopolds styre. Det kunne dog ske, at også levende fik hugget hænderne af. Det kunne for eksempel ske, hvis man ville have fat i kvindernes brede kobbersmykker, som sad om håndled og ankler, og

samtidig gerne ville spare på sin ammunition. Med tiden skulle befolkningen bruge mere og mere tid på at skaffe gummi. Landbruget gik i stå, håndværkerne gik i stå, og da sovesygen omkring århundredskiftet blev overført af tsetsefluen, gik livet også i stå. Landet blev ramt af en epidemi, landsbyer mistede mellem 60 og 90 procent af befolkningen, og hvem der kunne flygtede fra Leopolds congolesiske rige.⁵

Der opstod et internationalt pres på kong Leopold II, og den eneste mulighed var, at han afstod sit afrikanske rige til Belgien. Aftalen blev næsten afsluttet i december 1906, men Leopold formåede at lave forhalingsmanøvrer i endnu to år, før afståelsen blev en formel realitet den 15. november 1908. Den udhulede betegnelse Congo Fristaten blev afløst af navnet Belgisk Congo. En ny tid begyndte, om end ikke fra den ene dag til den anden, men det er en anden historie.⁶

Danskere i kong Leopolds Congo

Eventyrere findes blandt alle nationaliteter, og danskerne var ingen undtagelse, da Leopolds afrikanske projekt havde brug for folk. Den danske forskning i emnet er ikke stor, men Bornholms Museum udgør en væsentlig undtagelse fra denne vurdering, idet museet har udgivet en omfangsrig bog med titlen *Bornholm – CONGO – tur/retur. Fortællinger om bornholmere, andre danskere og congolesere samt lidt om Congos historie fra 1870erne til nu* (Rønne 2003). Udgangspunktet var, at museet havde en samling genstande fra Congo, men tingene manglede så at sige at blive sat ind i en større sammenhæng. Det råder bogen på forbillig vis bod på.

Et århundrede tidligere skrev H. Jensen-Tusch sin bog *Skandinaver i Congo. Svenske, norske og danske mænds og kvinders virksomhed i den uafhængige Congo-stat* (København 1902-05). Styrken ved denne bog er, at mange af kilderne var lyslevende og kunne fortælle selv. Den åbenlyse ulempe er, at visse detaljer kan være blevet fordrejet en smule. Det er svært at dømme om i en sen eftertid.

På Marstal Søfartsmuseum er der en række genstande, som har tilhørt Congo-Boye og Congo-Friis. Congo-Boyes notater og skitser fra arbejdet på Congo-floden, et slangeskind, en vielsesring, et fotografi og to tallerkner i anledning af brylluppet og sølvbrylluppet med Maren Christine Friis fortæller i sig selv noget om en mand, der har været vidt omkring, men mere får man ikke at vide. I Congo-Friis tilfælde vidner de to rejsekufferter og billedet af skibet STORMS, som han førte på Tanganyikasøen om hans afrikanske eventyr. Desuden har han efterladt sig et elfenbensarmbånd og en tilhørende ring, som han efter sigende tog fra en død kvinde, som han mødte på sin vej. Han opholdt sig i Afrika i årene 1899-1901, så man kan jo nok regne ud, hvordan kvinden sandsynligvis døde. De grusomme

myrderier under kong Leopolds sidste år som ejer af fristaten Congo kaster en sort skygge over Congos historie, men set fra vores lokale perspektiv har vi trods alt stadig lov at blive lidt imponerede over det vovemod og den dygtighed, de to marstalere lagde for dagen, da de meldte sig i kong Leopolds tjeneste. De havde jo ingen andel i den galskab, kongens politik var med til at udvikle. Til gengæld var de med til at sætte nye standarder for, hvad der var muligt i det fjerne land.

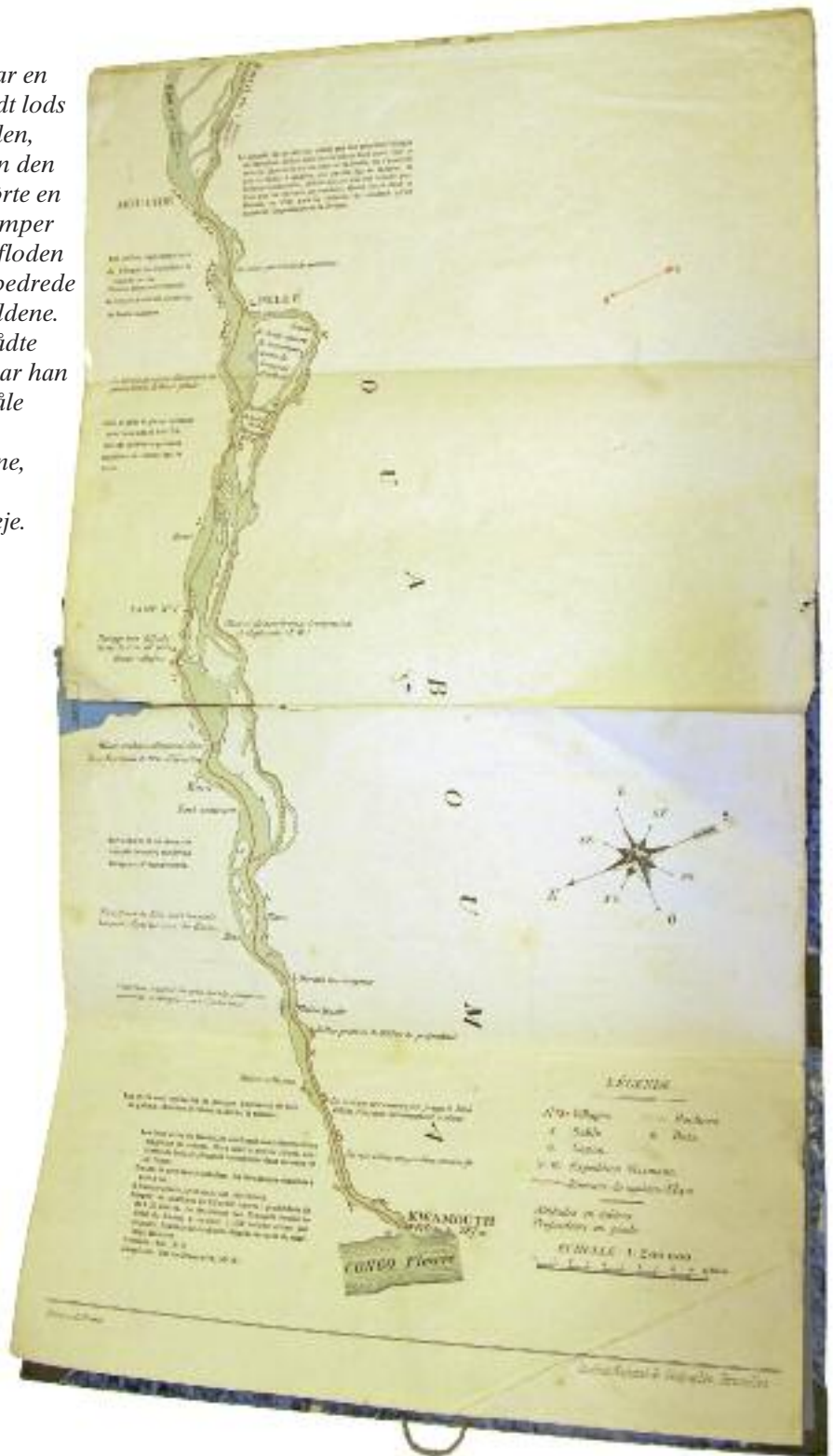
Congo-Boye

Hans Albert Boye blev født den 25. november 1848 i Marstal. Han havde en umiskendelig udlængsel, og da han havde opnået skibsførereksamen, tog han i bogstaveligste forstand på langfarten, idet han i en længere periode var involveret i olieprøveboringer i Stillehavet. Både opgaven og afstanden til hjembyen var stor, så da han den 15. november 1874 blev gift med Maren Christine Friis (1848-1922), foregik det i Callao i Peru. Inden da havde hun måttet runde Kap Horn for at nå frem.

I 1886 kom Boye i den belgiske regerings tjeneste og rejste til Congo, hvor han var med til at opmåle og kortlægge den nedre Congoflod. Der gik ikke længe, før Boye avancerede til havnekaptajn ved de to vigtigste byer ved den nedre del af Congofloden, nemlig Boma og Banana. Han blev desuden leder af lodsvæsenet og skibsfarten, og det fortælles, at der ved en bestemt lejlighed kom et skib fra Marstal. Skibet blev stoppet med skud for boven, hvorefter en høj, slank officer afleverede en gevaldig tordenskylle til skipperen for så at slutte på marstalsk: »Nåh, hvodden har du det, Hans?«

Det var i rollen som lods, at Boye indskrev sig i historien. Han var nemlig den første, der tog en stor, engelsk damper LUALABA op til Secia og Matadi. Det var den 20. juni 1889, og siden da blev hovedparten af skibene ført op til Matadi, selv

Congo-Boye var en meget anerkendt lods på Congo-Floden, især efter at han den 20. juni 1889 førte en stor engelsk damper længere op ad floden og dermed forbedrede transportforholdene. Inden han tiltrådte lodstjenesten, var han med til at opmåle Congo-Floden. Her et af kortene, der har været i Congo-Boyes eje.





Maren Christine og Hans Albert Boye på deres ældre dage. Det frygtindgydende skæg anlagde han i de yngre år, og det gav ham en myndig fremtoning, som fornemmes tydeligt på billedet.

om det foregik via en smal og vanskelig flodarm. Det lettede ind- og udførslen, men Boyes tilværelse blev i første omgang ikke lettere. Han blev nemlig uenig med finansdirektøren, så han opsigte sin statslige stilling og nedsatte sig i stedet som privat lods i Banana. Det siges, at statens lodser fra dette øjeblik ikke fik skibe at føre op, for alle ville have Boye, og sådan fortsatte det en tid. Men Boye fik snart brug for at prøve noget nyt, så inden længe var han blevet fører af jernbaneselskabets damper LE SOUVERAIN, som han sejlede med mellem Walfish Bay, Kapstaden og Congo. I april 1893 sejlede han damperen hjem til Antwerpen, hvor den blev solgt. Dermed sluttede Boyes Congotid. Livet ude i den store verden havde lært ham meget, blandt at tale fem sprog!



Congo-Boye og hustru i stadsstuen sammen med svigerinden frk. Friis. Huset, som Boye



Ved en ekstrem storm på Nordsøen i 1887 omkom 22 marstalske søfolk. Ved en efterfølgende basar til fordel for de tolv ramte familier kunne man vinde et maleri, som var fremstillet af den lokale kunstmaler Jens Erik Carl Rasmussen. Motivet er fra Mørkedybet i Det sydfynske Øhav med Birkholm i baggrunden og postsmakken fra Birkholm (den bageste to-smakke på billedet). Maleriet blev vundet af Congo-Boye, som var en tur hjemme i Marstal. Billedet kom senere til at hænge i hans stue i Marstal og befinder sig nu i Søfartsmuseets Carl Rasmussen-udstilling.

Congo-Boye slog sig derefter ned i København, hvor han fik ansættelse som havariekspert hos firmaet *Grøn & Witzke*, indtil han omkring 1910-1911 byggede hus i Marstal i Kongegade 13, nutidens restaurant »Minde«, og tog fast ophold i fødebyen fra 1913, men fortsatte karrieren som havariekspert, nu for *G&W/Skandinavia*. Congo-Boye døde den 18. juni 1932, 83 år gammel. På det tidspunkt havde han været enkemand i ti år.⁷

Congo-Friis

Congo-Boyes hustru, Maren Christine, havde en bror, der hed Herman Albert Friis. Sammen med sin hustru Anne Marie havde han fået elleve børn, hvoraf kun de fire levede mere end et år. Den førstefødte

var Christian Hansen Friis, som var født den 22. februar 1874. Efter endt skibsførereksamen kom Christian H. Friis ud i skibe tilhørende *Det dansk-russiske Selskab*, indtil han i september 1899 meldte sig til tre års tjeneste i Congo Fristaten.

Christian Friis var angiveligt den første dansker, der gik tværs over det afrikanske kontinent. Det fortalte han sin bror i et brev dateret den 30. april 1901. Brevene taler for sig selv om en helt anden tid og en noget anden mentalitet. Friis beretter ret kontant om begivenhederne, der begynder med rejsen til Congo, hvor han bliver i tre år. I en længere periode er han fører af skibet STORMS, som sejler på Tanganyikasøen.

Brevene har været måneder undervejs,

så det krævede en betydelig tålmodighed fra både afsender og modtager. Man fornemmer klart, at selv om Friis ind imellem beklager, at han tog af sted, så er der et betydeligt element af eventyrlyst, som drev ham ind i den eksotiske verden som Congo Fristaten var. Sovesyge, malaria og mange andre tropesygdomme gjorde livet i Congo til en risikabel affære, men Friis gentager hyppigt i sine breve, at han har det godt og er rask.

Da han kom hjem i efteråret 1902, fik Congo-Friis tid til at stifte familie. Den 17. december 1905 blev han viet til Frederikke Kristine Dorothea Kristensen (1833-1951) i Marstal Kirke, og sammen fik de fem børn, tre drenge og to piger.

Christian Hansen Friis blev ikke så gammel, og den 3. juli 1927 døde han i en alder af 53 år hjemme i Marstal. Tropesygdommene, som han havde været i berøring med, var efter sigende medvirkende hertil.⁸ Navnet Congo-Friis huskes endnu af mange i Marstal, og det skyldes naturligvis hans usædvanlige karriere. Nysgerrigheden pirres, for hvordan var det egentlig at være udsendt til kong Leopolds Congo omkring forrige århundredeskifte? Ingen er nærmere til at give svaret end Congo-Friis selv, så her bringes hans brevsamling, som i dag befinder sig på Rigsarkivet samt i kopi på Marstal Søfartsmuseum.⁹

Congo-Friis' Breve fra 1899-1902

Den 12. september 1899

Skrivelse fra generalsekretær Librect i Bruxelles: ADMIRAL sejler fra Antwerpen den 16. september 1899: De bedes tage hertil den 14. september og præsentere Dem kl. 10 om morgenen i Statens kontor i Bruxelles, hvor Deres billet vil blive udleveret. De finder i denne skrivelse oplysninger, som jeg beder Dem sætte Dem ind i inden ankomsten til Boma.

»Instructions à observer par les agents

dés leur arrivée à Boma« (dateret 15. maj 1899) rummer ni punkter: 1. En funktionær tager sig af eventuelle klager fra den rejsende eller fra kaptajnen. Agenter som er blevet daarligt behandlede om bord eller ved landstigningen skal henvende sig til generalguvernøren. 2. Ved ankomsten til Boma kommer officerer ombord for at tage sig af nyankomne agenter. Ligeledes bliver bagagen bragt til kasernen og agenterne indkvarteret der. Hvis baaden ankommer efter kl. 4, finder landstigningen af sted efterfølgende dag kl. 7½. 3. Agenterne skal møde hos generalguvernøren. 4. Man skal bære uniform 5. Det er forbudt at drikke (fulde sig), hvilket vil blive straffet haardt. 7. Man skal henvende sig til finansdirektionen med henblik paa underhold og udrustning i Afrika. De som skal til Haut-Congo modtager en særlig instruks i finansdirektionen. Man modtager sine rationer kvartalsvis. 8. Agenterne skal sætte sig ind i en instruks af 10. marts 1892 (m.fl.) vedr. brugen af vaaben og ammunition. Medbragte vaaben skal indskrives i Banana, Boma eller Matadi. 9. Bestemmelse vedr. de folk som skal arbejde øst for Matadi, instruks vedr. post.

Den 12. september 1899

Passe-port. Udskrevet i Bruxelles til Chr. H. Friis (25 aar, 160 cm høj) rejse til (allant à Congo, via Beira et Chinde). Gyldigt et aar.

Antwerpen den 12. september 1899

Kære Forældre og Søskende

Jeg vil i Dag skrive eder et par Ord til og fortælle eder, at jeg kommer ikke til Kongo denne Gang, Jeg skal ud paa en Ekspedition og maale Vandet op paa en Sø inde i Landet men der er sundt. Vi er 5, nemlig en Comandeur, Captain, en Løjtnant, en Doktor, en Landmaaler og mig. Vi skal sættes i Land nede i Zanzibar, det er paa Østkysten af Afrika, saa skal vi gaa med en Karavane op til Søen, den varer 3 Maa-

neder inden vi kommer derop, den hedder Tanganika Søen i kan se det paa Kortet, den skal deles mellem Belgien og Tyskland. Jeg skal maale Vandet op. De sagde oppe paa Kontoret i Bryssel i Gaar, at det var en rigtig god tjans, mange Gange bedre som at gaa paa Congofloden. De mener vi kan blive færdig paa to Aar, vi skal sejle paa Lørdag vi skal rejse paa 1ste Klasse i Gaar oppe i Bryssel, efter at det var blevet bestemt fik vi os et godt Glas. Dem der rejste med mig fra Kjøbenhavn er gaaet for 10 Dage siden, men jeg har ventet efter dette, som ogsaa er det bedste. Nu kan du jo give min Moder Brevet naar du kommer paa Reden sig til Ras at mit Instrument staar der hvor jeg troede at han eller min Fader kan jo bruge det, og hils dem alle sammen fra mig, jeg skal nok skrive.

Den 20. september 1899

(fra C. H. Friis' fætter Chr. Rasmussen)

Kjære Anna og øvrige familie

Da Christian ikke naaede og fik sit Brev skreven færdig saa lovede jeg at fuldende det han sejlede herfra Antwerpen i Søndags Middag med ADMIRAL af Hamburg til Zanzibar og de skulde gaa i Land i »Beira et Chinde« saaledes er byens Navn i Zanzibar, det var en Ekspedition som bestaar af disse her omtalte og der skulde de forene sig med en trop Indfødte paa 2 a 300 stk, derfra har de en March som varer 3 a 4 Maaneder allermindst, før de naar Tanganyika Søen og der skal de arbejde, opmaale Kysten og Søen og afsætte Mærker, da det er tysk paa den ene Side af Søen og formodentlig overskrider tyskerne deres Terræn, de har slet ikke med Kongo at gøre, men samme akkord, det vil sige, kan de blive færdige paa 2 eller 2½ Aar, vil de faa deres 3 Aars Gratie udbetalt. Med hensyn til hans Penge da har han lavet det saaledes, at de bliver sat i Banken i Bryssel efterhaanden som de fortjener dem. De andre som sejlede hjemmefra

med Christian afsejlede kort derefter til Kongo, men dette blev tilbudt Christian som han saa gik ind paa og var jo her en dags tid efter jeg var kommen her, men jeg var ikke saa meget sammen med ham, da jeg maatte rejse til Bryssel Dagen efter jeg kom her, han var ved frisk Mod da han tog herfra og forhaabentlig gaar det nok, han havde faaet en udrustning her paa 100 stk. saa han er godt udrustet og rejste paa 1 klasse med et dejligt Passagerskib fra Hamburg derud. Maaske i derhjemme kan se i Børsen Halla (?), naar de kommer derud. De vil ikke faa begyndt at arbejde der de første 6 a 7 Maaneder og naar de er færdige kommer de direkte hjem samme Vej. Jeg derimod skal afgaa i Morgen d. 21de med et Skib LEOPOLDVILLE til Kongostatens Tjeneste og vil være derude paa en 22 a 24 Dages Rejse, her er alle mulige slags Folk der skal med ud. Vil du hilse alle bekendte og dig selv mange Gange fra din Fætter

Chr. Rasmussen

Forhaabentlig vil Christian være godt inde i det Franske naar han kommer hjem til de gamle, jeg var nede og tog afsked med ham og besaa hans Kammer og øvrige Bekvemmeligheder.

Middelhavet den 26. september 1899

Kære Forældre og Søskende

Vi er nu alt paa Vej til vort bestemmelsessted. I Morgen skal vi anløbe Neapel og have flere passagerer ombord, og saa bliver der fyldt op overalt. Vi var inde i Lisabon den anden dag og fik 150 Soldater, saa her er Folk nok ombord og Tiden gaar godt, det værste er at mine Kammerater næsten ikke kan tale uden Fransk, men det gaar alligevel. Det er ellers 4 rigtig flinke Folk. Der er ikke noget i Vejen der hvor vi skal hen, for Passaten blæser der hele Aaret rundt saa der er meget bedre som i Congo siger Doktoren, men det varer 2-3 Maaneder fra vi kommer i Land til vi

kommer til vort bestemmelsessted, det er jo en lang vej at gaa Karavane fra Zanzibar til Tanganyika og brevene bliver vist gamle der til og fra. Vi faar 100 negre til at bære vores tøj og telte, for vi skal bo i telte hele tiden. Naar først vi er deroppe, men det bliver ikke før efter Nytaar. Jeg skal nok skrive naar vi kommer i land herfra, men det bliver gamle Breve. Vi skal ikke maale saa meget nede ved Søen, men naar vi er færdig skal vi op i Landet og maale Grænsen mellem Tanga og Congo Staten, det bliver ikke saa godt, men Comandøren sagde i gaar til Løjtnanten og mig, at hvis vi ikke havde Lyst at gaa op i Landet naar vi var færdige i Søen, saa skulde han nok lave det saadan, at vi fik hver en damper at føre paa søen, medens de andre Maaler Landet paa, da vi jo ikke kan være til megen nytte med at være Landmaaler, men vi behøver ikke sige Besked før vi kommer derud, men jeg tror nok jeg bestemmer mig til at være paa Søen, der er jo mere frisk, for det er en stor sø, den er lige saa lang som fra Skagen og over til England, og den er 6 danske Mil bred. Mines Christian rejste jo ogsaa til Congo, han kom til Antwerpen to dage før jeg rejste og var naturligvis med nede og sagde farvel da jeg rejste, han skulde rejse fire Dage efter. Vi kommer ikke til at være der mere end som en 2 Aar, da der jo gaar et halvt aar med at rejse ud og et halvt aar med at rejse hjem, saa om Gud vil at alt gaar vel, kommer jeg nok rask tilbage igen, men det er jo en lang Tid. Nu med Hyren. Den halve skal sættes i Banken i Brussel, til 3 p Rente og det halve kan jeg faa her, hvis jeg vil, men jeg kunde ligesaa godt have ladet dem sende noget hjem til Eder, men jeg var ene oppe i Bryssel, og det var kun en halv Dag, og jeg havde saa lidt Tid, og kunde ikke rigtig tale med dem for der er jo meget med at gøre. Hils nu min Fader, at jeg ønsker god held og lykke med det nye Skib, at han maa tjene rigtig mange penge, og Ras og Anna og Marie og dem

alle sammen derhjemme, og i selv hilse
kærligst fra eders altid hengivne søn

Christian H Friis

Min Adresse er saa vidt jeg kan forstaa
Cpt. Chr. H. Friis. Mtowa Tanganika, Central Afrika. I faar maaske en bedre fra Zanzibar, men hvis i ingen faar skriver i efter den. I skal faa det næste Brev til Jul, det er det nærmeste.

Den 22. oktober 1899

Kære Broder

Jeg vil i dag skrive til dig da det er din fødselsdag og gratulere dig med den samme. Ja jeg er jo nu paa Vejen til Congo, men ikke til Congofloden. Vi skal gaa op her fra Østkysten af Afrika til Lak Tanganyika, der er ikke saa meget Feber deroppe, men det er jo en lang vej vi skal gaa Caravane, vi kan ikke være deroppe før i midten af Januar. Vi gaar i land her i en plads som hedder Chinde, vi kommer der paa Lørdag og vi gik fra Zanzibar i morges vi har ligget her i 3 dage, vi har ogsaa været i Mombassa og Tanga og Dar es Saalam og paa tirsdag kommer vi til Mozambique der bliver vi i to Dage. I Chinde bliver vi i en 3 ugers tid for at samle Negre til Karavanen vi skal have 3-400 med, vi har jo saa mange Instrumenter, og Telte og Vaaben med os. Vi er 5 Mand, der er en franskmand og 3 Belgiere og mig. Mines Christian gik jo ud til Congofloden, men jeg syntes dette var bedre. Ja, du har det naturligvis godt hvor du er. Men der var ikke spor for mig da jeg var i København. Men maaske det bliver bedre om Gud vil naar jeg kommer Hjem igen. Hils dem om bord i Pawl naar I kommer sammen, og sig jeg tænker tit paa dem, det var et dejligt skib at være i, og hils mester Klein ogsaa naar du træffer ham. Christen sagde i Antwerpen at du fik enstrumenter jeg haaber da det er det rigtige for der var mange, men der var jo et Papir i fra Glasgow, og saa betalte du hvad jeg skyldte der det skal du have tak for, og saa

gør vi det op, naar jeg kommer hjem, havde Christen ikke kommet til Antwerpen den dag saa havde jeg sendt dem for han kom to Dage før jeg rejste og vi har ikke Udgaende før Dagen før vi afgaar fra Antwerpen. Men jeg maatte jo have mere Sager, som dem der gaar ud til Floden, for vi kan ikke faa noget der oppe hvor vi gaar, men nu kan du jo hilse dem alle sammen i Kjøbenhavn og alle vegne jeg er rask og har det godt, vi har det dejligt varmt og gaar i Hvidt Tøj og har det rigtig hyggeligt, jeg har svært travlt med at lære Fransk, for det taler de alle sammen, kun Franskmanden taler Engelsk, men det læres snart naar vi ikke høre andet, vi har jo været sammen over 1 Maaned nu. Hils Anna naar du kommer der ud jeg skal skrive til hende en anden gang maaske i Eftermiddag. Jeg sender dette Brev til hende saa kan hun sende det til dig.

Nu kan du skrive mig til naar du faar Brevet. Hyren er jo 3000 Frank om Aaret de første 3 Aar og hvis vi gaar ud igen 1000 Frank mere om Aaret. En venlig hilsen fra din altid hengivne Broder Chr H Friis

Min Adresse er
Chr H Friis
Mtova Tanganika
Central Afrika

Tanganika den 22. oktober 1899

Kære Forældre og Sødskende

Da at det er Rasmusses Fødselsdag, har jeg skrevet til ham, og vil jeg med det samme skriver til eder bare jeg kunde finde paa noget, for jeg skrev jo en hel masse fra Neapel

Vi har nu været i Sues og Aden og Mom-bassa og Tanga og Zansibar og Dar al Saalam efter det og paa Tirsdag kommer vi til Mosambich og paa Lørdag til Chinde, saa skal vi til at gaa op i Landet, men vi kommer til at vente en 3 Ugerstid; for Negre vi skal jo have 3-400 og det er jo mange at skrabe sammen.

Jeg er rask og har det godt og vi har det jo dejligt varmt her. Ja nu er min Fader vel godt i gang med den ny jeg ved jo ikke hvad den hedder og nu maa vi ønske at han maa sejle rigtig heldig med den det maa jo være en rigtig sejler, jeg tænker mig lidt hvordan den ser ud. Jeg vilde skrive til ham men dette gjør jo det samme, du kan jo sende det til ham, for jeg ved jo ikke hvor han sejler.

Chinde den 2. November

Vi er paa Zambese Floden. I maa undskylde jeg skriver med Blyant jeg kan ikke faa fat i noget Blæk. Vi har nu været i 2 andre Pladser her paa kysten og skal gaa her fra i Morgen op af Floden. Vi kom her op i gaar og bor meget godt her.

I Zanzibar kom der en Dansk om Bord som jeg har haft til Selskab de sidste otte Dage. Han var fra Kolding og har opholdt sig 11 Aar her i Afrika, hans Navn var Aarup, han kjendte godt Henriks Sønner oppe i Gaardene fra Johannsburg, ellers er det jo fint med Bekendtskaberne her ude. Den damper vi skal gaa op med, hedder PRINSESSE og er en meget pæn Baad, Vi skal sejle op af Zambese Floden med den i 10 Dage jeg ved ikke rigtig om vi saa skal gaa længer foreløbig til vi faar ordre. Jeg sidder her i min Stue og skriver, vi har hver sin. Og Negerne bor her lige for saa jeg sidder og betragter dem ud af min Dør, det er jo intressant i førstningen men det er man snart ked af, men man kan jo ikke gaa ud i saadan en Varme. Jeg er rask og har det godt og haaber det samme af eder. Jeg skal nok skrive naar vi kommer længer op hvordan det gaar med os. Jeg ved nu ikke mere at skrive men hils dem alle sammen fra mig Ras, Anna og Marie og hele Familien og i selv hilses kærligst fra eders altid hengivne Søn

Chr H Friis

Jeg kan jo nu ønske eder en Glædelig Jul og et godt Nytaar med det samme, for det

bliver vel den tid det kommer hjem og gratuler Marie og min Fader paa deres Fødselsdag

[indholdsmæssigt tilsvarende brev til søsteren med de samme datoer]

Blantyre den 14. november 1899

Ja vi er nu alt vel kommen saa langt op her til Blantyre. Det er en By paa størrelse med Ommel og ligger paa Toppen af en Bjærgkæde, vi var to dage om at gaa herop, vi blev baaren op i Hængekøjer. Byen her ligger 300 Fod over Havets overflade, her er ikke varmere end som derhjemme om sommeren og i Aftes og i Nat havde vi Storm og Regn ligesom hjemme om Efteraaret. Vi kom her i gaar 3 af os og skal nu vente til den 28de saa gaar vi herfra og ned til en Flod, som vi sejler i ned til Lac Nyassa. Da at vi gik fra Chinde manglede

der et par Kasser Proviant saa to af os maatte vente der og faa fat i dem, de kan nu ikke være her før den 27de og hvis de ikke kommer til den tid, skal vi alle vente til midt i December før gaar der ingen Damper op af Nyassasøen, saa vi har god tid. Vi bor her i et Hotel, rigtigt Hotel bygget af mursten. Det er vist et slags Missionshotel, for Manden og Konen er meget gudfrygtige. Jeg er rask og har det godt, det var ellers meget varmt op af Zambesifloden, baade skipperen og ingeniøren paa Damperen havde lidt feber. Ja, der var mange Krokodiller og Flodheste og saadan noget, men det ser vi jo meget af her. Ja nu har vi jo rejst i 2 Maaneder og det vil vare 2 til inden vi naar Mtowa, det er en lang tid og jeg er allerede kjed af det Rejseri, men man maa jo holde ud og om Gud vil jeg maa blive rask, spare en 3-4000 Kroner op paa denne Tur. Det var vist lige



Christen Friis fandt under vejs fra Tanganyika mod Banana en død kvinde, der lå på jorden, hun havde armbånd og ring af elfenben. Friis afmonterede smykkerne, idet han filede selve armbåndet over. Smykkerne ses her i Marstal Søfartsmuseums udstillinger anbragt på en af de jernkister, som Friis havde med tværs gennem Afrika.

godt en gal Spekulation at jeg gik ud af Dansk Russiske Dampere, jeg læste i Chinde i en tysk Avis, at Officerere skulde vedblive at være Danske og Selskabet skulde udvirkes meget, men det er jo for sent nu, og om Gud vil jeg kommer hjem, kan jeg jo komme i Selskabet naar jeg vil igjen det sagde Skipperen da at jeg gik i Land, og dagen før jeg rejste fra Kjøbenhavn var Pawl paa Reden og jeg talte med dem der. Den 15/11 Jeg blev afbrudt i gaar med at skrive, ved at der kom Bud at vores Tøj var kommet her til, saa vi maatte op i Pakhuset og se, og faa vores Kister her hen. Da at det er 2 Maaneder siden vi har haft aabnet for dem. Jeg havde to sæt Tøj, et sæt blaåt og et sæt staalgraat, som var aldeles grønt af Mug, det har jeg nu ud at sole i Dag, saa har jeg noget at bestille saa længe. I aftes var vi lidt rundt at se os om her, vi var inde i Kirken her, den er lige magen til den i Ommels, man skulde næsten tro de havde taget tegningen op efter den. Vi var forbi flere haver med dejlige store Vidkaalshoveder lige som hjemme og mange andre sager i Haverne er lige mage til Hjemme, hils dem alle sammen fra mig og i selv hilses hjerteligst fra eders hengivne Søn

Chr H Friis

Blantyre den 16. november 1899

Kære Søster

Nu har jeg faaet mit Blæk og nu skal jeg skrive før jeg sender det. Vi kom her i Forgaars, det er oppe paa et Bjærg, vi bor i en lille By lige som Ommel, den ligger 3000 fod over Havets Overflade, her er ikke varmere end som hjemme. Vi blev baaren herop i Bærestole og nu skal vi vente her til den 28de November saa skal vi ned til en Flod som vi sejler i ned til Nyassasøen. Du kan tro det var en dejlig tur op af Zambesifloden, og der var meget at se, krokodiller og Flodheste og alle andre sorter Dyr. Vi har det godt her, og i Dag har vi faaet tykke Pandekager lige som

dem vi faar hjemme det har jeg aldrig faaet uden for Marstal før, saa vi har talt meget om Marstal i Dag.

Fife 12. december 1899

Kære Forældre og Sødskende

Jeg vil i Dag skrive eder et Par Ord til og lade eder vide, hvor vi opholder os. Denne By ligger 5000 Fod højt lige paa Toppen af et Bjærg og vi var 7 Dage om at gaa herop nede fra Nyassasøen, vi kom her i gaar og vi ved ikke hvor længe vi skal stoppe her, for vi vil vente og se alle vores Sager gaa forbi her. Det var ellers en trættende tur op her, men nu kommer vi heller ikke højere. Manden og Konen her i Huset er hvide ellers er det bare Sorte her bor, men Klimaet er rigtigt godt her. Her er meget at fortælle om hvad vi oplever paa vor Vandring, men det er ikke godt at skrive og naar i læser en Rejsebeskrivelse her fra Afrika er det samme, da alle rejser her er ens. Vi kom her til Kituta i forgaars og har nu kun to Dage til Mtowa, men Dampren gaar ikke før om 14 Dage. Det var en lang Rejse. Posten skal gaa nu saa jeg maa slutte med en Hjertelig Hilsen fra eders altid hengivne Søn

Chr H Friis

Jeg har ingen Breve faaet her. Adressen er Chr H Friis Mtowa, Tankanyka, Central Afrika

Zimba den 7. april 1900

Kjære Forældre og Sødskende

Jeg modtog eders Brev i Gaar, og ser at I har det godt, ja I maa snart faa mit Brev som jeg sendte først i Januar fra Kituta, det er i Sydspidsen af Lak Tanganyika. Vi ankom til Mtowa den 14. Januar, og var der til den 2 Februar. Oprørerne som er her alle tider havde brændt Skibet, saa vi maatte vente og samle Canoer til at gaa op langs Kysten i. Vi gik derfra den 2den februar og her op, hvor vi nu har været i 2 Maaneder. Vi er færdige med vort Arbejde

heroppe, men kan ikke komme ned til Mtowa af mangel paa Canoer. Nu skal vi gaa i Canoer langs hele Kysten ned til Mollyroad, som er i Sydspidsen af Tanganyika paa Congo Siden og antager at være der til Nytaar, det tager tid da vi skal lægge Kysten ned paa Kort og nu i denne tid regner og blæser det en Storm hver dag. Vi bliver ikke uvant med Søen her, vi skulde undertiden tro vi var paa Jyllands Vestkyst med en paalands Storm, saadan en Sø kan her staa. Feber er her ikke meget af, men saa er der smaa Kopper og andre Sygdomme, Congo er jo ingen Steder fri for den sort. Jeg har haft Feber nogle Gange, men holder den ellers bedre ud end som de andre, der har været meget daarlige. Jeg faar undertiden lidt Feber om Eftermiddagen, men saa gaar jeg i Seng, og næste Morgen er jeg ganske Rask igen, for Tiden er jeg i bedste velgaaende, som om jeg var hjemme. Febertiden er snart forbi sidst i Maj, saa kommer den tørre Tid som er den bedste, da saa her næsten ikke er Feber. Vi lever mest af Antiloper og søde Kartofler og Frugt, som vi ikke savner her, og Palmevin vi tapper ud af Træerne. Da vi var i Mtowa havde jeg godt Selskab af en dansk løjtnant Lindegaard fra Nyborg, men han gik derfra først i Marts, da han havde endt sine 3 Aar. Der døde en italiener i Mtowa da vi var der, det er den første hvide der er død der, det er ellers sparsomt med hvide folk heroppe. Sidste Søndag var her en løjtnant Olsen fra Kalundborg, men han gik om Aftenen igen, da han skulde længere op nord til en Station der. Befolkningen her er dem de kalder Kanibaler, som skal være meget slemme efter Beskrivelser, men er rigtig gode Folk at komme ud af det med. Høvdingen her i Zimba kommer ned med Palmevin, Høns og Æg hver dag, deres By ligger halvvejs oppe paa Bjærgtet og vi bor her nede ved Foden af den som er højst 400 Fod, som vi netop i disse Dage er i Færd med at maale op. Marie skriver, at Mines Christian har

sendt fotografi, men jeg gad nok se, hvem der skulde fotografere os her i dette vildnis. Ja her er mange ting at se, høre og være med til, som der skal for megen Taalmodighed til at sidde og skrive her i denne Varme. Vi venter at komme herfra sidst i Maaneden, og ned til Mtowa, hvor vi saa hviler os en 3 Ugers Tid, før vi gaar paa den til Nytaar, om vi saa er heldig og kan være i Mollyroad for hvis vi faar for megen Sygdom kan vi ikke være der paa den Tid. Du taler om Karlsvognen, den ser vi hver Aften paa den nordlige Himmel. ... Jeg er ellers Tilfreds med at være heroppe, da Congo Floden er betydelig værre med Sygdomme, men vi skal gaa den vej ned, saa vi kommer lige tværs over Afrika. Fra Mollyroad gaar vi SV efter ned til Lak Mero og derfra langs en Biflod til Congo, op til Congo Floden, og ned af den, men det tager omtrent et par Aar inden vi kommer der, saa maaske jeg kan finde paa lidt mere. Det maa jo være et fordelagtig Skib FRED og maa jo sejle godt [resten mangler].

Mtowa den 2. maj 1900

I maa undskylde, men nu maa i læse det der er skrevet med Blyant. Vi har været her en 14 Dage og bliver her nogen Tid endnu. Jeg er rask og har det godt. Løjtnanten gaar hjem herfra en af Dagene da han ikke kan udholde at være her, han har været meget syg, og er meget svækket, vi har haft Auktion paa en del af hans Tøj i Dag. Doktoren er ogsaa syg for Tiden.

[...] Ja her er jo mange ting at se og høre og være med til, som der skal en Skribent til at beskrive, men som I ellers kan læse i Beskrivelserne over det mørke Fastland, da vi have det paa samme maade som de første, der rejste igjennem og næsten værre, da de havde [...] kommer hjem før jeg var i Kjøbenhavn den gang, men Penge [...] Folkene her har mange Sager som det var værd at se hjemme, men man kan jo ikke slæbe noget med sig, da vi har svært



Chr. H. Friis var den første dansker, der gjorde rejsen tværs gennem Afrika. Hans bagage blev opbevaret og transporteret i jernkister.

ved at komme afsted os selv og vores Tøj er os til meget Besvær, men i Slutningen af Rejsen skal jeg se at faa noget, men saa er vi jo ikke her oppe, hvor de interessanteste ting findes, da der hvor vi kommer ikke har været mange, saa disse ting er meget sjældne, som jeg ikke godt kan beskrive. Det regner alt hvad det kan. Jeg sidder i messen og skriver, et Skur vi har bygget selv. Kan ikke finde paa mere i Dag, nu vil jeg op i mit Tælt og læse eders Brev vel 10de gang siden jeg fik det i Aftes, for det er jo svært nok for mig at faa et Brev. Tøj har jeg jo meget af. Jeg har 3 Jernkasser fulde omtrent saa store hver som min lille Skibskiste. Jeg har to dejlige sæt tøj, som nok bliver spoleret her, vi gaar jo tyndt klædt, men om Natten er det koldt nok, men vi har dejlige Senge og Tæpper og hvad der høre til [...] Musik har vi en svær masse af, da Negrene spiller

og trommer og danser til langt ud paa Natten, saa man ikke kan sove for dem, da de ikke har Tiden reglementeret inddelt, de er paa Benene til enhver Tid, og sover saa lidt en gang imellem. Vi har Soldater paa Vagt alle Tider her, da Oprørerne her Nordfra er paa Vej til Mtowa, som de gerne vil have da det er en Fæstning, og der er 1 Kanon, men de kan ikke tage den, de havde lige forladt Omegnen af Mtowa, da vi kom der, de havde ligget og bombarderet den i Jul og Nytaar, men trak sig saa tilbage, nu kommer de igen og vil udsulte den, men de maa hellere blive borte, for de mister kun en masse Folk, det er næsten umuligt de kan komme ned til os, for saa skal de over den høje Bjærgkæde, som gaar her langs Kysten, vi er ellers klar og tager Bøsse og Revolver og 200 Patroner hver af os, men som vi ikke haaber at vi kommer til at bruge.

Mollyrod den 2. juli 1900

Kære Søster Anna

Dit brev fra 26. januar har jeg modtaget i dag ved min ankomst her til, og det glæder mig at høre at I har det godt. Og ligeledes kan du takke Marie Mygind for hendes Brev, og sig hende at det glæder mig at høre at hun holder Humøret godt oppe og bed hende hils Christian, og bed dem skrive et par Ord igjen. Nu skal jeg til at fortælle eder, hvorledes jeg er kommen her til i saadan en fart. Vi var nede i Mtowa alle fem, saa maatte vi sende Løjtnanten hjem, han var syg, hans mave var ødelagt, saa var vi fire til Rest, men de to meget daarlige. Da vi have hvilet os i Mtowa en Maaned gik vi paa Tur igjen syd efter, da vi var omtrent kommen halvvejs hertil, blev Franskmanden meget daarlig, lige ved at dø, han kom dog paa Benene igen, men var lige som et lille Barn og ikke rigtig i Hovedet, vi kunne ikke fortsætte rejsen over Bjergene med ham i den Stilling, saa det blev besluttet, at jeg skulde gaa ned til Kysten af Tanganyika med ham, og tage Canoer og gaa hertil med ham og sende ham hjem herfra, saa er vi kun 3 tilbage, og Doktoren er syg den meste Tid. Jeg har haft 14 Dage med ham hertil. Jeg har dog set lidt af Dyrelivet paa min Canotur. En Aften omtrent kl. 5 var vi lige ved en Pynt, hvor Skoven voksede lige ud til Vandet det var stille, fint Vejr og som vi ror kommer der en stor Flodhest op lige tæt ved Canoen. Den havde et Hoved omtrent saa stort som en Skibskiste, vi holdt stille, betrakte den, og den saa paa os lige saa rolig, som vi sidder og ser paa den hører vi et plask i Vandet fra den modsatte Side og ser en Krokodille glide gennem Vandet, den havde ligget paa Pynten og solet sig men var blevet skræmt af os, da vi kom som vi ser ind mod Land vi var kun 2 Favne fra, ser vi Tillige i et Træ tæt ved Vandet to Abekatte, jeg troede først det var to Negre jeg saa mellem Bladene, men til min Forbavselse løber de

paa alle Fire op mellem Træerne. Det var to gamle Abekatte omtrent paa højde med Mænd da de stod op ved Træet, men de forsvandt og vi havde vores Opmærksomhed henvendt paa Flodhesten igen, men nu var der kommet en stor til og en lille, lige tæt ved os, jeg skød efter dem et Skud, saa roede vi bort. Jeg skal egentlig sige jeg var bange skulle jeg skyde en af dem at de andre vilde angribe Canoen, som er meget let at vælte, men det er meget sjældent at se saa mange vilde Dyr, man ser dem kun enkelt og sjældent paa saa nær hold. Jeg har set meget mere, men det kan jeg fortælle om naar jeg kommer hjem. Vi gaar herfra til Mpeta ved Lak Mero, der er en dansk som jeg faar til selskab der en tid, nu vil jeg slutte mit Brev da jeg ikke har Tid mere i Dag, vi skal ud at ride paa Muldyr, mig og en Italiener, som bestyrer Stationen her, det er den eneste hvide Mand her er. Vi vil ride over til en engelsk Station som ligger et par Mil borte og tale med Manden der. Nu slutter jeg med en venlig Hilsen fra din altid hengivne Broder *Chr H Friis*

Mollyrod den 2. juli 1900

Kære Søster Marie

Jeg vil skrive dig et par Ord til ogsaa enskønt du kan se i Annas Brev hvad jeg har at skrive om, jeg gaar nu her i Mollyrod ene og spasere, og har ingen Ting at bestille, for jeg er kommet før Commandanten han vil ikke komme her før om en 14 Dage a 3 Uger det tager Tid kan du tro naar vi saadan skal spasere gennem Afrika paa vores Fødder, og igjennem Skovene og over Bjerge og Floder, vi gaar hver Dag fra kl. 6 til Kl. 11, saa slaar vi vores Telte op og spiser, og sover en 2-3 Timer. Hver Aften tager vi Observationer og om Morgenen gaar vi igjen. Du kan tro vi maa tidlig op om Morgenen Kl. 4½ og have vores Telte ned og spise Frokost før kl. 6 saa gaar toget, en hel skare Negre ca. 300 der er noget at holde øje med og saa syn-

ger de hele Tiden de gaar, men det er altid den samme ensformige Sang, saa man næsten kan blive gal af at høre paa dem. Nu har jeg været fri for dem en 14 Dage som du kan se i Annas Brev men jeg faar dem snart igjen. Det er ellers dejligt frisk om Morgenene at gaa gjennem Skovene her der er alle sorter blomster og mange lugter godt, men henad Kl. 9 Naar Solen kommer op paa Himlen, kan du tro det er ikke dejligt mere Luften bliver saa tør og Kvalm og man begynder at blive Træt, men man maa slæbe sig af sted til kl. 11-12, saa kan vi sjældent mere. Her er meget at se kan du tro i Skovene Abekatte og Pappegøjer og paa Sletterne Antiloper og mange andre Dyr. Da vi var oppe i Mtowa var der en Løve der bed Doktorsens Hund ihjel en Nat. Jeg har en Hund ogsaa der hedder Serius, en stor rød, styg en, men den er en dejlig Hund og sover forand min Seng hver nat, jeg fik den af Løjtnanten da han rejste Hjem.

Nu ved jeg ikke mere at skrive kære Søster til slut en venlig Hilsen fra din altid hengivne Broder

Christian H Friis

Hils Fader Moder og Ras og du selv
Hils hele Familien

Mpeto 28. august 1900

Kære Forældre

Jeg vil skrive i Dag og takke for eders Brev, jeg har faaet 2 fra eder her og 1 fra Rasmus og et fra Anna i Kjøbenhavn, men hun er vel hjemme nu. Jeg er rask og har det godt men nu er vi kun 3 tilbage. Vi har været her nu i 8 dage og bliver her vel en 14 dage endnu, før vi gaar, det er akkurat det halve af vores Ekspedition vi har færdig nu. Nu skal vi gaa op til Kassango, og derfra til Mtowa. Vi skal gaa op langs en Flod, hvor der ingen har gaaet før, nu, vi ved ikke om vi kan for de Indfødte Stammer slaas deroppe, men saa maa man lade det være og gaa længere over mod Lak

Tanganyka. Kommandanten mener at være i Kassango i November eller først i December, nu vi faa se om Gud vil at vi maa blive raske, saa gaar det nok. Det er en dejlig Station her, den ligger ud til Meroe Søen, og Chefen her er en dansk løjtnant Haubro fra Aalborg, hans Tid er færdig og han skal gaa Hjem nu, hvis der kommer en Afløser medens vi er her, saa gaar han med os op til Kassango, som vil blive meget adspredende for mig. Jeg ved ingen Nyheder, det kan I nok tænke. Vejen hertil fra Mollyrod var meget god, da det er fladt land og ingen bjerge, men man har saa meget højt Græs at gaa igjennem, 2 Favne undertiden og det er jo ikke saa behageligt. Det er mange gange morsomt at gaa gennem Landsbyerne, som vi undertiden gaar igjennem 3-4 om Dagen naar vi rejser. Før vi kommer til Landsbyen kommer Høvdingen tillige med alle de mandlige Folk i Landsbyen og tager imod os, naar vi saa kommer til Indgangen der staar alle Fruentimmerne og smækker med Tungen i Munden en farlig Spektakel at høre paa og det varer ved til vi er kommen ud af Byen ved den anden Side. I skal nemlig forstaa, at alle Byer her ere beskyttede af en høj Række Pæle rundt om hele Byen og saa er der i reglen to Porte, en paa hver side. Det er for Løver og Leoparder, som her er meget fuldt af, og andre vilde Dyr mindst lige saa farlige. Jeg har hørt at der var et brev til mig over paa den anden side af Tanganyka, men som var for tungt, der skulde betales for det før jeg fik det. Jeg har nu skrevet over efter det og sendt 25 øre at Postmesteren kan faa sig en Bajer for, og bedt ham om at sende det, jeg antager det er Fotografiet af dit nye Skib. Hvis I har nogle gamle Aviser og Blade vil i saa ikke sende det her ud til mig i Mtowa men send det over Belgien, for jeg har lov at faa 10 pund sendt ud frit hver Maaned over hele Congo. Nu vil jeg haabe at dette Brev maa træffe eder alle i bedste Velgaaende, Hils hele Familien og

Sødskende og i selv hilses fra eders altid hengivne Søn

Chr H Friis

Nu skriver jeg ikke før Kassanga. Jeg ser Alfred Albertsen er gaaet i Land paa en Fabrik, jeg kunde ikke finde mig i det.

Mpeto den 28. august 1900

Kære Søster

Jeg har ved min andkomst hertil modtaget det Brev fra April og ser at du er i bedste velgaaende, som der ogsaa traf mig, jeg takke for hilsningerne, og ser at du maa være hjemme nu saa sender jeg dette inden i min Moders, som jeg har skrevet til i Dag ogsaa, jeg har faaet Brev fra Rasmus ogsaa fra Huelva, og naar i modtager dette Brev saa er de vel paa Vinter-tur igjen, ja nu stopper vi her en 3 Uger før vi gaar til Kassango men i skal bare skrive til Mtowa, vi vil kun tage 3-4 Uger at gaa til Mtowa derfra det beror paa Regnen, for naar det regner kan vi jo ikke tage Observationer. Jeg sender alligevel dette Brev selv for jeg puttede en slags Kort inden i Moders. Min Kok eller Boy som vi kalder dem har nylig faaet sig en lille Kone, han er vel en 13 Aar og hun er maa-ske 11 Aar gammel det er et ungt Par, men Folk er jo tidlig gamle her. Jeg har meget sjov med dem, de vasker mit Tøj og alle Sorter, de ved meget bedre end mig selv, hvor alle mine Ting er. Hun er en sjov lille en med 2 stykker træ i Næsen i stedet for en Ring, men mange Ringe paa Arme og Ben, og Ægtemanden spiller Pjerrot i en gammel Manchetskjorte jeg har givet ham og en gammel stiv Hat, det er de to eneste Klædningsstykker han har paa sin Krop, men han er hel vigtig over det og er hetmanden for alle Boyerne her, naa de passe paa mit Kram lige saa godt som I kunde det hjemme. Han kom den anden Dags med 3 Æg og vilde købe et par hvide [Perler] som jeg havde taget op og med her i Mpeto (der var nye) og da man kan

kjøre cirka 30-40 Æg for omtrent 5 Øre perler saa vilde jeg ikke inlade mig den handel og vi har tit saadanne [papiret er delvis ødelagt]. Ja nu gaar du vel hjemme og har det godt og Marie hun er vel ogsaa hjemme, eller ogsaa er hun i Kjøbenhavn saa skriv hendes adresse saa skal jeg da skrive til hende.

Ja nu ved jeg ikke mere at skrive om jeg er rask og har det godt, og hils nu alle dem jeg kender og du selv hilses fra din altid hengivne Broder

Chr H Friis

Jeg skriver et par Ord til Marie og lægger ind i. Skriv snart. Jeg lægger 1 engelsk Fri-mærke indeni hvis I samler paa dem. Jeg har skrevet til Rasmus og adresert hans Brev til Rasmus Hansen, Toldbogade N 4 Kjøbenhavn. Skriv det til ham.

Den 12. november 1900

»Commission« Friis, C. H. capitaine ad-joint de steamer est désigné pour être attache á la Province Orientale (Zone du Tanganika). Underskrevet af general-guvernør Wahis.

Tanganyika den 12. april 1901

Kjære Moder

Jeg har nu længe ventet Brev fra eder og ingen faaet men det er jo ogsaa længe siden jeg har skrevet for jeg har haft dygtigt travlt med det Skib og saa er jeg jo ene i det. Jeg var 3 Maaneder om at lave Ma-sterne og sætte Skibet i Vandet og rigge det til, men de Indfødte har jo aldrig haft med saadan noget at bestille før. Jeg var akkurat klar til at sejle, første Gang paa min Fødselsdag [22. februar], men Dagen i forvejen havde jeg det sørgelige Uheld, at der druknede en Mand for mig, en Belgier, som var sendt ned med Proviant fra Mtowa, han stødte Fødderne mod et par Pullere som staar ude i Siden og gik over Bord og han kom ikke op mere. Gudske-lov er jeg selv meget rask og stærk som

tidligere og har alt gjort et Par Rejser. Min Første Rejse sejlede jeg Viceguvernøren op til Uvira, det er saa langt op mod nord som vi kan komme og havde ham om Bord 6 Dage. Det er første Gang der har været en Guvernør fra Congo oppe i Tanganyka. Nu er jeg paa rejse ned til Molira og skal derfra op til Uvira. Jeg har det ellers fint heroppe, jeg kan sejle naar jeg vil og hvorhen jeg vil saa jeg kan ikke forlange det bedre. I skal have tak for Aviserne i sendte mig som jeg modtog Dagen før jeg gik fra Kalambo. Tillige med Brev fra Onkel Børre og Pigerne, og Marie er saadan blevet forlovet, ja jeg skal skrive til Onkel Børre og hende og Anna og Ras, men nu efter jeg er kommen fra Ekspeditionen er der jo ikke meget at skrive om, Ja hele Ekspeditionen gik op i Røg og Commandanten er Cmd [Commander] i Puneville og Doktoren er Doktor i Nyangwe og første Gang jeg kom med Skibet til Mtowa var der Ordre til mig der fra Boma at stoppe paa, Tanganykasøen, som hører ind under Zone Oriental, ligesom der Kristen er, saa jeg har cirka 12-13 Maaneder at stoppe her i til men den Tid kan ja snart gaa for Tiden er ikke lang her i Congo. Ja Onkel Børre skrev at min Fader har sejlet godt som jeg er glad ved at høre, og vil jeg ønske han fremdeles maa være heldig. Og Ras ja han skal vel snart være F Styrmand nu, ja jeg var en stor Torsk at jeg gik i Land, da om Gud vil jeg komme Hjem ikke vil blive andet end at begynde for fra igjen.

Det længe siden jeg hørte fra Ras nu og jeg antager han maa have haft Brev fra mig om ved Juletiden. Nu kan jeg ikke faa mere sammen hils alle dem jeg kender og hele Familien. Jeg tænker da Bedstemoder er rask og ved godt Helbred til slut Hilses du kjærligst fra din altid hengivne Søn

Chr H Friis

Jeg er rask, har det godt og har været hele tiden siden jeg sidst skrev.

Kære Søster Marie

Jeg skriver her et par Ord og lægger indeni. Ja, du kan tro her er meget at se, naar vi gaar gennem Skovene her og over Græsmarkerne, Græsset her er en to Favne højt, saa du kan tro det er varmt at arbejde sig gennem Afrika paa den Maade, men man hviler godt ud naar man er i en Station, her i Mpeta er et rigtigt pænt sted, her er saa frisk, Vinden fra Søen blæser lige op paa os hele Dagen om Natten er det i Reglen stille. Huset ligger med Verandaen ud til Søen og her sidder vi om Dagen og ser Flodheste og Krokodiller, boltre dem nede i Søen. Jeg har ingen Steder set saa mange som her og saa store, vi har set Krokodiller her vi antager var en 25-30 Alen lang det er gamle fyre, og ikke værd at komme alt for nær ved. Nu ved jeg ikke mere at skrive til dig om, kære Marie, men skriv nu et par Ord og lad mig høre hvor du er og saadan sager. Hils dem alle sammen fra mig og du selv hilses fra din altid hengivne Broder

Chr H Friis

Tanganyka den 12. april 1901

Kjære Fader

Da det nu er længe siden jeg har skrevet og jeg har Tid nu, vil jeg fortælle dig lidt om, hvorledes jeg har det. Jeg fik mine Maste færdig i Moliro og fik over til Kalambo hvor Skibet er bygget og havde en cirka 3 Maaneder før jeg var sejlferdig. Det er et nydeligt Skib og er jo af Jærn, men Tanganyka egner sig ikke til Sejlskibe den er for smal efter Længden og saa de høje Bjerge paa begge sider, og der er mange smaa Øer og Rocks langs Kysten, og meget faa Steder Ankerplads da Vandet gaar steilt dybt lige ind til Landet. For to Aar siden var her en Ekspedition og maale Søen op og den er mange Steder 600 F. og ingen Bund. Skibene her er indrettet i 3 Dele med 2 Vandtætte Skodt 1 mellem Lasten og Lukafet og et mellem Lasten og Kahytten. Jeg har en dejlig stor

og luftig Kahyt halv Ruf og hele Vejen rund store firkantede Vinduer til at lukke op. 2 Sofaer og mange andre gode Dele da den mere er indrettet som en Lystjagt og du kan tro den er fin hvid over det hele. Det hele Lukafet er stort ogsaa, til 20 Negre, og to sorte Officerer. Vi skal være ti hvide ogsaa ham der kommer op er en Svensker og han er paa Vej, maaske i Mtowa, naar jeg kommer tilbage saa bliver det meget bedre for mig ogsaa mere underholdende. Undertiden ligger jeg her og driver med Stille i mange Dage og hvad skal jeg tage mig for i den lange Tid. Det er nu 5 Dage siden jeg gik fra Mtowa og er ikke uden Halvvejen, bare jeg kunde gaa ind og ankre, men for meget Vand. For 2 Dage siden var jeg inde et Sted, det vil sige jeg holdt den udenfor og sendte Jollen i Land for at kjøbe Høns som er meget billige her langs Kysten og fik cirka 30 Stk. og vi giver kun 1 Favn daarlig Lærred for 6 Høns jeg lever meget bedre naar jeg er

om Bord som naar jeg er i Land paa Stationerne, da jeg kan faa mange Dele bedre langs Kysten fra de Indfødte som de kan i og om ved Stationerne. Jeg har en dejlig Aluminiums Jolle her til ogsaa som hænger paa Siden i Davider. Naa det vil ikke være længe inden de sætter en Maskine i her saa bliver det en pæn Damper. Jeg er ved godt Helbred og har det i det hele taget godt, som jeg ogsaa haaber at høre fra Eder, og jeg haaber du har sejlet godt med FRED inden jeg sidst hørte det var fra Onkel Børre, da er du i Kasablanka. Nu ved jeg skam ikke mere at skrive om denne Gang og jeg vil slutte med Ønske om at du maa sejle godt og tjene rigtig mange Penge saa du snart kan blive fri. Hils Moder og Pigerne og Ras, naar du skriver til ham og hele familien, og du hilser paa det hjerteligste fra din altid hengivne Søn Chr H Friis. Jeg skal skrive til Onkel Børre en af Dagen.



Congo-Friis' fars nybygning, tremastet sletskonnert FRED, bygget i Oscarshavn 1899.

Mtowa den 30. april 1901

Kjære Broder

Ved min ankomst i Gaar fandt jeg dit Brev fra Ruen og glædet det mig at høre at du er endnu om Bord paa ELNA og har det godt. Ja jeg har det godt ogsaa, nu efter jeg er kommet fra Ekspeditionen og ligger nu og sejler Vandet tyndt her i Tanganyka, og sejler rundt om hvor der er en hvid Mand, jeg er som altid rask skønt der er mange syge heroppe. I den Tid jeg har været her er der døde 3 og 7 sendt hjem. Nu er vi kun to tilbage fra Eks., nemlig Kommandanten og mig i egen høje Person. Vi har faaet Brev her at Doktoren som var med er gaaet syg hjem fra Nyangwe. Ja nyheder det kan du nok forstaa ved jeg ingen her da vores Breve dem vi faar er 3-4-5 Maaneder gamle. Jeg ligger nu og spekulere paa at gaa op til Uvira. Det er saa langt Nord vi kan komme.

Da jeg har det meget bedre og Tiden gaar meget hurtigere naar jeg er ud at sejle med mine Søfolk som jeg har 22 af, og som er forfærdelig dumme at oplære, saa det regner tidt en Syndflod af danske upassende Ord ned over de arme Mennesker.

Ja nu begynder vores varme Tid igjen som mange gange er Trykkende nok for mange Mennesker her i Congo særlig Italienerne som dog er et Sommerland, men vi Norboer kan sku bedre tyre den jeg tror det ligger en stor Del i Humøret, jeg har selv haft lidt Feber naar jeg har været rigtig gal i Hovedet hvis vi vil undgaa Sygdom er der ingenting bedre som tage den med en knusende Ro og passe og pleje os selv paa det bedste. Vi er næsten sluppet op for proviant her i Mtowa i 6 Maaneder har ingen Chop faaet og ingen Vin Conaeg eller Champagne men vi har hørt det er tæt ved nu saa vi faae os snart en glad Aften og næste Dag en lille Feber at pleje men som dog i reglen gaar væk samme Dag. Ja et Aar til her paa Tanganyka og saa begynder jeg at gaa ned efter for jeg



Skonnert STORMS på Tanganyikasøen. I september 1899 tog Friis af sted fra Antwerpen med en opmålingsekspedition, der skulle fastlægge grænsen mellem Congo og tysk Østafrika ved Tanganyikasøen, hvor Friis blev skipper på den i Belgien af aluminium og jern byggede skonnert STORMS, der transporteredes i samlesæt til søen på negerryg op fra Østafrika. Her blev skonnerten samlet, færdigbygget og rigget. Som det ses på billedet, var skonnerten oprindeligt rigget med daurig, men Friis riggede den snart om til forenagterskonnert med gaffelsejl.

gaar ned af Congo Floden saa har jeg gaaet tværs over Afrika, vist nok den første danske.

Nu ved jeg ikke mere denne gang og du maa la dig nøje til en anden gang jeg har bedre Tid hils nu alle mine bekjendte du kommer sammen med og Du selv hilses fra din altid hengivne Broder

Chr H Friis

Skriv snart igjen og fortæl mig lidt om Damperne hvorledes det gaar de forskellige der sejler i dem.

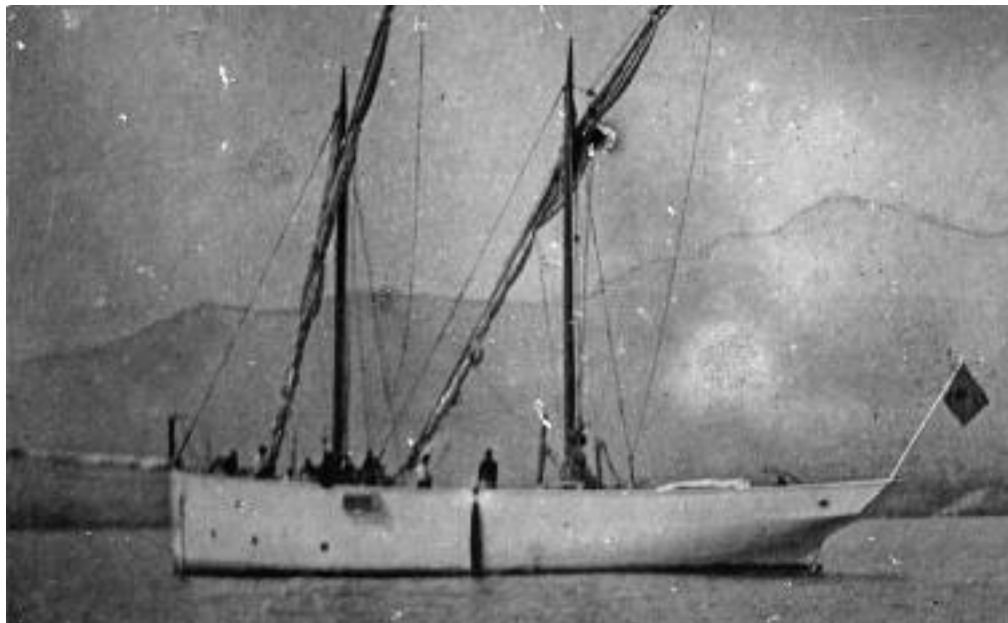
Ujiji den 3. februar 1902

Kjære Forældre og Sødskende

Jeg modtog eders Breve fra Kotka for 3-4 Dage siden og takker for samme, da det vist var 4-5 Maaneder siden jeg modtog

det sidste, men det er jo saa vanskeligt med Postforbindelsen. Ogsaa takker jeg meget for Aviserne. Ja nu gaar Tiden jo godt hen efter at jeg er færdig. Jeg gaa herfra Tanganyka omt[rent] sidst i Mai og haaber saa at være i Boma sidst i August, forudsagt at jeg forbliver rask, for det er jo en lang og besværlig vej at gaa, cirka 6 Uger at spasere paa vore Fødder, den hele varme Dag, ogsaa en 14 Dage i Kano, hvor Floden ikke er Sejlbar for Dampere, saa jeg har endnu lidt at se hen til, før jeg kan sige jeg er færdig. Nu maa i adresere eders Breve til Boma Posthus saa tager jeg dem selv der naar engang jeg kommer der ned. Jeg havde Brev fra Rasmus, han var 1ste Styrmand med ELNA, ja vi kan jo sige han

har klaret den godt, og der er vist ingen tvivl om, at hvis jeg havde blevet hvor jeg var vilde have været det samme, Rasmus skriver at Ellens Hans er 1ste Styrmand med JOHAN SIERA, hvis det er for bestandig, saa er der mange gaaet ud af det danske russiske Selskab lige som mig. Naa det kan vel ikke være saa vanskeligt at komme med Dampere igjen men maa naturligvis begynde paa det nederste trin paa Stigen. Østermanden modtog jeg Brev fra og skrev til ham igjen med det samme. Jeg har det ved det gamle og har ingen ting at fortælle da den ene dag er som den anden. Naar jeg kommer tilbage til Uvira vil jeg kølhale og male mit Skib, da der er Græs 6 tommer langt under Bunden og den vil



I et brev af 12. april 1901 skriver Congo-Friis om skonnert STORMS: »Jeg fik mine Maste færdig i Moliro og fik over til Kalambo hvor Skibet er bygget og havde en cirka 3 Maaneder før jeg var sejlfærdig. Det er et nydeligt Skib og er jo af Jærn, men Tanganyka eger sig ikke til Sejlskibe den er for smal efter Længden og saa de høje Bjerge paa begge sider, og der er mange smaa Øer og Rocks langs Kysten, og meget faa Steder Ankerplads da Vandet gaar steilt dybt lige ind til Landet«. Friis var ikke ret imponeret over hans »søfolks« færdigheder, og gav dem ofte en opsang, når de kludrede for meget i det. Besætningsmedlemmerne var dog glade for Friis, han blev af »søfolkene«, kaldt Mosanga, hvilket betyder »den gode mand«.

ikke sejle mere, men jeg har haft meget travlt med at sejle Soldater og Kanoner op til Nord Tanganyka, nogle bliver der og resten gaar op til Lak Kivu, saa jeg har ikke haft Tid til at gøre rent. Ja nu ved jeg ikke mere at skrive om og nu maa i hilse hele Familien. Rasmus, Piger og dem alle sammen til slut en kjærlig hilsen fra eders altid hengivne Søn

Chr H Friis

Det Brev bliver sendt over med den tyske Post...

2. september 1902

Udnævnelse. I Generalgouvernørens navn udnævnes Friis, C. H. »capitaine de Steamer de 3e classe, – Il prend rang dans la hierarchie á la date du 1ere mars 1902. Underskrevet i Boma den 2. september 1902, E. Wangermee.

20. september 1902

Skrivelse fra Librect til Monsieur le Capitaine H. A. Friis, Móllevegen á Marstal, Danmark). Christian Friis befinder sig ombord paa PHILIPPEVILLE, har passeret den 18. linie ved Teneriffa og ankommer til Antwerpen den 24/25 i denne maaned. Hr. Friis vender hjem efter udstaaet Termin.

2. oktober 1902

Bevis paa at Christian Hansen Friis har arbejdet i Congo den aftalte termin paa tre aar, fra 15. september 1899 til 25. september 1902. Underskrevet af Librect.



Christian Friis modtog efter hjemkomsten to medaljer af den belgiske konge for indsatsen. Medaljerne er udstillet i museets hjembragte sager rum sammen med elfbensarmbåndet, ringen og to af kisterne.

Noter

1. David van Reybrouck: *Congo. Historien om Afrikas hjerte*, København 2012, s. 43-46.
2. Reybrouck, 2012, s. 54-57.
3. Reybrouck, 2012, s. 60-65.
4. Reybrouck, 2012, s. 67-77.
5. Reybrouck, 2012, s. 88f; 96-104.
6. Reybrouck, 2012, s. 105-108.
7. H. Jenssen-Tusch: *Skandinaver i Congo. Svenske, norske og danske mænds og kvinders virksomhed i den uafhængige Congostat*, København 1902-05, s. 20, 44 og 189. Oplysninger fra kalender fra Marstal Søfartsmuseum 1989. *Ærøboen*, nr. 5, 1961. Marstal Søfartsmuseum 0174A0000062: Hans Albert Boye (f. 25/11-1848).
8. Personoplysninger er hentet i www.marstallere.info (15. februar 2015).
9. Hele brevsamlingen befinder sig på Rigsarkivet i Privatarkivsektionen. Reg. nr.: 02574 (RA4): »Friis, Christian Hansen, kaptajn, Marstal«. Korrespondance 1899-1901 (kopi på Marstal Søfartsmuseum 0246A0054).

Jens Erik Carl Rasmussen og verdensudstillingerne

Af KARSTEN HERMANSEN

Dannelsestiden

Jens Erik Carl Rasmussen (1841-1893) er en af Ærø's store sønner. Han blev født i Ærøskøbing som ældste barn af skrædermester og senere kæmner Johan Ahrent Rasmussen og hustru Caroline Sophie Kaas. Efter konfirmationen måtte den unge Rasmussen hjemmefra, for familien havde brug for pladsen, idet børneflokket var på ikke mindre end 13 børn. J. E. C. Rasmussen kom i hosekræmmerlære ved Gammel Strand i København, og det blev en streng tid. Arbejdet var på ingen måde noget for den unge mand, som til gengæld brændte for at tegne og male. I



Carl Rasmussens læretid hos hosekræmmeren var ingen fornøjelse, men lagerrummet var åbenbart en udmærket øvelse at gengive som tegning.

1859-1860 fik han tegneundervisning hos arkitekt Hans J. Holm om søndagen. Året efter gik han til maleundervisning hos dyremaler J. D. Frisch søndag formiddag, medens eftermiddagene blev tilbragt hos arkitekt C. V. Nielsen, som udvidede Rasmussens sans for perspektivtegning.

Alt får en ende, og det fik læretiden heldigvis også. Havde Rasmussen ikke lært andet, så havde han dog erfaret, at tilværelsen som hosekræmmer ikke var noget at stile efter. Arbejdet havde tilmed fundet sted under elendige forhold, som gav ham et livsvarigt svageligt helbred.

Nu skulle tiden bruges på tegning og maling, og i 1861-1862 fik han undervisning hos landskabsmaler C. F. Aagaard om dagen, medens aftenerne blev udnyttet til at gå på Teknisk Instituts aftenskole. Men der skulle også skaffes penge til livets opretholdelse, så samme år tog han hyre som skibsdreng på en slægtningsskib fra Marstal.

I 1862 fik Rasmussen friplads på Kunstakademiet i København, og dermed fik han for alvor kontakt med det kunstnermiljø, som han snart skulle blive en del af. Han udstillede på Charlottenborg allerede i 1863, og såvel i 1865 som 1867 fik han stipendier til indenlandske rejser. Alt sammen var udtryk for anerkendelse.

Rasmussen var en ener på sit område, da han i 1870-1871 valgte at tage et års ophold på Grønland, hvorfra han returnerede med en omfattende maleri- og skitse-samling. Han var så vidt vides den første akademiuddannede maler, der rejste til Grønland for at hente inspiration, og det fik han i en sådan grad, at han helt frem til sin næste Grønlandsrejse i 1893 vedblev at



»Fra Gaden« hedder denne tegning fra 1861.

skildre eskimoernes liv i den vilde grønlandske natur.

Efter rejsen til Grønland modtog J. E. C. Rasmussen Akademiets store stipendium, som muliggjorde en stor Europarejse, som i løbet af 1872-1873 bragte ham gennem Holland, Belgien, Frankrig, Italien, Østrig og Tyskland.¹

En stor del af rejsen foregik i selskab med malerkollegaen Christian Blache, som han mødte i Altona. Begges vigtigste rejsemål var det for samtiden helt uundværlige Italien, hvis farver, landskaber, stemning og folkefærd betog de nordiske malere. Italien var stedet, hvor enhver ambitiøs, nordeuropæisk kunstmaler skulle hen, hvis man skulle kunne begå sig blandt tidens toneangivende kunstnerelite. Det var de italienske kyster, som først og fremmest optog Rasmussen, hvis man ser bort fra de endeløse, melankolske breve hjem til kusinen Anna Egidia (1852-1931), som

han var forlovet med. Hvad var det hele i grunden værd uden hende?

I et brevfragment fra den 30. oktober 1872, hvor Rasmussen opholdt sig i den italienske kystby Sturla, nævner han en udstilling i Wien: »Sig ham tillige at han gerne maa anmelde de to store Billeder som er i London, og hvis de til den Tid ikke er solgt, saa ogsaa sende dem til Wien. Jeg har mere Tillid til Tyskernes Kunstsans end til Englændernes, og jeg tror ogsaa, at de for Fremtiden ville købe mere. Englænderne bryder sig kun om det gamle og ned-arvede og saa hvad der roses af Dronningen Prindsen eller lord den og den.«²

Efteråret 1872 var regnfuldt i Italien, så Rasmussen gik i gang med et billede, som skulle forestille en aftenstemning med høj sø mod kysten. Også dette maleri var tiltænkt udstillingen i Wien,³ men Rasmussen nævnte ikke, hvilken udstilling, det handlede om. Det vidste hans forlovede jo udmærket. Det var selvfølgelig Verdensudstillingen, som Wien var vært for i 1873.

Ideen om en Verdensudstilling

Midten af 1800-tallet var en tid præget af fremskridtstro, og da englænderne i 1851 åbnede dørene for en stor, international udstilling i Krystalpaladset i London, var fænomenet »verdensudstilling« kommet til verden. Hvert land fremviste det særlige, som man var stolt af – og helst også tjente penge på. I Danmark havde der siden 1810 været industriudstillinger med lidt ujævne mellemrum, og fra 1820'erne dukkede Landhusholdningsselskabet og Kunstakademiet op og medvirkede til, at flere udstillinger i de følgende år omfattede såvel industri, landbrug og kunst. Charlottenborg lagde hus til. Selv om der ikke var lige stor begejstring alle steder, blev udstillingerne så vidt muligt fastholdt, og fra 1860'erne kunne Danmark deltage i store nordiske udstillinger i Malmø og Stockholm. Tabet af Hertugdømmerne i 1864 havde givet en stærk nederlagsfølelse

se, som var svær at ryste af sig, men da København ikke længere kunne undslå sig, påtog byen sig værtsrollen ved en ny, nordisk udstilling i 1872.

Men hverken det nationale eller det nordiske kunne slå til i disse år. Hele verden skulle samles på en stor udstilling, der kunne vise de respektive landes formåen erhvervsmæssigt og kunstnerisk. Der var brug for en verdensudstilling, og London lagde hus til den første i 1851.

Danmark var repræsenteret, men det knob lidt med tilmeldingerne, for det var jo ganske dyrt at deltage. Ved hjælp af private og offentlige midler lykkedes det heldigvis at rejse en god kapital, som deltagerne kunne søge om andel i. Den danske udstilling blev ikke prangende, og den almindelige vurdering var, at udstillingen ikke præsenterede sig særlig godt. Selv det ellers positivt stemte blad *Fædrelandet* videregav en ganske kritisk kommentar fra London: der manglede repræsentanter for det, der var Danmarks industrielle nerve.⁴ Al begyndelse er svær, men nu var der i hvert fald gjort nogle erfaringer, som kunne bruges næste gang.

I 1855 var turen kommet til Paris, som langt hen ad vejen brugte den engelske model, da en ny Verdensudstilling skulle stables på benene. Danmarks deltagere følte sig nok temmelig små i den store sammenhæng, og kunstnerne fornemmede fransk arrogance, og det forstærkede mindreværdskomplekset.⁵

Blev det bedre, da London atter var vært i 1862? Måske. Danmark indtog en acceptabel plads i det udtalte hierarki, men tiden var blevet en anden siden 1851. Pionerånden var forsvundet, og Danmarks politisk trængte situation i årene frem til 1864 kastede også et negativt skær på Verdensudstillingen i London. Det føltes som en fiasko.

Lidt bedre gik det ved Verdensudstillingen i Paris i 1867,⁶ men småstaten Danmark var slet ikke færdig med at slikke

såret efter den voldsomme geografiske amputation få år inden.

Verdensudstillingen i Wien i 1873

Den af Danmark fornemmede franske arrogance havde ikke helt samme grund at bygge på efter den fransk-tyske krig i 1870. Tyskerne vandt, og kejserdømmet faldt – igen. Østrig var heller ikke kommet gennem 1860'erne uden skrammer, men der var trods alt så meget tilbage, at det var passende at fejre Franz Josefs 25 års jubilæum som landets regent i 1873. Det skulle ske med en Verdensudstilling.

Prater, lige uden for Wien, var udset til udstillingsområde, hvilket var helt ideelt for såvel jernbane- som skibstransport. Der var rigelig plads til udstillingerne foruden de mange forlystelser, som efterhånden havde sneget sig ind i Verdensudstillingskonceptet. De mange udstillingsbygninger var en attraktion i sig selv, men arrangørerne – det private østrigske handelskammer – var særdeles bevidst om at tjene penge, så udenlandske deltagere skulle denne gang betale for en udstillingsplads, selv om det ikke havde været tilfældet ved de tidligere verdensudstillinger.

Men der var en undtagelse, og den gjaldt kunstnerne. Det kom Jens Erik Carl Rasmussen til gode.

Verdensudstillingen i Wien åbnede den 1. maj 1873, men det betød ikke, at hele udstillingsområdet var færdigindrettet. Slet ikke. Den danske afdeling blev da også først klar omkring 1. juni.

At kronprinsen, den senere Frederik VIII, mødte op på Verdensudstillingen, medvirkede til at kaste glans over den danske afdeling, hvis kvalitet blev genstand for en del diskussion. Dansk kunst var repræsenteret af 82 malerier og 19 billedhuggerarbejder udført af i alt 44 danske kunstnere. Meget havde allerede været udstillet på den nordiske udstilling i København i 1872. Alene dét signalerede



Jens Erik Carl Rasmussen (1841-1893) i de yngre år.

et beskedent ambitionsniveau. De fleste malerier havde guldalderlandskabet i centrum, om end Vilhelm Groth, Godfred Rump og Holger Drachmanns bidrag pegede i en lidt nyere retning.⁷

Vejen til Wien

Da Verdensudstillingen åbnede den 1. maj, havde Carl Rasmussen som nævnt opholdt sig i Italien i længere tid, og netop denne dag befandt han sig i Rom. Kun fire dage senere skulle han imidlertid videre til Firenze, hvor han skulle blive i to dage, før turen fortsatte til Venedig. Derfra skulle han direkte til Wien, og »her maa jeg blive i nogen Tid, da den store Udstilling maa ses,« meddelte han Anna Egidia i et brev.⁸

Den lille maler var ofte meget melankolsk og deprimeret. At hans rejsefælle, Christian Blache, også var modtagelig for humørsyge, gjorde ikke tilværelsen lysere.

Mødet med den gamle professor Constantin Hansen, som han spiste middag med i Firenze, havde dog en opløftende virkning, selv om også professoren var smådeprimeret. »Han opholder sig i disse Dage med sin Datter og er paa Veien til Rom og Neapel. Han har kun været borte i 14 Dage fra Kjøbenhavn og har allerede hjemve; den stakkels gamle Mand var i daarligt Humør, men da han først havde faaet noget Mad, og jeg havde faaet Munden ordentligt paa Gang, saa kom han i Humør, og det ene Billede fra hans Ungdom efter det andet dukkede op af Erintringen. Og saa var Manden glad, Datteren og jeg med.«⁹

Den 9. maj 1873 – kun en god uges tid efter Verdensudstillingens åbning – blev Wien ramt af et stort krak i finanssektoren. Mange banker måtte lukke, og almindelig dyrtid samt et udbrud af kolera gjorde det svært at få noget til at fungere i den store by.¹⁰ Men det var ikke kun wienernerne, der blev ramt af krisen. Det smittede af over alt, og for den følsomme Carl Rasmussen, som næsten ikke kunne vente med at komme hjem og gifte sig med sin Anna Egidia, blev finanskrisen et særdeles påtrængende problem. Den 15. maj var han nået til Wien og kunne skrive hjem:

»Det bliver dyrere og dyrere at reise og mine Penge tager bestandig af saa det bliver maaske nødvendigt at vi opgiver at holde Bryllup, til jeg igjen engang faar mine Finanser paa Fode, naar det sker er jo ikke godt at vide, da jeg rimeligvis ikke sælger noget her i Wien, hvilket jeg før havde haabet.«¹¹

Dagen efter udpenslede Rasmussen byens fallit en smule mere: »Her i Wien er alt sat paa Spidsen, 100 Pengespeculanter gik fallit i gaar og mange flere ryger af Pinden, til sidst en Mængde Hoveder tænker jeg. Hver Dag hører man om Selvmord. Børsen er lukket, og de mange fremmede som skulde plukkes udeblive. Kort sagt Forholdene er rent gale.«¹²



J. E. C. Rasmussens følsomme skildring af sin hustru Anna Egidia.

Som nævnt var den danske afdeling ikke klar før den 1. juni, så der var god brug for en hjælpende hånd, da Carl Rasmussen ankom til Verdensudstillingen. Hver dag tog han derhen og gik til hånde i den danske kunstafdeling, så den kunne

blive klar hurtigst muligt. Det gav Rasmussen gode muligheder for at betragte de danske repræsentanter, og bedømmelsen kom prompte:

»Desværre er det ved denne Leilighed som ved mange andre næsten kun de middelmaadige Kunstnere som har sendt Arbejder, og de faa Arbejder her er af ellers dygtige Kunstnere ere ikke rigtig gode, ja af [Godfred] Rump er der kun et daarligt Billede. Jeg havde i Dag Leilighed til at se de andre Landes Kunst og blev i den Grad forbavset over Anstregelser man havde gjort for at sende det bedste, at jeg i Aften er syg af ærgrelse over den Lunkenhed der hersker derhjemme.«¹³

Kunstnere kan være hårde i bedømmelsen af hinanden, men Rasmussen stod slet ikke alene med sin kritik. En dansk kunsthistoriker sagde, at Danmark for kunstens vedkommende burde være blevet hjemme. Ensidighed var en del af problemet – Elisabeth Jerichau Baumann havde malet de 15 af de 82 malerier. Tilbageskuende guldalderbilleder uden fremsyn var en anden del af problemet.¹⁴



Vejen til Italien bragte blandt andet Carl Rasmussen til Delft, hvorfra denne fine skitse stammer (dateret 15. august 1872).



Der er høj sø på skitsen, som måske derfor kan være et forlæg til det ukendte billede, som var med på verdensudstillingen i Wien i 1873. Det eneste vi ved om billedet er nemlig, at det skulle forestille en aftenstemning med høj sø mod kysten. Da Rasmussen opholdt sig i Italien, må man formode, at scenen var en italiensk kyst.

Verdensudstillingen i Wien blev vel ikke nogen stor dansk succes, men der faldt trods alt mange medaljer og belønninger af til tre fjerdedele af de 400 danske udstillere. Inden for kunsten kunne man opnå en kunstmedalje, men for andre områder kunne der være syv kategorier, herunder en fremskridtsmedalje, en medarbejdermedalje og en fortjenstmedalje.¹⁵ Alle skulle tilgodeses og opmuntres, tyder det på.

Philadelphia 1876

Efter endt udstilling i Wien kom Rasmussen hjem til Danmark. Pengene var små, og det kan måske forklare, hvorfor han og Anna Egidia måtte vente helt frem til den 3. september 1874, før de kunne kalde sig rette ægtefolk.

Når man bruger breve som kilde, så

løber man altid ind i det problem, at kilderne tørrer ud, når brevskriverne er sammen. Ægteparret Rasmussen fik i løbet af deres ægteskab otte børn, og der har givetvis været nok at se til, når han skulle tjene penge til familien, og hun skulle få det hjemlige til at fungere.

Men det var naturligvis også vigtigt at være repræsenteret de rigtige steder, og da en ny verdensudstilling, denne gang i Philadelphia i USA, var på tegnebrættet, meldte Rasmussen sig på ny. Der var meget at planlægge, så fristen udløb allerede i marts 1874, kun et lille halvt års tid efter lukningen af Verdensudstillingen i Wien.

For amerikanerne handlede det om at skabe en fredelig begivenhed efter borgerkrigens død og ødelæggelse. Desuden kunne landet i 1876 fejre hundredåret for



Ved verdensudstillingen i Philadelphia i 1876 var titlen »Amerikas opdagelse ved år 1000 ved Leif den Heldige« en uventet provokation for amerikanerne. Et par år senere, da verdensudstillingen fandt sted i Paris, var billedet atter med, men denne gang med en mere neutral titel: »Leif Eriksen fra Norge kommer til Amerika omkring år 1000.«

Uafhængighedserklæringen, som havde sit hjemsted i Philadelphia. Derfor var det nærliggende at lægge den første ikke-europæiske verdensudstilling netop dér.

Alt skulle naturligvis være større end ved de tidligere udstillinger, men det var ikke nok til at friste danskerne. Det føltes næsten som en uendelig historie med disse verdensudstillinger. Den ene var knapt forbi, før den næste var undervejs, og USA lå desuden meget langt borte. Dansk kunst blev som følge heraf kun repræsenteret af ni malere, som udstillede 15 billeder. Motiverne var så forskellige som blomster- og dyrebilleder af William Hammer og A. Mackeprang, marinemotiver af Vilhelm Melbye, lidt forskelligt af Heinrich Hansen og Chr. Eckardt, og endelig et par billeder af folkelivet på Grønland af Jens Erik Carl Rasmussen, foruden hans historiske maleri af »Amerikas opdagelse ved

år 1000 ved Leif den Heldige«. Maleriet titel var svær at sluge for det officielle USA, men det kunne Rasmussen jo ikke have forudset.

Danmarks deltagelse i Verdensudstillingen i Philadelphia blev endnu en gang ikke præcis det, man havde håbet.¹⁶

Der var langt til den ny verden – måske også for langt – men der var til gengæld ikke langt imellem verdensudstillingerne, og allerede i 1878 var der en ny chance. Denne gang i Paris.

Verdensudstilling nu igen?

De første verdensudstillinger havde naturligt nok været sensationelle. Tænk at samle så meget på ét sted og vise omverdenen så meget om de deltagende landes håndværksmæssige, industrielle og kunstneriske fortræffeligheder. Det var utroligt, og udstillingerne stod som lysende ek-

sempler på den civiliserede verdens høje udviklingsstade. Jo flere udstillinger, der blev afholdt, jo mere blegnede begivenhederne. Var det nu så særligt, at man skulle bruge så mange penge og så meget energi på disse udstillinger hele tiden? Var det ulejligheden værd?

Da Frankrig meddelte, at der skulle være Verdensudstilling i Paris i 1878, stillede mange lande sig selv dette afgørende spørgsmål, og Danmark var et af dem. Men stort set alle meldte sig igen, selv om Tyskland begrænsede sin medvirken til kunst alene.¹⁷

For Frankrig, som havde et ideal om en stor udstilling cirka hvert tiende år, var kunsten af stor vigtighed. De franske kunstnere var toneangivende på europæisk niveau, og medens danske malere hovedsagelig hang fast i den sene guldaldertradition, var de franske malere visionære og vovede. De malede realisme!

Malerierne blev vist i gallerier, udstillinger, atelierer og museer, men hovedindtrykket var samlet i den årlige Salon, som blev vist i den store udstillingsbygning på Champs-Élysées, der åbnede hvert år i maj måned. En af de stærkeste, danske kontakter til fransk malerkunst var maleren P. S. Krøyer, som besøgte Pariser-Salonen i 1877 og tog inspireret hjem derfra. Krøyers lærer, Léon Bonnat, var hovedattraktionen, hvis det stod til Krøyer, som sammenlignede et orientalsk motiv af Bonnat med den store, italienske renæssancemaler Tizian. Historiemaleren Jean-Paul Laurens havde 13 billeder med på Verdensudstillingen i Paris i 1878, og de gjorde også et uudsletteligt indtryk på den unge, danske maler.

Krøyer havde selskab af en anden dansk maler, Laurits Tuxen, og de blev begge stærkt betagede af Fernand Cormon, som var en af Frankrigs fineste historiemalere. Ambitionen om store billeder var måske en inspiration, som Tuxen og Krøyer hentede ved Verdensudstillin-

gen i Paris, om end der for deres vedkommende mere blev tale om gruppeportrætter end egentligt historiemaleri. Udviklingen førte hen ad vejen mod nordisk realisme, og Krøyer var blandt dem, der gik forrest.¹⁸

Verdensudstillingen i Paris åbnede 1. maj og sluttede den 10. november 1878. Krøyer var selv blandt udstillerne, og det samme var Carl Rasmussen.



Den 2. oktober 1878 skrev J. E. C. Rasmussen til sin hustru, at »jeg fik dog Dore's Gallery at se, der var foruden nogle store Landskaber og Figurbilleder 3 store bibelske! [...] Christus gaaende ned ad Trappen, efter at Dødsdommen er udtalt, Korset holdes beredt af nogle romerske Soldater, andre trykke Mængden til side, blandt disse ere nogle blege ulykkelige Quinder, formodentlig Jesu Moder og Maria Magdalene«. Her ses J. E. C. Rasmussens egen skitse af

I midten af september 1878 ankom Rasmussen til Newcastle upon Tyne med skib. Han skulle opholde sig i byen i en uges tid, hvorefter turen gik videre til London. Under de hyppige besøg på British Museum og andetsteds i den engelske hovedstad så han bibelske billeder, som han ikke kunne ryste af sig. Brevene hjem til Anna Egidia vidner også om en stor religiøs optagethed.

Den 24. oktober 1878 ankom Rasmussen til Paris, og straks blev han optaget af noget nyt: de franske malere! Dagen efter sin ankomst skriver han hjem, at »de overgaar alt hvad jeg har ventet mig, de er i Besiddelse af en umaadelig Dygtighed i at fremstille Naturen, og navnlig Mennesket. Det bliver efter hvad jeg kan se, til stor Glæde for mig, at jeg er kommet til Paris. Jeg vilde ønske at Du kunne være med mig saa skulde Du bare se, hvorledes et Maleri kan være. Men det maa vente til en anden

Gang, at din Dreng bliver større, saa han kan undvære sin Moder i nogen Tid, der bliver vel nok en Verdensudstilling igen om nogle Aar, om ikke her, saa i et andet land.«¹⁹

Verdensudstillingen havde tiltrukket mange danske kunstnere, og de fleste var venlige, men der var undtagelser. »Jeg har truffet sammen med Meldahl, han var naturligvis uforskammet, men nu har jeg skrevet et Brev til ham, hvori jeg opsiger ham alt Venskab,« fortalte Rasmussen i et brev til Anna Egidia.²⁰ At sige sin mening rent ud til arkitekt og professor Ferdinand Meldahl kunne muligvis være berettiget nok, men som formand for Charlottenborgudstillingerne, direktør for Kunstakademiet og formand for Verdensudstillingskomiteen var det måske ikke så strategisk klogt.²¹

Rasmussen løb hurtigt ind maleren Christian Zacho, men også Frants Henningsen og P. S. Krøyer, som i foråret 1878 havde



Ved verdensudstillingen i Paris i 1878 og igen ved udstillingen i Chicago i 1893 var J. E. C. Rasmussen repræsenteret med dette maleri, som Statens Museum for Kunst købte samme år, som billedet blev malet, nemlig i 1872. Titlen er »Midnatsstemning ved den grønlandske kyst« (Statens Museum for Kunst).

foretaget en fælles rejse til Spanien sammen med Frans Schwartz og Julius Lange. Nu var Henningsen og Krøyer tilbage i Paris, hvor de begge havde fået undervisning hos Léon Bonnat, men nu var en del af kunstnermiljøet omkring Verdensudstillingen på Marsmarken i Paris.²²

Men hvordan med udstillingen? Var den god eller dårlig? 67 malere havde i alt leveret omkring 120 malerier til udvælgelse hos den danske kunstkomites medlemmer. 76 malerier havde fundet nåde for de kritiske blikke og kom af sted i så god tid, at den danske afdeling var klar ved Verdensudstillingens åbning den 15. maj. Carl Rasmussen var repræsenteret på udstillingen med en genganger fra Philadelphia-udstillingen i 1876, nemlig billedet af »Amerikas opdagelse ved år 1000 ved Leif den Heldige«. Denne gang var billedets titel imidlertid ændret til det mere neutrale »Leif Eriksen fra Norge kommer til Amerika omkring år 1000«. Der var åbenbart lidt rigelig meget luft mellem billederne, så i løbet af juni blev udstillingen suppleret med yderligere ti malerier, altså i alt 86 billeder malet af 38 kunstmalere. Carl Rasmussen havde malet et af de supplerende billeder, nemlig »Midnatsstemning ved den grønlandske kyst«, som allerede i 1872 var solgt til Statens Museum for Kunst.²³

Historiemaleriet havde en fremtrædende plads i den danske afdeling, og bidragsyderne var fortrinsvis ældre, erfarne malere. Men der var også yngre malere med. Christian Zacho bidrog med »Midt i Skoven, dansk Landskab«, og P. S. Krøyer udstillede »Smedien i Hornbæk« fra 1873. Krøyer var blandt de få danskere, der fik ros af den franske kunstkritiker Charles Blanc, som temmelig nedladende konstaterede, at Danmark havde kunstnere, men ingen kunst!²⁴

Carl Rasmussen var ikke så grov, men rigtig imponeret var han tydeligvis ikke: »Jeg er aldeles overvældet af den Mængde

baade gode og daarlige Malerier, der findes, for ikke at tale om Skulpturer og meget andet, som kan henregnes under Begrebet Kunst. Mine egne Billeder syntes jeg næsten dårligst om, i alt fald i den danske Afdeling, det store Søbillede er især snavs, men det hænger rigtignok ogsaa højt oppe, næsten ved Loftet, og ser ganske lille ud. De øvrige danske Billeder gjorde Indtryk af at være taalelige. Fremragende er de i alt fald ikke.»²⁵

Det er nu en gang ofte sådan, at man hellere selv vil komme med kritikken, end høre den fra andre, og det gjaldt bestemt også for Carl Rasmussen, da han to dage før Verdensudstillingens afslutning skrev hjem, at »Jeg har stadig Fornøjelse af at se paa Franskmandenes Kunst, men jeg kan ogsaa se det gode hos andre Nationer, vi Danske er og bliver smaa, men derfor er der alligevel nogle som er mindre endnu. Desværre er de franske Kunstkritikere meget haarde imod os. En udtalte i forgaars i det mest ansete Blad, at hvis Danmark skulle have sin Plads anvist i Kunsten ved en Farve, saa burde det være sort. Og mange lige saa nedsættende Udtryk, saaledes: At var der et Sted i Verden hvor man endnu ikke forstod at male saa var det i Kjøbenhavn.»²⁶

Da Verdensudstillingen sluttede den 10. november 1878, blev Rasmussen i Paris et stykke tid endnu. Han fik arbejdet med et motiv af Jesu indtog i Jerusalem. Han havde en stærk trang til at fordybe sig i Det nye Testaments maleriske motiver, så han gik ud og købte fotografier af arabere og ægyptere samt landskaber fra det mellemøstlige område. Det optog ham næsten lige så meget som bekymringerne omkring det hus, familien var ved at få opført i Teglgade i Marstal.²⁷

Et internationalt farvel

Jens Erik Carl Rasmussen flyttede med sin familie til Marstal i 1880 og skildrede livet i Det sydfynske Øhav. Han udstillede

mange forskellige steder i 1880'erne, men ved Verdensudstillingen i Paris i 1889 var han ikke med.

Eiffeltårnet stod som det storslåede symbol for Verdensudstillingen, som denne gang kunne præsentere danske malere af internationalt format, blandt andet Skaensmalerne P. S. Krøyer, Anna og Michael Ancher.²⁸

I foråret 1893 åbnede en ny Verdensudstilling. Denne gang i Chicago. At USA påtog sig værtsrollen var naturligt nok, for så vidt som det var 400 året for Columbus' opdagelse af Amerika. Udstillingsarealet var tre gange større end ved den netop afholdte Verdensudstilling i Paris, og det gav plads til mange deltagere. Danmark var repræsenteret af ikke mindre end 93 malere og 159 billeder.²⁹ Carl Rasmussen var en af udstillerne, men da udstillingen åb-

nede den 1. maj 1893 var han blot to dage tidligere gået om bord på Kongelig Grønlandsk Handels skib PERU for at hente inspiration fra Grønland, som han ikke havde set i over tyve år.

På Verdensudstillingen var Rasmussen ifølge udstillingskataloget repræsenteret med »Shipwrecked sailors on the sea« og »Summer night on the shore of Greenland«.³⁰ Selv om det ikke kan siges med sikkerhed, så er det ret sandsynligt, at den første titel dækker over det store maleri, som Marstal Søfartsmuseum har ejet i mange år, og som forestiller en jagts rigningshavari. Det dramatiske billede blev malet i 1870. Det andet billedes titel kunne tyde på, at der endnu en gang er tale om genbrug, nemlig »Midnatsstemning ved den grønlandske kyst«, som blev malet og solgt til Statens Museum for



Det kan ikke siges med sikkerhed, men sandsynligheden taler for, at titlen »Shipwrecked sailors on the sea« dækker over det dramatiske billede af en jagt med rigningshavari fra 1870. I så fald var dette maleri med på verdensudstillingen i Chicago i 1893 sammen med Rasmussens maleri af »Midnatsstemning ved den grønlandske kyst«. Rigningshavaristykket tilhører Søfartsmuseet.



En enke og otte børn efterlod Jens Erik Carl Rasmussen sig, da han omkom i Atlantens kolde vand den 1. oktober 1893. Her ses hele familien, medens den endnu var intakt.

Kunst i 1872 og som også var med på Verdensudstillingen i Paris i 1878.

De to malerier repræsenterer på symbolsk vis Carl Rasmussens sidste rejse til Grønland, hvor han oplevede midnatssolen, inden han den 1. oktober 1893 druknede i Atlanten, da han var på vej hjemover efter sommerens arbejde. Verdensudstillingen i Chicago lukkede den 30. oktober 1893. Selv om Carl Rasmussen repræsenterede de levende og aktive kunstnere, da udstillingen åbnede i maj 1893, så er det bemærkelsesværdigt, at han stadig var repræsenteret af værker fra første halvdel af 1870'erne. Det siger måske noget om en kunstnerisk udvikling, der var kulmineret i de unge år, men uanset hvad, så kunne hans store produktion fra de aktive år forsørge både enken og de otte børn. Hans malerier blev nemlig solgt for store summer efter hans død.³¹ Det siger en hel del om den anerkendelse, han fik i sin samtid. At han deltog hele fire gange i Verdensudstillingerne, er kun med til at bekræfte vurderingen af Rasmussen, som en betydelig dansk maler. Han var nemlig en af dem, der kunne noget, og derfor ville Danmark gerne lade sig repræsentere af Jens Erik Carl Rasmussen.

Noter

1. Helle Blæsild og Benno Blæsild: *Marinemaleren Jens Erik Carl Rasmussen (1841-1893)*, Skrifter fra Svendborg & Omegns Museum, bind 33, Svendborg 1993, s. 20ff.
2. Jens Erik Carl Rasmussen til sin forlovede Anna Egidia, dat. 30. oktober 1872 (afskrift på Marstal Søfartsmuseum).
3. Blæsild, 1993, s. 22.
4. Margit Mogensen: *Eventyrets tid. Danmarks deltagelse i Verdensudstillingerne 1851-1900*, Odense 1993, s. 13-16, 22-27, 31-38, 41-43.
5. Mogensen, 1993, s. 47 og 69f.
6. Mogensen, 1993, s. 71, 97f og 132f.

7. Mogensen, 1993, s. 134f og 140-149.
8. Jens Erik Carl Rasmussen til Anna Egidia, dat. 1. maj 1873 (afskrift på Marstal Søfartsmuseum).
9. J. E. C. Rasmussen til Anna Egidia, dat. 5. maj 1873 (afskrift på Marstal Søfartsmuseum).
10. Mogensen, 1993, s. 145.
11. J. E. C. Rasmussen til Anna Egidia, dat. 15. maj 1873 (afskrift på Marstal Søfartsmuseum).
12. J. E. C. Rasmussen til Anna Egidia, dat. 16. maj 1873 (afskrift på Marstal Søfartsmuseum).
13. J. E. C. Rasmussen til Anna Egidia, dat. 16. maj 1873 (afskrift på Marstal Søfartsmuseum).
14. Mogensen, 1993, s. 148f.
15. Mogensen, 1993, s. 151.
16. Mogensen, 1993, s. 154-166.
17. Mogensen, 1993, s. 167.
18. Marianne Saabye: »På Salon & Verdensudstilling 1878«; i: Marianne Saabye (red.): *Krøyer i internationalt lys*, København/Skagen 2012, s. 48-60.
19. J. E. C. Rasmussen til Anna Egidia, dat. 25. oktober 1878 (afskrift på Marstal Søfartsmuseum).
20. J. E. C. Rasmussen til Anna Egidia, dat. 27. oktober 1878 (afskrift på Marstal Søfartsmuseum).
21. Mogensen, 1993, s. 171.
22. <http://da.wikipedia.org> under »Frants Henningsen« (1. februar 2015). J. E. C. Rasmussen til Anna Egidia, dat. 28. oktober 1878 (afskrift på Marstal Søfartsmuseum).
23. *Exposition Universelle de 1878. Danemark. Catalogue spécial de l'exposition des beaux-arts*. Publié par la commission danoise, Paris 1878, s. 30 og 38 (katalognr. 53 og 53a). Statens Museum for Kunst: inventarnummer KMS993.
24. Mogensen, 1993, s. 198-202.
25. J. E. C. Rasmussen til Anna Egidia, dat. 28. oktober 1878 (afskrift på Marstal Søfartsmuseum).
26. J. E. C. Rasmussen til Anna Egidia, dat. 8. november 1878 (afskrift på Marstal Søfartsmuseum).
27. J. E. C. Rasmussen til Anna Egidia, dat. 19. og 20. november 1878 (afskrift på Marstal Søfartsmuseum).
28. Mogensen, 1993, s. 235.
29. Mogensen, 1993, s. 274.
30. *The World's Columbian Exposition Chicago, USA, 1893. Official Catalogue with illustrations issued by the Royal Danish Commission*, s. 122 (nr. 123 og 124).
31. Blæsild, 1993, s. 18.

Ærøs berømte maler – J. E. C. Rasmussen

Af GUNNER EGHOLM RASMUSSEN

Arktiske stednavne

Museumsinspektør på Nationalmuseet, seniorforsker, ph.d. Rolf Gilberg har i en interessant artikel: »Helte opkalder man steder efter« i Tidsskriftet *Grønland* 1. 2. 1984 beskæftiget sig med stednavne på Grønland og navnet Rasmussen især. I artiklen opremser han mange eksempler på steder, specielt på Grønland, der er opkaldt efter polarforskeren Knud Rasmussen, men også vore hjemlige gader og veje bærer Knud Rasmussens navn ifølge seniorforskeren.

Antarktiske stednavne

Gilberg havde også interesse i navnet »Thule« på South Sandwich Islands i Det Sydlige Atlanterhav og var da i forbindelse med en Dr. Geoffrey Hattersley-Smith, som var sekretær for den Britiske Antarktiske Stednavne Komite. Herfra fik Gilberg et fyldestgørende svar på spørgsmålene fra Danmark, men i en bisætning nævnte Hattersley-Smith, at der i øvrigt fandtes et »Cape Rasmussen« på Grahams Land i Antarktis, og at dette sted ifølge hans kartotekskort var opkaldt efter Knud Rasmussen og navngivet 12. februar 1898.

Cape Rasmussen

Gilberg studerede over denne sidste oplysning, for hvorfor skulle stedet være opkaldt efter Knud Rasmussen på et tidspunkt, hvor denne kun var 18½ år gammel og 4 år før hans første egentlige ekspedition, Den Litterære Ekspedition, som fandt sted i 1902.

Den Belgiske Antarktiske Ekspedition

Kappet blev navngivet af The Belgian Ant-

arctic Expedition 1897-1899 under ledelse af Adrien de Gerlache de Gomery og kunne ses på flere kort over området derefter. Senere afslørede luftfotos, at der slet ikke fandtes noget forbjerg på stedet, hvorfor man i 1959 bestemte, at navnet skulle gives til en lille ø, som ligger tæt ved det sted, hvor det formodede forbjerg skulle være. »Cape Rasmussen« blev derefter til »Rasmussen Island«, (65 grader 15 minutter syd; 64 grader 5 minutter vest).

Ovennævnte ekspedition foregik om bord på skibet BELGICA, som var et ombygget norsk hvalfangerskib med en norsk besætning på 6 mand under ledelse af styrmand Roald Amundsen, men altså ingen danskere.

Frederick Albert Cook

Ekspeditionen læge var Frederick Albert Cook, som senere blev berømt for sin nordpolsfærd, og han beretter i sin bog *Through the First Antarctic Night* om navngivningen af omkring 100 øer og øgrupper dernede i Belgica Strait senere omdøbt til Gerlache Strait. De fleste fik navn efter ekspeditionens belgiske venner, men også andre velkendte personer, såsom Nansen og Neumayer blev tilgodeset. Hver officer om bord fik lov at navngive to steder, og Cook valgte navnene Brooklyn og Van Wyck. Desværre skriver Cook ikke, hvorfra navnet Rasmussen kom, og hvem der navngav stedet. Tilknyttet ekspeditionen var i alt 26 personer af forskellig nationalitet, men ingen med navnet Rasmussen.

Apropos Cook så reddede han i øvrigt hele besætningen fra at dø af skørbug ved at gennemtvinge, mod ekspeditionsleders vilje, at man skulle spise pingviner og

sæler, hvilket der ellers var udstedt forbud mod fra lederens side. Stærkt medtaget og ude af stand til fortsat lederskab måtte også han rette sig efter lægens påbud og dermed redde livet.

I nærheden af »Cape Rasmussen«/ »Rasmussen Island« findes en øgruppe, Dannebrog Islands, hvoraf flere har danske navne, så hvorfor ikke også vores lokalitet mener Rolf Gilberg, hvorefter han giver sig til at lede efter en dansker med navnet Rasmussen, som var så kendt, at man ville opkalde en geografisk lokalitet efter ham og Gilberg kommer frem til, at det må være marine- og grønlandsmaleren Jens Erik Carl Rasmussen.

Jens Erik Carl Rasmussen

For det første kunne Cook føle en slags skæbnefællesskab med Carl Rasmussen efter at denne var faldet over bord fra briggen PERU efter et besøg i Grønland på vejen hjem til Danmark i 1893. I 1894 besøgte Cook Sukkertoppen og kunne her meget vel have hørt om Rasmussens forsvinden. Cooks ekspedition blev ikke til noget, for hans skib, MIRANDA løb på et skær, blev forsøgt bugseret til USA, men sank og forsvandt, som det var tilfældet med Rasmussen. Ved denne lejlighed har Cook måske frygtet samme skæbne som Rasmussen.

For det andet var Rasmussen blevet en kendt grønlandsmaler, efter at han i 1872 udstillede *Midnatsstemning ved den Grønlandske Kyst* og *De Indfødte dandse Fangedandsen* efterfulgt af flere hovedstykker

i årene efter, nemlig *Fader og Søn paa Søen*, *Ved Vintertid i Grønland*, *de Unge mere sig*, *Bedstefader på Søen med de smaa* og *En Junidag på Godthaabs Fjord*.

Man kan vel forsigtigt mene, at Cook og måske også Amundsen havde set i hvert fald *De Indfødte dandse Fangedandsen*, idet dette billede angiveligt blev solgt til England, efter at det havde været udstillet på Charlottenborg i 1872. Flere andre af Rasmussens grønlandsbilleder var også solgt til England. Cook kan jo have passeret London på rejsen til Antwerpen, hvorfra ekspeditionen startede 16. august 1897. Så måske har Cook og Amundsen i fællesskab været enige om at hædre den danske grønlandsmaler uden at huske at få begrundelsen på skrift, for en sådan findes ikke. *De Indfødte dandse Fangedandsen* er i 2013 erhvervet til Marstal Søfartsmuseum, hvor det er udstillet i Rasmussen-samlingen.

Rolf Gilbergs konklusion

Rolf Gilberg slutter med at mene, at man med nogen rimelighed kan antage at »Cape Rasmussen« blev opkaldt efter maleren Jens Erik Carl Rasmussen, uden at man nogen steder kan finde bevis derfor. Konklusionen er helt Rolf Gilbergs, men den er bestemt ikke uinteressant og egentlig spændende ud fra lokale interesser i Marstal.

Kilder

Rolf Gilberg: »Helte opkalder man steder efter: Knud Rasmussen på kortet«; i: *Tidsskriftet Grønland* 1-2, 1984.

Fulton – skib og hus

Af LEIF ROSENDAHL

Den 26. marts 2015 fylder en flot dame 100 år. Det er den smukke skønnert, der bærer navnet FULTON.

Og her støder vi endnu engang på det forhold, at et skibsnavn fra Marstal også findes på et hus i Marstal, her beliggende på Rosenvejen. Navnet er FULTON, og skibet er det, som de fleste kender, nemlig den tremastede sletskønnert FULTON, stadig hjemhørende i sin oprindelige havn, Marstal, men nu ejet af Nationalmuseet. Hvorfor en skipper, som ville have bygget sig en skønnert i sin hjemby, valgte at give den navnet FULTON, skal vi vende tilbage til lidt senere i denne artikel.

Fulton-Eriksen

Den første ejer og skipper på FULTON var Anton Marius Eriksen, der var født den 20. november 1876 i en Marstal-skipperfamilie. Han fik den karriere til søs, som for de fleste af Marstals drenge var typisk for tiden. Han kom tidligt ud at sejle, og han kom efter den nødvendige sejltid på navigationsskole for derefter at tage ud at sejle som styrmand. Han blev gift i 1901 med den jævnaldrende Karoline Henriette Andersen, og de stiftede familie og fik sammen to børn, Erik født i 1902 og Laila født i 1905. Karoline døde i 1908, og i 1911 giftede han sig med Anne Marie Raahauge, som døde allerede i 1924. Som så mange andre unge mænd begyndte Anton Eriksen snart at drømme om at få foden på eget skibsdæk. Han begyndte derfor at lægge penge til side, men allerede længe før, der var penge nok, havde han besluttet sig for, at hans skib, når det engang var bygget, skulle hedde FULTON. Han havde nemlig meget interesseret læst om den ameri-

kanske pioner og opfinder Robert Fulton, som han var blevet meget betaget af.

Idolet Robert Fulton

Hvem var så Robert Fulton? Han blev født i 1765 i den amerikanske by Little Britain i Pennsylvania. Byen fik senere navnet Fulton til hans ære. Han døde i New York den 24. februar 1815. Robert Fulton er nok mest kendt som den opfinder, der konstruerede og indførte dampskibet som et brugbart fartøj. Han var begyndt at arbejde med sine ideer i 1803 i Frankrig, og han udviklede efterhånden sin konstruktion så vidt, at han i oktober 1807 kunne foretage en meget vellykket prøvefart på Hudson-floden fra New York til Albany med dampskibet CLERMONT drevet frem af skovlhjul. Skibet havde en længde på 42,7 m, en bredde på 4,6 m og var forsynet med skovlhjul på begge sider, som gjorde skibet i stand til at gøre en fart af 4 knob. Dampmaskinen var af Watt's konstruktion og bygget i England på Boulton og Watt's fabrik, og den udviklede formidable 20 HK og bevægede skovlhjulene med en hastighed af 20 omdrejninger i minuttet. Fulton var en innovativ opfinder, som allerede i 1800 var bestilt af Napoleon Bonaparte til at designe NAUTILUS, som var historiens første brugbare undervandsbåd. Han blev også anerkendt som opfinder af verdens tidligste torpedoer til British Royal Navy.

Fulton-Eriksen får bygget skib

I 1914 – i en alder af 39 år – havde Eriksen sparet så mange penge op, at han kunne hen gå til skibsbygmester C. Ludvig Johansen, Marstal, og indgå aftale om byg-



Skibsbygmester Ludvig Johansen var kendt for sine smukke velsejlende sejlskibe. Han byggede flere til newfoundlandsfarten bl.a. de fortsat eksisterende FULTON og BONAVISTA.

ning af en skonnert på ca. 100 tons. Byggesummen på 33.000 blev finansieret ved at oprette et partsrederi, hvor Eriksen – der kom til at lyde navnet »Fulton-Eriksen« – stillede med ca. en tredjedel, nemlig 35/100-part, mens Sejlmagermester Hans Petersen, Marstal, havde 20/100, og han blev samtidig korresponderende reder. De øvrige parter kom fra skibsbyggeren, en købmand i Nordjylland samt venner og familie. Skonnerten blev kølstrakt den 22. maj 1914, og den blev formentlig bygget over de samme tegninger, som var anvendt til bygning af BONAVISTA året før, blot fik FULTON 3 master, fordi en lille besætning så lettere kunne håndtere de tunge sejl. Efter sigende skulle agterspejlet være bygget af tømmer fra det gamle kirketårn fra Marstal kirke.

Søsætning af FULTON

I marts 1915 var FULTON klar til stabelafløbning. Det var almindeligt den gang, at man byggede skibene med stævnen ud



FULTON er gået i stå under stabelafløbningen. På pladsen ses en anden newfoundlands-skonnert under bygning af mester Gorm Clausen, tremastskonnert STAR. Den forsvandt sporløst allerede året efter i den barske newfoundlandsfart.

mod vandet, og det gjaldt også FULTON. Den var inden stabelafløbningen rigget med alle tre master med topstænger samt bovspryd. Den 26. marts var det dagen for stabelafløbningen og som altid var der samlet mange mennesker på havnen. På grund af lav vandstand gik stabelafløbningen desværre ikke helt som planlagt. I Ærø Avis kunne man dagen efter læse følgende notits:

Et beklageligt Uheld, som heldigvis er ret sjældent i sin art, var det, da Nybygningen »Fulton« der i Går løb af Stablen på Johansens Værft i Marstal, som meddelt blev stående på Halvvejen. Skibet blev hevet ud i Spillet, men da den slap Skoen gled Roret ud af Rorløkkerne, den underste Løkke brækkede og Rorstangen slog ind i Agterspejlet på Skuden, hvorved et par Planker brækkede.

Skibet må på Bedding for at få Skaden repareret

Man havde ellers gjort alt det, der traditionelt skulle sikre skibe mod uheld. Traditionerne kunne være, at ejeren gav rom til alle tømmermændene hver lørdag, eller at bygmesteren lagde en mønt under masten som en lykkeskilling. Da man på et senere tidspunkt tog masterne ud af FULTON, fandt man da også under fokkemasten en svensk 25 øre fra 1892 og en engelsk penny fra 1893-96, mens man under stormasten fandt en svensk 25 øre og en dansk 10 øre begge fra 1907 samt en tysk mark fra 1912.

FULTON går i fart

Den 1. maj afgik FULTON på sin første rejse, som næsten selvfølgelig var i Newfoundland's farten, og der skulle komme til at gå 16 måneder, inden skibet igen anløb dansk havn – København – så besætningen kunne afmønstre. Besætningen ved afgang bestod – foruden af »Fulton-Eriksen« selv som skipper – af islændin-

gen Joensen, som var styrmand, letmatros, Marstalleren, Kristen Svane Hansen – søn af den kendte marinemaler »Spillemanden« – mens kokkedrengen hed Harry og var fra København. Han havde måske allerede på første rejse fået nok af Atlanterhavet og af sømandslivet i almindelighed, han rømte nemlig i Novia Scotia. De tre tilbageværende måtte derfor alene sejle skibet tilbage på returrejsen til Irland.

Rejserne under 1. verdenskrig var meget farefulde. Skibets første rejse over Nordsøen med træ fra Gøteborg til Liverpool kunne også nemt været blevet den sidste, da ladningen set med tyske øjne var kontrabande, og hvis skibet blev opbragt af tyskerne, blev det sædvanligvis sat i brand. Nu ville skæbnen, at FULTON netop på denne rejse blev opbragt af en tysk ubåd. De tyske officerer kom om bord og sad nede hos skipperen i en times tid, og da de kom op, ønskede de skibet en god rejse og sejlede tilbage til ubåden. Ingen fortalte besætningen, hvad der var foregået i skipperens kahyt. Måske var ubådens chef sønderjyde med danske sympatier, eller de ventede på et større bytte. Ingen ved det, men FULTON overlevede i hvert fald dette møde med tyskerne.

I de følgende år fortsatte FULTON i den for marstalske skibe så kendte fart på Newfoundland, hvor man lastede klipfisk på en række små pladser. Fisken blev sejlet til Spanien eller andre steder i Sydeuropa. Returlasten var så salt. Skibet gjorde dog også andre rejser, som f. eks til Færøerne, England og Skandinaviske havne.

Økonomien

Sejladsen under 1. verdenskrig var en yderst risikabel affære særligt i nordsøfarten, hvor der var stor fare for at blive opbragt af tyske undervandsbåde. Risikoen afspejlede sig da også i fragtraterne, som allerede i 1915, da FULTON gik i fart var steget betragteligt, men yderligere løftede sig i 1916. Fra januar 1917 erklærede den



FULTON i Cadiz 1919. Skibet har her fortsat sit pæne spring. Krigsmalingen, neutralitetsmærkerne »DANMARK« anes fortsat på skibssiden, som søen har spulet grundigt af under turen over Nordatlanten.

tyske regering, at alle skibe, der ville blive mødt inden for en nærmere angivet zone fra de allieredes kyster, ville blive sænket uden hensyn til besætningernes skæbne. Efter den udvidede undervandsbådskrig var erklæret, standsede sejladsen en overgang, men kom dog hurtigt i gang igen, da fragtraterne yderligere steg dramatisk sammen med risikoen. Kulfragter steg således til 200 kr. pr. ton, hvilket var 10 gange mere end normalt og ofte var fragten betalt forud. Så for de dristige var der mange penge at tjene. Der var imidlertid også mange omkostninger forbundet med sejladsen, idet både priser og skatter var betragteligt forøgede. Allerede fra slutningen af 1920 faldt bunden fuldstændig ud af fragtmarkedet, og så var de gode økonomiske tider forbi.

I regnskabsåret 1918 så rejserne og regnskabstallene for FULTON således ud:

Ibiza – Westmanhavn	29.722,26 kroner
Isafjord – Barcelona	26.998,43 kroner
Ibiza – Trangisvaag	29.260,80 kroner
43 liggedage Isafjord	7.525,00 kroner

Indtægterne inklusive kassebeholdning, tilgodehavende og erstatning fra krigsforsikring udgjorde i 1918 i alt 104.771,68 kroner for kun tre rejser. Til rederiet blev der efter fradrag af udgifter til havneophold, hyre, assurance mv. et overskud på 29.000 kroner.

I regnskabsåret 1919 gjorde FULTON følgende rejser med tilhørende fragter:

Vaag – Barcelona	25.738,45 kroner
Ibiza – Havnefjord	31.709,00 kroner
Dysart – Frederikshavn	6.930,00 kroner
Gøteborg – Casablanca	17.100,40 kroner
Cadiz – Vaag	17.717,50 kroner

Lagde man hertil kassebeholdning, tilgodehavende og erstatning fra krigsforsikring,



Den nye stål-FULTON, hvis stabilitet eller mangel på samme var blevet påtalt af tidligere tysk ejer. Skibet kændrede i Østersøen. Her ses den som tysk CHRISTA.

kom indtægterne op på 111.008,26 kroner. Trak man udgifterne fra indtægterne, udgjorde overskuddet 30.000 kroner.

FULTON afhændes og ny FULTON købes

Krigssejladts var, som nævnt, foruden at været yderst farefuld, også en indbringende sejladts, og skipper Eriksen var efterhånden blevet en velhavende mand. Efter at krigen var afsluttet, faldt fragtraterne drastisk og det blev sværere og sværere for de små skibe at få økonomien til at hænge sammen. Eriksen havde forudset denne udvikling, og i vinteren 1918-19 havde han solgt det meste af sine parter i skibet. I 1921 gik han definitivt i land fra sit skib. Han stoppede dog ikke karrieren til søs, men købte i 1922 en lille stålskonert CHRISTA, som han omdøbte til FULTON. Dette skib var på 118 BRT med en lastevne på 175 tons og med en maskine

på 42 HK. Den var bygget i 1920 hos Krupp i Kiel. I 1923 blev der installeret en ny Callesen glødehovedmotor på 84 HK og samtidig blev riggen formindsket.

Den 25. august 1927 var skibet afgået fra Rønne, som var anløbet på en rejse fra Kotka til Sakskøbing med en ladning træ. Næste dag var vejret blevet dårligt med storm og der kom meget søvand ind over. Om morgenen havde skibet stærkt slagside, hvorfor der blev kastet dækslast over bord. En time senere var FULTON halvt fyldt med vand og der blev sat nødsignal. Senere på formiddagen blev besætningen bjærgt af den tyske damper MINNA HORN og det danske skib DORIS. Kort efter kændrede FULTON ca. 15 sømil nord for Rügen. Besætningen blev senere sat i land i Holtenau. Ministeriet skønnede, at årsagen til forliset var, at dækslasten havde suget for meget vand og dermed var blevet for tung.

Fulton-Eriksen går i land

Efter at han også var blevet enkemand for anden gang, havde han fået nok af livet til søs. Han valgte at gå i land for godt og byggede derfor i 1927 huset FULTON, som ligger på Rosenvejen 11 i Marstal. Det var et lille fint hvidmalet hus på beskedne 65 m² beliggende på en grund på godt 400 m². Her ville Eriksen tilbringe sit otium sammen med sin datter og sine børnebørn. I 1935 døde han i en alder af kun 59. år. Huset havde herefter skiftende ejere og beboere. I dag har huset status som feriehus.



Huset »Fulton« i Marstal.

»Gamle« FULTON handles

Den 1. februar 1923 var FULTON blevet sat til salg af den korresponderende reder sejlmagermester Hans Petersen gennem Københavns Skibssalgsbureau. Parthaverne i FULTON havde måttet give op i kampen mod de stigende udgifter og faldende fragtrater. Skibet blev solgt allerede den 24. marts samme år til Skibsfører Karl Johanson fra Barsebäck i Sverige for 39.500 kroner. Det kun 8 år gamle skib var i god stand og den nye skipper tjente ret gode penge ved sejlads inden for Skagen og i Østersøen. Der blev derfor råd til modernisering af skibet, og efter 2 år i det nye ejerskab fik FULTON sin første maskine installeret – en hjælpemotor på 38 HK. I 13 år sejlede Johanson med skibet, inden det i 1936 blev afhændet til brødrene Karl Ivar og Gustav Evert Andersson og blev hjemskrevet i det lille fikserleje Skärhamn nord for Göteborg. FULTON beholdt fortsat sit navn, men fik en større motor, blev rigget ned og fik lugerne gjort større. I 1960 besluttede brødrene at lægge op og skibet blev efter 24 år sat til salg.

I april 1960 købte Roar Nielsen fra Ålborg FULTON for 40.000 svenske kroner. Han fortsatte i de følgende år sejladsen hovedsagelig på fart mellem danske havne, men også med afstikkere til Norge, Sverige og Nordtyskland. FULTON var efterhånden rigget ned til galease, så det nu var et motorskib med en maskine på 200 HK og kun et par støttesejl. Nielsen fortalte til en journalist, at FULTON nu stod ham i 130.000 kroner med ny motor, moderne navigationsmidler til husbehov og et par mere på ønskesedlen. Men det var så dyrt, at man slet ikke turde tænke på det, sagde han, men med ekkolod, radiopøjler og radiotelefoner var vi så godt hjulpet, at vi kunne gøre vort arbejde betryggende. På et spørgsmål om hvad der plagede ham mest, fremhævede Nielsen, at der var 3-4 problemer, der hver for sig plagede lige meget. For det første udgifts-

stigningen, der ikke modsvarede af indtægtsstigning. Der var konkurrence af forskellig art, også fra den, der påførtes fra moderne coastere, stålskibe, der var større og hurtigere, end os, og som f.eks. var i stand til at sejle korn 10 procent billigere. Endelig nævnte han, at Danmark i modsætning til andre lande ikke havde statsluskud til skibsfarten og at coasterfarten var blevet et investeringsprojekt for tandlæger, sagførere og blondfabrikanter, som blot brugte skibsfarten til afskrivninger.

Sidste rejse blev gjort i 1969 og lillejuleaftens dag blev den sidste last hvede på 159 tons fra Nakskov losset i Ålborg. Skibet blev herefter lagt op og sat til salg.

Nationalmuseet overtager FULTON

I helt andre kredse var der samtidig opstået interesse for at finde og bevare et gammelt dansk sejlskib for eftertiden. Nationalmuseet havde indset, at danske træskibe hastigt var ved at forsvinde for evigt, og museet ville derfor forsøge at finde og erhverve en skonnert eller galease, som kunne rigges op til sit oprindelige udseende. Samtidig nærmede firmaet Nilfisk A/S sig sit 50 års jubilæum, og da det kom den 95-årige stifter af firmaet, P. A. Fisker, for øre, at Nationalmuseet ønskede sig en skonnert, fik han den ide, at Nilfisk A/S erhvervede sig en skonnert og skænkede den til Nationalmuseet i jubilæumsgave fra firmaet. Ole Crumlin-Petersen fra Vikingeskibsmuseet og skipper Mogens Frohn Nielsen blev indkaldt til et møde hos Nilfisk i januar 1970 og der blev givet grønt lys for at finde et egnet skib. Der blev først kigget på den opriggede skonnert ODYSSEUS, men dens skrog viste sig at være i alt for dårlig stand, så man droppede det skib. Den havde for øvrigt været en af Marstals mest kendte newfoundlandfarere og var ligeledes bygget af Ludvig Johansen i 1919 som ENERGI. Den var med i filmen Klabaftermanden.

Der blev søgt videre, og i Ålborg faldt

øjnene på FULTON, der lige var udbudt til salg. Man konstaterede, at skibets skrog var sundt og godt, og selv om der ikke var meget tilbage af den oprindelige rigning, var der ingen tvivl om, at her var skibet. På Marstal Søfartsmuseum fandt Frohn og Crumlin-Petersen så megen dokumentation om, hvordan skibets oprindelig havde set ud, at hovedtrækkene i skibets tidligere udseende og historie kunne fremlægges ved det næste møde hos Nilfisk. Der blev straks bevilget de nødvendige midler til at købe og rigge skibet op, forudsat at arbejdet kunne være færdigt til jubilæumsdagen den 1. juni 1970. Efter et travlt forår kunne FULTON anløbe Roskilde den 31. maj med Mogens Frohn Nielsen som skipper og hans »hvalpe« som besætning. Og den havde igen fået sin gamle hjemhavn Marstal på agterspejlet, mens hjemstedet som sådan skulle være Vikingskibsmuseet i Roskilde.

Allerede 16. juli 1970 blev FULTON præsenteret i sin »fødeby«. Foruden de mange officielle gæster om bord var der også efterkommere af både bygmester Johansen og besætningsmedlemmer til stede. Der blev naturligvis holdt adskillige taler og skipperen havde også ordet, hvor han bl.a. sagde:

Det er næsten som da jeg første gang skulle præsentere min pige for mine forældre. Jeg mente selv jeg havde fundet den smukkeste og sødeste af alle, men alligevel var der nok et og andet, som de havde tænkt sig anderledes....

Under opholdet i Marstal havde skipper også udtrykt ønske om at få nogle skonrogger om bord. Han havde forsøgt at skaffe denne specielle form for skibsproviant over hele landet, men uden held. Men i Marstal lykkedes det. Tidligere bagermester Carl Johan Albertsen kendte – den åbenbart hemmelige – opskrift på skonrogger, som han selv havde fremstillet mange af. Så han tilbød straks at være med til at sætte en produktion i gang af

kiksene, hvis hovedbestanddele var mel, vand og salt. »Den gamle Bagergaard« i Marstal gik i gang med produktionen, som skulle sælges gennem den kendte lokale købmand Poul »Prima« Laursen.

FULTON som socialpædagogisk projekt

Det var tanken, at FULTON, foruden at være et museumsskib, også skulle indgå i arbejdet med socialt belastede unge mennesker med forskellige problemer. Så i de kommende år fungerede FULTON som et socialpædagogisk projekt under håndfast ledelse af Mogens »Skipper« Frohn. Økonomien i projektet var stramt, og der måtte spares alle vegne, ligesom der måtte søges penge fra forskellig side.

Den 31. maj 1971 stiftede en flok entusiastiske mennesker støtteforeningen Foreningen Fultons Venner, hvis hovedformål var at støtte skibet med bidrag til bevaring og restaurering. Men allerede i 1974 var der alvorlige økonomiske problemer. Ved et møde med Nationalmuseet og Fultonudvalget skulle der findes en afklaring. Tidligere havde Mogens Frohn på sin sædvanlige bramfri måde udtalt: *Vi får 30.000 kroner fra staten og det er kun for at få os til at tie stille. Fultons Venner giver 50.000 kroner årligt, men heller ikke det slår til. Skibets reder, Nationalmuseet bør gøre sig klart, at det er dyrere at have et skib liggende stille end i drift. Mens et barn eller en ung på institution koster helt op til 360.000 kroner årligt med en helbredelses-*



FULTON i Marstal Havn juli 1972.

procent på to, koster en langtidselev om bord på FULTON ca. 3000 kroner om måneden. Og skibet har haft bedre resultater: 109 ud af 112 langtidselever om bord er kommet ud af deres kriminalitet og narkotikamisbrug.

Mogens Frohn Nielsen med nye ideer

I 1972 havde Mogens Frohn Nielsen et nyt projekt i tankerne. Han ville købe en gammel gård på Ærø og indrette den til et lejrskoleprojekt i FULTONS ånd. Det var hans tanke, at gården skulle drive lidt landbrug på samme måde, som det var almindeligt i 1915 – året for søsætningen af FULTON. Både istandsættelsen og driften af gården skulle foretages af unge mennesker, som på denne måde skulle gøre sig fortjent til at komme ud ad sejle med FULTON som elever. Ved hjælp af en pengegave fra Sparekassen i Marstal blev det muligt at erhverve den tidligere brugs i Ommel. Økonomien var ikke den bedste i projektet, ligesom målet var ret uklart, men entusiasmen var til gengæld så meget større. Stedet havde en perfekt beliggenhed tæt ved Kleven havn og med et jordtilliggende på 3-4 tønder land. Den 15. april 1972 blev gården, som fik navnet Ærøgården, så erhvervet. Projektet mødte stor skepsis fra lokal side i Ommel og enkelte forsøgte sig endda med en indsamling af protestunderskrifter. Men Frohn Nielsen kørte videre med sine ideer. Han forestillede sig, at FULTON skulle kunne gå til kaj i Kleven, men det krævede at indsejlingen blev uddybet og at det gamle moleanlæg blev sat i stand.

Man havde på Ærøgården planer om at udvide kajen for enden af molehovedet med 40 meter, så kajen blev i alt 80 meter lang, mens der i læ af den nye mole skulle anlægges et havneanlæg for lystbåde. Kleven Bådelaug var stærkt indigneret og der blev diskuteret heftigt om, hvem der egentlig ejede havnen. Ærøgården hævdede at havnen var deres, da den lå ud for

deres jordareal. Ved en generalforsamling den 13. november 1972 i Kleven Bådelaug lagde man brolauget og dermed broen inder under Kleven Bådelaug. Ærøgården arbejdede imidlertid videre med arbejdet, som i ommelboernes øjne var meget ultraditionelt. Man havde fremskaffet 55 kaserede betonspunspæle fra Marstal havn. Hver pæl var 5-6 meter lang og vejede 1600 kg. Og det lykkedes i løbet af 1973 at få 14 af disse pæle rammet ned 1½ meter uden for det bestående bolværk, og bag disse lodrette pæle lagde man de resterende pæle. Derefter fyldte man op mellem det nye og det gamle bolværk. Den lokale modstand var uændret, og i Ommel sagde man, at *det lignede mest en mellemting mellem bombardementet af Kiel og en skrammellegeplads*. Ærøgården indstillede som følge af denne modstand arbejdet, indtil det var afklaret, hvem der ejede havnen. Man vedstod sig dog sit ansvar for roderiet og lovede at rydde op, så snart vejret i starten af 1974 tillod det. Det kom dog aldrig så vidt, og Ærøgården blev afhændet i 1976, hvor stedet blev solgt til et andet socialt formål. Overskuddet fra salget på 30.000 kr. blev afhentet af FULTON i Marstal 10. august samme år.

Den 23. januar 1976 blev ejerforholdet til FULTON ved kongelig resolution ændret til den selvejende institution Fulton-Stiftelsen. Først i 1978 gik staten ind og bevilgede et fast årligt driftstilskud. Indtil foråret 2012 drev Fulton-Stiftelsen skibet fra dets base på Postgården i Assens og havde et årligt budget på otte millioner kroner.

Skibet anløb mindst en gang om året hjemhavnen og i 1979 fik FULTON syet nye sejl hos seilmager Finn Møller; Marstal. I 1990, året hvor FULTON fyldte 75 år, anløb skibet selvfølgelig også sin hjemstedshavn, hvor byen repræsenteret ved Amts-sparekassen Marstal skænkede en ny bredfokkerå.

Frohn Nielsen træder ud af projektet

Der var i midt-firserne kommet mere og mere kritik af Mogens Frohn Niensens pædagogiske linje og virkemidler over for de unge i besætningen. Han nægtede ikke at have været meget håndfast i enkelte situationer, men mente selv at hans resultater med resocialisering af de unge utilpassede »hvalpe« retfærdiggjorde hans måde at lede skibet og projektet på. Efter et stigende pres blev det for meget for »skipper« og han forlod Fultonprojektet i 1987, men skibet virkede fortsat under de grundprincipper, som blev fastlagt fra begyndelsen for dette kombinerede museums- og ungdomsskib.

Løbende vedligeholdelsesarbejder

De fleste gamle træskibe led som regel den skæbne at blive kølsprængt. Udtrykket har ikke noget at gøre med, at kølen sprænges, men skaden opstod oftest efter at skibene havde fået installeret motor, hvor agterenden populært sagt blev for tung, hvorved den naturlige krumning i

dækket – springet – blev rettet ud, således at dækket blev helt lige. Der var naturligvis også sket det, at FULTON var blevet kølsprængt, og selvom det ikke havde nogen større betydning for sikkerheden, ville man gerne have kølsprængningen rettet op af synsmæssige grunde. Selve operationen var meget omfattende og dyr, foruden at den var langvarig. Det lykkedes dog for Fulton-Stiftelsen at skaffe midler til den store reparation og det blev Hvide Sande Skibs- og Bådebyggeri, der fik den store opgave. Her kunne man i en overbygget hal arbejde i al slags vejr. Den 1. oktober 1992 blev FULTON sejlet til Hvide Sande og den blev igen afleveret den 7. april 1993. Den over vinteren fik skibet så skiftet det meste af kølen ud, ligesom der blev indbygget et nyt kølsvin af jern. Også klædningen blev i stort omfang udskiftet, idet omkring 30 procent af træet i skibet blev udskiftet. Der blev indsat 150 meter nye spanter, 50 meter bundstokke, 300 meter bord udenbords og 300 meter garnering alt sammen af egetræ fra Søvelde



FULTON på besøg i Marstal en hel del kølsprængt – faconen er gået ud af skibet. Det blev der rettet op på på værft i Hvide Sande i 1993. Ud over FULTON ses en anden af Marstal-flådens newfoundlandsfarere MARILYN ANNE, bygget som FREM af Erik Eriksen på Erik-sens Plads i 1919.

Savværk i Krarup. Da man havde åbnet så meget op i skibet, benyttede man lejligheden til at lave nyt ventilationssystem, sprinkleranlæg, gulvvarme og fire kahytter forude til besætningen. Hele processen var overvåget af Søfartsstyrelsen, så FULTON kunne leve op til reglerne for passagerskibe. Der var afsat tre millioner kroner til projektet – det blev omkring 700.000 kroner dyrere, men så var FULTON også lige så god, som da den var ny.

Mere vedligehold

I 2003 var der igen brug for mange midler til et større vedligeholdelsesarbejde. Det efterhånden 30 år gamle dæk var blevet så nedslidt og utæt, at det ikke længere kunne reddes. Det var derfor med stor glæde, at Fulton-Stiftelsen den 4. juni kunne møde op på Fredensborg slot og modtage en check på hele 500.000 kroner fra Lions Danmark. Ved overrækkelsen af checken sagde Prins Henrik, at resultaterne med resocialisering af kriminelle og hårdt belastede unge mennesker havde vakt opsigt og anerkendelse i vide kredse. Arbejdet skulle foregå den følgende vinter på Hvide Sande Skibs- og Bådebyggeri, hvor FULTON plejede at ligge vinteren over. Unge mennesker fra Fulton-Stiftelsen skulle selv deltage i optagningen af det gamle dæk. I foråret 2004 var FULTON igen sejlklar med et vandtæt dæk.

Tæt på jul i 2011 tilflød der flere midler til Fulton-Stiftelsen og dermed til vedligehold af FULTON. Denne gang var giveren Sydfyenske Dampskibsselskabs Fond, der skænkede 150.000 kroner til installation af et ventilationsanlæg, der skulle medvirke til at forhindre råd i det efterhånden aldrende skib. Arbejdet skulle som sædvanlig udføres i Hvide Sande, hvor skibet overvintrede.

Fulton-Stiftelsen konkurs

Den 7. maj kunne man i mange aviser og i radioens nyheder erfare den overrasken-

de nyhed, at Fulton-Stiftelsen havde måttet begære sig konkurs, som følge af dårlig økonomi. Situationen var opstået i kølvandet på besparelser og andre dispositioner i kommunerne, som ikke længere i samme omfang som tidligere sendte deres udsatte unge til opholdsstedet Postgården i Assens eller til sejlads med FULTON. Det blev derfor nødvendigt at lukke Postgården. Bestyrelsesformand siden 1994, fhv. kulturminister Grethe Rostbøll, skrev i en pressemeddelelse, at man nu måtte bruge alle kræfter for at sikre sejladsen med FULTON fremover, således at skoler og andre grupper, der havde booket sig ind på ture henover sommeren, kunne komme ud at sejle.

Det lykkedes heldigvis en gruppe af privatpersoner, sponsorer og fonde at rejse en garantikapital, der kunne fungere som underskudsgaranti for skibets drift.

Ny organisation oprettes

For at kunne fortsætte driften af FULTON, måtte en ny organisation stables på benene til erstatning for Fulton-Stiftelsen. Den 7. februar 2013 stiftede støtteforeningen Fultons Venner derfor den nye Fulton Fonden, der overtog ansvaret for den daglige drift og ISM (International Safety Management) for FULTON.

Kilder

- E. Kromann: Marstal Søfart indtil 1920, Marstal Søfartsmuseum.
- F. Holm-Petersen: Ærø Sejlskibe.
- Karsten Hermansen (red): Marstal Søfart 1925-2000, Marstal Søfartsmuseum 2000.
- Ole Crumlin-Pedersen (red): Fulton – Mennesker omkring en dansk skonnert 1925-2005, Vikingemuseet, Roskilde 2005.
- Dion Abrahamsen: Ommel havn – dengang og nu, Marstal Søfartsmuseum, 1993.
- Mogens Frohn Nielsen: 17 år for FULTON, P. Haase & Søns Forlag, København 1989.
- Marstal Søfartsmuseums skibsarkiv.
- Relevante hjemmesider fra Internettet.
- Relevante artikler fra Fyns Amts Avis og andre aviser.

Lystyachten fra H. C. Christensens Stålskibsværft

Af GUNNER EGHOLM RASMUSSEN

Kontrakten.

I samlingen af Lorens Hansen skibsmodeller på Marstal Søfartsmuseum findes en smuk model af lystyachten ARONIA hjemmehørende i Paris. Modellen præsenteres som: »Motoryacht »Aronia« bygget til U.S.A. på H. C. Christensens Stålskibsværft i 1929. Køberen gik fallit, og yachten blev overtaget af en dameskrædder i Paris«.

ARONIA fik en lang og spændende tilværelse.

Lystyachten blev, som nævnt, bygget på H. C. Christensens Værft og samarbejde med B&W, idet marstalsværftet skulle stå for alt minus installationen af motorerne og indretningen af reder- og gæstefaciliteter, som skulle udføres i København af et snedkermesterfirma dér, under tilsyn af møbelarkitekt Eisø, København. Endelig skulle udsmykningen af yachten med møbler, spejle, kunst og andet inventar foretages sidst på året af en amerikansk indretningsarkitekt, når yachten ankom til New York, hvor skibets kommende ejer, rederfirmaet F. P. Humpreys med dansk-amerikaneren Holfred som medejer lå. Leverancen af yachten skulle foregå via et værft i New York. Det skulle nu vise sig, at yachten aldrig kom til USA, idet bygherren gik fallit. Det var jo netop i 1929, at depressionen tog sin begyndelse derovre, og krakket på Wall Street startede 29. oktober, hvilket var blot 8 dage før stabelafløbningen fandt sted i Marstal.

Stabelafløbningen.

Ifølge samtidens aviser var der heller ingen stor stabelafløbning med gæster fra USA, ambassadører o.lign., hvad man ellers kunne have forventet. Blot direktør



MACHINOC klar til at løbe af stabelen på H. C. Christensens Stålskibsværft. Yachtens skarpe linjer ses tydeligt.

Victor fra S.F.D.S. og ingeniør Bondo Lauritsen fra Svendborg Værft var til stede sammen med byens indbyggere, som overalt i byen flagede i dagens anledning. Ærø Venstreblad beretter, at den hvide yacht hurtigt som en pil skød ud i vandet, da den sidste klods var fjernet, med Dannebrog og Stars and Stripes i forstavnen. Hvem der navngav yachten kendes ikke, men navnet blev MACHINOC med hjemhavn New York, hvilket ikke var nogen overraskelse, idet det var annonceret flere dage i forvejen. Så måske var der ingen gudmoder og heller ingen knust champagneflaske. Navnet kom yachten kun til at bære på turen til København, som foregik på

slæb efter S.F.D.S. s damper SIF. MACHINOCH fik en helt anden tilværelse end den tiltænkte benyttelse som legetøj for det amerikanske jetset. Men altså, den 6. november 1929 kl. 12 præcis tog MACHINOCH det våde element i besiddelse, og allerede 11. november forlod yachten Marstal, medens en større menneskemængde på Dampskibsbroen tog afsked med kraftige hurraråb. Ved afleveringen fra Marstal blev MACHINOCH betegnet som det smukkeste og fineste skibsbygningsarbejde, der nogensinde var præsteret på Ærø, men byggeværftet havde ikke modtaget det fulde beløb af sin andel af byggesummen.

Økonomiske vanskeligheder

Efter ankomst til København blev der ikke arbejdet yderligere på MACHINOCH, hverken i 1930, 1931 eller 1932. Det kneb med finanserne, men amerikanerne prøvede på at fremstille sagen i en helt anden vinkel. Man lod meddele, at skibet ikke kunne overtages, ikke af manglende betalingssevne, men af den enkle kendsgerning, at skibet var umuligt bygget, hvorfor B&W ikke ville installere maskineriet. Man forberedte derfor en retssag om 130.000 dollar. Det behøvede amerikanerne nu ikke at gøre, for H. C. Christensens Stålskibsværft havde allerede stillet krav om en voldgift for sin manglende restbetaling.

Værftet påpegede bl.a. at skibet var bygget kontraktmæssigt i enhver henseende efter amerikanernes tegninger og tilsyn, ligesom det beholdt Lloyds højeste klasse. Værftet modtog også en erklæring fra B&W som tilkendegav, at når man ikke havde installeret maskineriet, var det fordi amerikanerne ikke havde overholdt de i kontrakten angivne betalingsvilkår.

MACHINOCH blev allerede solgt på en tvangsauktion 31. juli 1930 til B&W, som fik hammerslag ved 3200 kroner. En privatmand havde budt 5000 kroner, men han trak sig, da han opdagede, at yachten var uden maskineri. Kontraktligt havde

amerikanerne betalt 125.000 dollar, og dertil skulle så betales 30.000 dollar for maskineriet og sidste femtedel af byggesummen til H.C.C., så den samlede pris ville andrage 170.000 dollar. Nu var skibet så overtaget af B&W, men det økonomiske mellemværende skulle endelig afgøres ved en voldgift midt i august 1930. Det blev nu først i marts 1931 at resultatet af denne forelå. Kendelsen blev afsagt i overensstemmelse med værftets fordring, hvilket betød, at amerikanerne skulle betale sidste rate af de aftalte 5 med et beløb på 127.141 kroner plus renter samt 4400 kroner i sagsomkostninger. Firmaet i Amerika var trådt i likvidation så H. C. Christensens Stålskibsværfts eneste mulighed var at søge pengene inddraget ved retssag i Amerika.

Som nævnt henlås yachten i over 3½ år ved B&W, som da den blev slæbt fra Marstal, men i juni 1933 blev den solgt til nedenfor nævnte rigmand Armand Esders, hvorefter B&W gik i gang med at færdiggøre yachten. Da den derefter forlod B&W, var det som M/Y ARONIA hjemmehørende i Paris.

Lystyachtens indretning

ARONIA var 136 fod lang og 17,6 fod bred. Den var på 30,5 tdw. og 188 brt. Skroget var langt og smalt som en torpedobåd, da stor fart var essentiel for den oprindelige bygherre. Ved B&W blev installeret 2 stk. 6 cylindere motorer på hver 590 lhk. med diverse tvunget trukne pumper, og derudover yderligere 2 hjælpemotorer. Med den store maskinkraft var skibet bygget til en fart på 25 knob. Som nævnt skulle redetræningen udrustes i København, men ellers var alt bygget i Marstal.

Der var beboelsesforhold til en besætning på 11 mand i alt. Kaptajnen havde sin beboelse umiddelbart agten for broen. På hoveddækket var der forrest i skibet officersmesse, baderum og toilet, efterfulgt af 5 officerskamre. Foran maskinrumscasin-

gen var der nu yderligere skibets reder- og gæstesalon/musiksalon. Agten for maskinrumscasingen lå skibets store spisesalon som et separat hus på hoveddækket. Mellem broen og spisesalonen stod to store skorstene, hvoraf den forreste ikke havde nogen funktion udover det skønhedsmæssige. Mellem de to skorstene blev de to motorredningsbåde ophængt.

På nederste dæk var der forrest kabys, vaskerum og toilet til mandskabet efterfulgt af et stort rum, som tjente både som opholdsrum og soverum. Dernæst fulgte 3 gæsteværelser umiddelbart foran maskinrummet. Et med dobbeltkøje og to med enkeltkøje samt nødvendige faciliteter til disse gæster. Agten for maskinrummet befandt redersuiten sig i hele skibets bredde med en dobbeltseng i midten, et bordarrangement og ellers store skabe, påklædningsværelse og separat badeværelse. Agten for rederbeboelsen var der to tjenerkamre og en stor kabys.

Der var elektrisk lys om bord monteret af installatør Tholle, Marstal, og desuden et stort anker- og fortøjningsspil fra Thomas B. Thrige.

ARONIA s første ejer

Yachten blev af B&W solgt, som ovenfor nævnt, til den stenrige franske designer og klædefabrikant Armand Esders, (vel ikke ligefrem dameskrædder, men i den branche). Esders lod båden udsmykke af kunstneren Pierre Bourdelle, som var søn af den franske billedhugger Bourdelle. Pierre Bourdelle skulle senere komme til at udsmykke større spisesalon end den på ARONIA, idet han i 1940 udsmykkede den kæmpestore spisesalon på S/S AMERICA med 27 kunstværker. – Der blev passet godt på det smukke skib ARONIA og bl.a. måtte hele besætningen, maskinfolkene inklusive, altid bære hvide handsker.

Rigmanden havde tre store passioner, nemlig biler, både og fly. Først i trediverne var han medstifter af sejlklubber i Paris

og Deauville i Normandiet og især sidstnævnte nød godt af hans rigdomme. I midten af trediverne kunne man undertiden se ARONIA liggende for svaj i Deauville med et vandfly fortøjet langs siden, og på kajen holdt den først solgte Bugatti Royale, som var blevet solgt under navnet Coupe de Ville Binder til Armand Esders.

Esders døde i 1940, men da var ARONIA kommet til England, idet man i Lloyds Register for motor yachts har båden på listen allerede i 1939, og under Union Jack kom den faktisk til at spille sin lille rolle med forskellig beskæftigelse i 2. verdenskrig. Den nye ejer var den rige finansmand E. B. Ridsdel, London, som desværre døde samme år. ARONIA tilfaldt da Ridsdels datter Karen og svigersøn, RAF officer Bill Igoe, en af England førende radar eksperter under krigen.

Miraklet ved Dunkirk

ARONIA var med iblandt den store flåde af lystfartøjer, der blev stillet til rådighed for, eller blev rekvireret af Royal Navy i maj/juni 1940 for at være med til at redde den indespærrede hær ved Dunkirk.

Så ARONIA deltog ved evakueringen af soldater fra Dunkirk kaldet operation Dynamo. I løbet af 11 dage lykkedes det at sejle 338.000 engelske, franske, polske og belgiske soldater i sikkerhed fra Frankrig til England, da disse var trængt sammen i Dunkirk. Alt hvad der kunne flyde så at sige deltog i operationen og deriblandt »the little ships of Dunkirk«, som bestod af 700 småbåde, der blev samlet i Ramsgate, før de stak over Kanalen for at hente soldaterne. Opgaven bestod først i at sejle soldater ud til de større ventende skibe, og ARONIA udførte sin lille del af operationen med det. Hvor mange ture det blev til mellem kysten og skibene er ikke registreret, men det ligger fast at ARONIA kom tilbage til Ramsgate 1. juni med 42 evakuerede soldater om bord.

Opgaver under krigen

Efter denne heltemodige sejlads under heftig beskydning fra de tyske land- og luftstyrker trængte andre opgaver sig på for ARONIA, idet yachten nu blev tilknyttet en flådestyrke, NORE COMMAND ved Sherness, og betegnelsen var »mine-sweeping yacht« under kommando af Lt. J. E. Roe, hvor hun altså var med til at uskadeliggøre miner, der blev droppet i Themsen ved indsejlingen til London.

The ball bearing run

Neutrale Sverige eksporterede store mængder af kuglelejer til både Tyskland og England under 2. verdenskrig. Lejerne var simpelthen nødvendige for våbenindustrien i begge lande, idet Tyskland fik leveret 58% af sit behov for kvalitetskuglelejer og England modtog 31%. Transporten fra Sverige til Tyskland var jo ganske nem, medens det straks var vanskeligere at få lejerne fra Sverige til England. De blev bl.a. transporteret af Mosquito bombemaskiner, men Skagerrak blokaden som tyskerne håndhævede, blev brudt med

trawlere, hurtigtsejlende kanonbåde og motoryachts lastet med kuglelejer. Her var ARONIA jo et oplagt emne med sin 25-30 knops fart, og det er rapporteret, at lystyachten har deltaget i denne trafik mellem Hull og Sverige kaldet Operation Bridford. Trafikken foregik ud fra Hull og nord om Skagen til Lysekil i Sverige. Skibene sejlede under Ellerman Wilson Line i Hulls management altså ikke Royal Navy, og officererne var derfor fra dette rederi, medens besætningen var fiskere fra Humberområdet. Det lykkedes disse skibe af forskellig slags at bringe 400 tons kuglelejer sikkert til England fra oktober 1943 og til sidste halvdel af 1944 med en pause midt på sommeren på grund af de korte nætter.

Bevæbning og armering

Det har ikke været muligt at finde frem til, hvorledes ARONIA var bestykket til sine opgaver under krigen, men hun må, som minesweeping yacht have haft noget udstyr (spil o.lign) på agterdækket til at operere paravaner, og hvad udstyr hun må have



Model af lystyachten ARONIA ex MACHINCH, der står på Marstal Søfartsmuseums Lorens Hansen-skibsmodelsal.

benyttet til uskadeliggørelse af disse lum-ske krigsvåben.

Om der var kanoner om bord ved jeg ikke, men der var da rigelig plads til en let maskinkanon på fordækket.

Det ligger fast at ARONIA havde fået fjernet en del af pladerne på overbygningen på vitale steder og fået disse erstattet med panserplade, for et besætningsmedlem har længe efter krigen berettet, at der var steder, hvor det var umuligt at bore i pladerne. Samme besætningsmedlem har også fortalt, at han kunne se mange »ar« på boven, hvor huller efter granatsplinter var blevet repareret, når han maledede skibet. Så ARONIA har været under beskydning.

Ejerskifte

Ifølge Lloyds Register of Yachts for 1947 hedder ejeren nu Jack Billmeir. Han var ejer af rederiet Stanhope Steamship i London, gennem hvilket han havde oparbejdet en mægtig formue i sejlads for republikanerne i Spanien under borgerkrigen.

Churchill og ARONIA

I nogle år i den anden halvdel af 1950'erne opholdt Winston Churchill sig ved Middelhavet i de kolde måneder bl.a. af helbredsmæssige årsager. Den engelske rigmand og minister i Churchills regeringer, bl.a. under 2. verdenskrig, Lord Beaverbrook havde nemlig da stillet sin store Cap d'Ail villa, Capponcina på grænsen til Monaco til den tidligere premierministers rådighed, og i den nærliggende havn lå ARONIA med fuld besætning til Churchills rådighed. Man kan tro, at Churchill i den forbindelse blev præsenteret for den kendsgerning, at ARONIA deltog i operation Dynamo ved Dunkirk, hvilket sikkert gjorde yachten mere interessant at benytte for ham.

På et tidspunkt blev en ung kvindelig turist, Janet Marshall myrdet der i området. I den forbindelse overhørte Churchill

en samtale om bord på yachten, hvor maskinist, Dennis Heaton berettede for skibskammerater, at han havde været sammen med pigen 48 timer før hun blev myrdet. I bedste Agathe Christie stil undersøgte Churchill sagen, og det fik ham til at meddele politimesteren på stedet, at morderen var om bord på ARONIA og i Churchills varetægt, og maskinisten blev afhentet til forhør. Han kunne dog stille et vandtæt alibi og blev derfor løsladt, hvorefter Churchills detektivkarriere sluttede.

Maskinchefen på ARONIA myrdet

Dramatikken omkring ARONIA fortsatte. Ifølge *Glasgow Herald* blev maskinchef, Maxwell Barfield Harrison fra Rutland Court, Hove i Sussex myrdet om bord i oktober 1959.

Avisen beretter om mordet på luksusyachten medens den befandt sig i Weymouth (Dorset) Harbour, og fortæller, at mordet betragtedes som opklaret, idet man hurtigt havde fået fat på den sandsynlige gerningsmand. De to besætningsmedlemmer havde været i klammeri, som udviklede sig katastrofalt. Mordet bevirkede at ARONIA's ejer, Bilmar mistede interessen for lystyachten. Først blev den oplagt i nogle år og derefter afhændet i 1962/63 til et grevepar i Biarriatz i Frankrig.

Nye ejere

Greveparret lod først yachten renovere ved Lady Bee yachtværft ikke langt fra Southampton, og så blev den igen sendt til Middelhavet. Enkelte besætningsmedlemmer har rapporteret om tiden efter denne renowering, men der er ikke meget at fortælle. Dog fortæller en maskinist, som var med ud fra værftet om de morsomme gamle B&W motorer, bl.a. hvordan de skulle startes, og at de kunne give en fart på 30 knob. Da de forlod værftet, var det med ny kaptajn, som ikke vidste, hvad der slumrede i maskinrummet, så

han slog fuld kraft på maskintelegrafen, men maskinchefen kendte ARONIA fra tidligere, så han sparede på hestekræfterne, og dermed undgik ARONIA med nød og næppe at vædre og blive smadret mod havnemolen, da de forlod havnen.

Og senere

Sidste rapporterede iagttagelse af ARONIA er fra 1979 og af et tidligere besætningsmedlem, som så yachten ligge i Harbor i Tyskland med motorerne pillet ud for installation af nye.

Og senere igen har et andet tidligere besætningsmedlem rapporteret, at ARONIA (i 1979?) blev opbragt i Nordsøen, hvor

hun var involveret i en større smugleraffære.

Nybygningen fra 1929 fra H. C. Christensens Stålskibsværft blev således en historie værd.

Kilder

Ærø Venstreblad 1929 og 1933.

Millwaukee Journal. Nov. 15. 1955.

Glasgow Herald. Oct. 5 1959.

ADSL Archivist John Tough. Admiralty Library. Portsmouth.

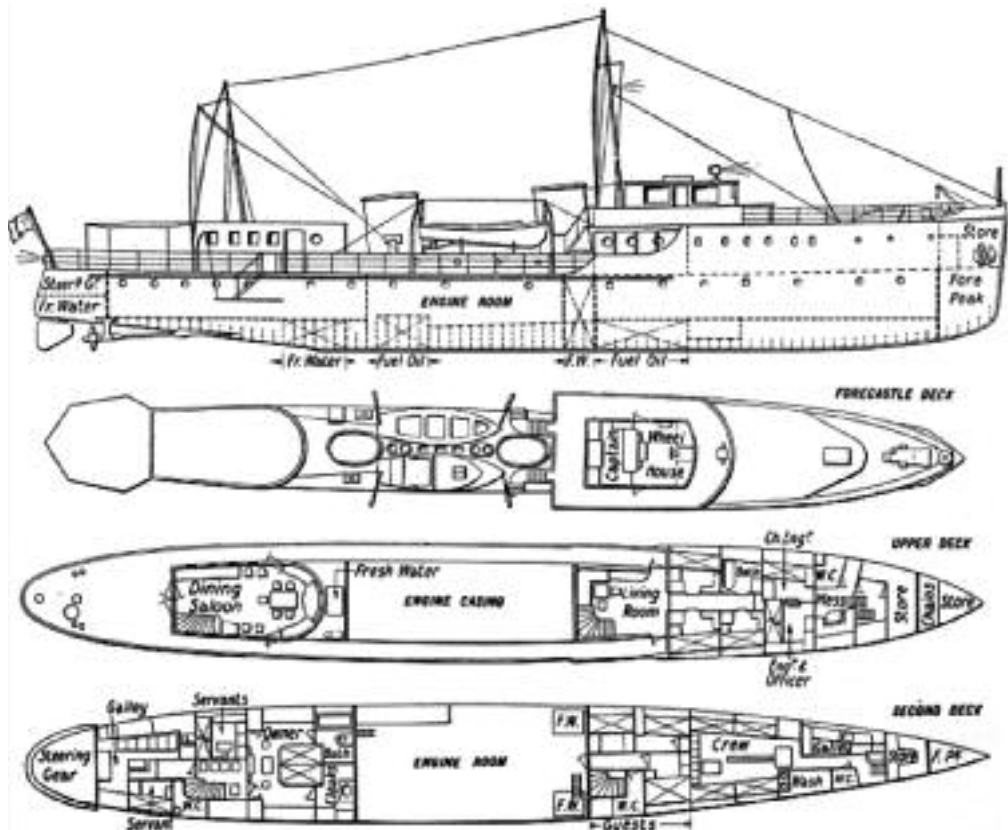
Shipping Wonders of the World. Part 21. 30/6-1936

Lloyds register of yachts for 1939 og 1947

www.shipsnostalgia.com

www.naval-history.net

CD World War II Collection: Escape from Dunkirk.



Tegninger »lånt« fra Shipping Wonders of the World. Part 21 dateret 30. juni 1936.

Udstillingsskibet NORGE

Af GUNNER EGHOLM RASMUSSEN

Den 11. september 1946 led et norsk skib havari i Langelandsbæltet ud for Nakskov Fjord. Skibet var under bugsering, da der ikke var fremdrivningsmaskineri installeret. Skibet hed NORGE og om bord var en udstilling, der hed *Norge i går, i dag og i morgen*. Det var på en Danmarksturné, som nu sluttede brat og enden på havariet blev, at skibet blev hugget op i Marstal.

Norge 1945

Ved 2. verdenskrigs afslutning stod mange norske frihedskæmpere og tidligere koncentrations-lejrfanger i en svær situation. Under krigen havde de ofte mistet deres arbejde, da de måtte gå under jorden, og mange andre var simpelthen ikke i stand til at varetage et almindeligt job, efter at de havde været gennem mange traumatiske oplevelser. For at hjælpe disse mennesker på fode igen økonomisk arrangerede »Den illegale presse« en udstilling i Oslo, som kom til at hedde *Det illegale Norge*. Udstillingen blev stillet på benene i efteråret 1945 og blev oprettet i »Håndverkeren« i Oslo. Den bestod af våben og materiel fra det illegale arbejde i Norge, såsom en kamufleret radiosender, illegale blade, nedkastningscontainere, falske legitimationspapirer og meget andet. Også en afdeling, der viste hvad norske koncentrationslejrfanger havde fremstillet bag pigtråden, var at finde på udstillingen.

Udstillingen blev en meget stor succes, og man besluttede derfor, at hele Norge skulle have mulighed for at se den, hvorfor man lavede en tilsvarende udstilling mere og sendte den rundt i landet. Den blev bl.a. sendt til Trondheim, Ålesund, Bergen, Stavanger og Arendal, ja selv til

Göteborg i Sverige, og blev tilsammen set af 200.000 personer. Den succesrige udstilling blev efterhånden overført til Nationalhjelpens aktionsområde.

Dansk foredragsholder i Norge.

På samme tid eller endog før, nemlig kort tid efter kapitulationen, rejste en dansk ingeniør, Harry Dahl-Jensen rundt i Norge, hvor han optrådte som dansk frihedskæmper med et foredrag, som han kaldte: *Danmark i lænker*. Han havde ladet bygge en specialbygget biografvogn til sin norges-turne, så han kunne fremvise film fra Danmarks modstandskamp, idet han lod skinne igennem, at han ofte havde været med til at foretage de vanskelige optagelser.

Sidst i marts 1946 stillede Dahl-Jensen biografvognen gratis til rådighed for Studioteatret i Oslo, som til gavn for Nasjonalhjelpen, oprettede Norges første friluftsbiofilm i Studenterlunden, hvor man viste film om det illegale Norge, bl.a. kommandoraidet på Vestvågøy.

Sideløbende hermed var der Nattine, Det Norske Teatret, hvor Dahl-Jensen fremviste filmen om Danmarks befrielse: – og klokken slog tolv, som var en fortsættelse af *Danmark i lænker*. Aviserne berettede, at Dahl-Jensen enkelt og bramfrit fortalte om filmens tilblivelse, som ofte var forgået under meget farlige og vanskelige forhold. Anden halvdel af filmen var tilegnet de vidunderlige majdage, da tyskerne kapitulerede og København jublede. Der var optagelser med kongeparrets – og senere Montgomerys triumftog gennem byen og ellers de glade folkemasser.

Med hensyn til udstillingen, der var på turne i Norge, var der flere gange tale også at vise den i Danmark, imidlertid var det vanskeligt at finde egnede lokaler, men så fik man en henvendelse fra Dahl-Jensen, hvori han foreslog at indrette udstillingen i et telt. Man lyttede til hans forslag, da han jo allerede havde oparbejdet megen goodwill i Norge. Man kunne dog ikke finde egnede telte, idet de forhåndenværende alle have været benyttet af tyskerne, og det fandt man selvfølgelig upassende, men så fremsatte Dahl-Jensen den ide, at man kunne indrette udstillingen i et skib, og denne idé slog straks an.

Udstillingsskibet NORGE

Gennem Direktoratet for Fientlig Eien-dom fandt man et skib på 375 tons, som var en tidligere tysk bombetransportlægte. I løbet af 24 timer gik alle tilladelser igennem og man gik derefter straks i gang med at indrette lægteren til formålet og dette arbejde fortsatte nu døgnet rundt. Man planlagde en tre måneders turne til mange danske havnebyer, og de indkomne midler skulle gå til hjælp til krigens ofre i Finnmarken. Og endelig rejstes planer om at lade skibet returnere til Norge med en tilsvarende dansk udstilling. Dahl-Jensen fik æren af at blive kaldt ophavsmand til idéen.

I Hjortneshavn blev lægteren nu ombygget, så den kunne rumme den planlagte udstilling. Den blev forsynet med en overbygning på hele dækket, så man fik et udstillingsareal på i alt 700 kvadratmeter, og endelig blev der anbragt en pynteskorsten på det fremdrivningsmotorløse skib. Denne attrap Skorsten skulle få lægteren til at se mere skibsagtig ud mente man. Skibet fik navnet NORGE og qua den ubrugelige skorsten blev det på norsk kaldt en »juksedamper« med en »juksepipeline«.

Udstillingen der som nævnt fik navnet: *Norge i går, i dag og i morgen* delte sig i to afdelinger. Under dæk på borde langs



Billede fra *Nakskovavis af NORGE*.

skibssiderne og i en montre midt gennem lastrummet blev udstillet alle de tidligere nævnte genstande fra modstandsbevægelsen. Langs karmen af lugen fandtes malerier af Kjell Dyrhaug, som norske flygtninge havde haft for øje i spisesalen på Kjeseter flygtningecenter i Sverige.

I dækshuset var væggene beklædt med plancher og fotografier, som viste det normale Norge fra solsiden. Der var eksempler på norsk natur, sport, arkitektur og erhvervsliv. Der var en afdeling om genopbygningen efter krigen, og endelig blev de forskellige forsvarsgrene præsenteret.

Udstillingen på skibet var arrangeret af en gren af den illegale presses arbejdsudvalg under formandskab af ingeniør Eyolf Svendsen. Sekretær Harald Johanson skulle lede arrangementet i Danmark. Endelig blev Dahl-Jensen forretningsfører/impresario på turen rundt i Danmark. Han fik også stillet en filmfremvisning på benene, der som en teltbiograf skulle følge skibet rundt i Danmark. Teltet kunne rumme 150 personer. For 1 krone i entré kunne man se 4 film. Det var jo billigt, når man kunne berette at prisen under krigen ville have været 6 måneders koncentrationslejrohold. Det drejede sig om filmene: *Revolt in Norway*, *Little Nor-*

way i farver, den humoristiske film *Germany walking*, som var paradetroppernes strunkne march til melodien *Lambeth Walk* og endelig *Anders And under et mareridt i naziland*.

Sidst i maj måned 1946 var NORGE udrustet og klar til afrejse og man holdt da en reception om bord med taler og servering af højt belagt smørrebrød givet af Dahl-Jensen og fløjet ind fra København samme dags morgen!

Udstillingen til Danmark.

Den 27. maj afgik slæbebåden ODIN med NORGE på slæb med fire mands besætning til Danmark, hvor første stop var Nyhavn i København, hvor udstillingen blev vist i 14 dage. Derefter gik man på Danmarks-tourné og alle steder blev skibet godt besøgt.

Da udstillingen på sin Danmarksturné var nået til Svendborg fik man en grim ridse i lakken. Ingeniør Dahl-Jensen vakte nogen opsigt på danserrestaurant »Casanova« idet han højlydt forlangte et par piger, som han omtalte som »tyskertøser«, fjernet fra restauranten. Resultatet blev dog, at han blev politianmeldt for værts-husuorden, og under sagens behandling kom det nu frem, at han selv boede på et af byens hoteller med en dame indskrevet som fru Dahl-Jensen, men som viste sig at være en ung pige fra Herning, det havde en sag kørende for omgang med tyskerne.

Havari i Langelandsbæltet

Efter opholdet i Svendborg var næste destination Nakskov, og NORGE afgik tirsdag aften den 10. september på slæb efter paketten SVENDBORG, medens en kraftig efterårsstorm rasede. Det blev en uhyggelig sejlads. Så snart man var kommet ud i Langelandsbæltet, begyndte store vanskeligheder. Gang på gang sprang slæbetrossen, men det lykkedes hver gang under stor fare for folkene om bord i begge skibe at få etableret ny forbindelse. Da den

femte trosse sprang, havde man ikke flere og SVENDBORG efterlod NORGE til efterårsstormen i Langelandsbæltet, medens man satte kursen mod Nakskov for at hente hjælp. I den oprørte sø var NORGE sprunget læk, og medens det blev kastet hid og did, arbejdede de fire mand om bord med at holde skibet flydende på pumperne. De kunne dog ikke holde trit med vandet, hvorfor underste udstillingsrum – lastrummet blev næsten vandfyldt. I fire timer kæmpede besætningen før de blev undsat.



Paketten M/S SVENDBORG af Svendborg i Nyhavn ex. BAGENKOP af Marstal ex. ÆRØSKØBING og ÆRØ af Ærøskøbing. Bygget som dampfærge i 1899 i Flensborg til D/S Ærø. 1934 ombygget til fragtskib til pakETFart Svendborg-København, tilhørende marstalleren »Kate«-Petersen. Ved den lejlighed kom dækshus med »1ste Klasesalon« i land som havehus. Dækshuset kom senere til Marstal Søfartsmuseum, hvor det står i færgerummet.

Ved ankomsten til Nakskov Havn alarmerede SVENDBORG marinefartøjet, der lå der, og det sejlede omgående ud til havaristen, fik denne på slæb ved 16-tiden og satte kursen mod Nakskov. Også denne bugsering var dramatisk, og slæbetrossen sprang en gang. Omkring midnat nåede man ind til sejlrenden, hvor det var så vanskeligt at styre slæbet, at færgeren MJØLNER ikke kunne passere og komme rettidigt i havn. Bugseringen sluttede ved 1-tiden, hvor NORGE blev fortøjet ud for havnebygningen, hvorefter Falck gik om bord med deres pumpegrej.

De fire mænd om bord på NORGE nordmændene Reidar Hansen, Victor Andersen, Jack Lund og danskeren Ernst Nielsen var stærkt forkomne og kunne ikke have klaret strabadserne meget længere. De blev straks bragt i land, kom til køjs og under lægebehandling. Heldigvis havde de ikke fået varige skader af turen.

Et trøstesløst syn.

Udstillingens leder, kaptajn Johansson fra Norge var dybt nedtrykt over det syn der mødte ham da han tilså skibet. Uerstattelige værdier fra Norges frihedskamp var blevet ødelagt. Både fordi vandet havde stået halvt op i lastrummet med udstillingsgenstandene, men også fordi meget var kastet rundt, når skibet havde rullet i den svære sø. Det drejede sig bl.a. om våben fra den norske frihedskamp. Udstillingsbordene langs skibssiderne var blevet revet omkuld og indholdet kastet hid og did i vandet. Midt i lastrummet befandt en montre sig med mange ting som koncentrationslejrfanger havde beskæftiget sig med at fremstille, og denne montre var uskadt, om end der også havde været vand i denne. Det stod snart klart, at udstillingsturneen ikke kunne fortsættes, hvorfor man pakkede tingene ned og satte NORGE på bedding og til salg. Der opstod snart kortvarige rygter om at Nakskov kommune ville købe skibet og indrette det

til vandrerhjem, men et købstilbud på 3500 kroner kunne slet ikke matche et krav på 25.000 kroner, så der blev ingen handel.

Til Marstal til store planer.

Derfor blev NORGE sidst i november slæbt til Marstal af Svitzers VULKAN for en forventet reparation ved Erik Eriksens træskibsværft. Det stærkt utætte skib blev straks sat på bedding, men reparation lod vente på sig. Salgstilbuddet forelå stadigvæk og den 29. november købte direktør Jens Albertsen, »Marstal Sommerlyst«, efter at udførselstilladelse var opnået fra Norge, det utætte skib for en ukendt købspris. Albertsen havde planer om at ombygge skibet til hotelskib. Først i december blev skibet igen søsat og slæbt yderligere op i havnen og grundsat der afventende gunstige vand- og vejrforhold for videre transport ud af havnen for grundsætning ud for »Sommerlyst«, medens man arbejdede med de store planer. I mellemtiden var skibet en god boltreplads for marstallerdrengene ifølge Erik Eriksen.

Snart blev skibet dog grundsat tæt på land ud for »Sommerlyst«, der ligger lidt nord for Marstal Havn, og der kom det til at ligge i 10 måneder uden yderligere tiltag. Det efterhånden stærkt begroede skib blev et udmærket skjulested for mange ål, hvorfor marstallerdrengene kunne tjene en god skilling ved at sætte ålekroge rundt om det. Planerne om restaurationsskib viste sig at være for kostbare, og politimyndigheden stillede for store krav for at tillade ombygning til restaurationsskib. Så fik Jens Albertsen nye planer. Han købte parcellist Chr. Pedersens ejendom med 3½ td. land i Egehoved og ønskede at bygge 25 feriehuse der. Få år efter krigen var det svært at skaffe byggematerialer, ja det var faktisk forbudt at opføre feriehuse af nyt materiale, og derfor skulle NORGE ophuges og træet genanvendes på land. Planerne omfattede på længere sigt helt op til

100 ens huse malet i forskellige farver og med græstørv på taget. Albertsen regnede med at kunne leje husene ud til turister for 35 kroner om ugen i halvdelen af året.

Ophugning

Også med dette projekt måtte han af økonomiske grund opgive planen, så i september 1948 blev NORGE slæbt tilbage til Marstal Havn og solgt til anden side i byen for ophugning, som blev påbegyndt i december 1948, og i marts måned året efter var udstillingsskibet NORGE ikke længere at finde i Marstal. Ifølge gartner Niels Hansen købte bl.a. hans far en del af træet til gartneriets fyr og til fremstilling af drivhuse på Ommelsvejen.

Efterskrift

Efter at udstillingen var pakket sammen i Nakskov og sendt til Norge træffer vi næste gang på Harry Dahl-Jensen i forbindelse med en kedelig sag fra november 1946, hvor man i Aftenposten i Norge den 5. november og i Socialdemokraten fra Lolland kunne læse om: »Kjent dansk forbryder som utga seg som frihetskjemper og arrangerede norsk utstilling« og »Skulle hjelpe norske landssvikere med å flygte,

siktes nu for valutasmugling« og »Den uheldige forretningsfører for udstillingsskibet NORGE.

Bag overskrifterne skjulte sig en historie, hvor Dahl-Jensen for den store sum af 100.000 kroner skulle arrangere transport af 7 fremtrædende nazister fra Norge ud i internationalt farvand til et ventende finsk skib, som skulle bringe disse til Sydamerika udenfor norsk jurisdiktion. Lykkeligtvis fik politiet i Oslo nys om planerne, stoppede aktionen og arresterede Dahl-Jensen. Og således endte historien om en påstået dansk frihedskæmper, som meget tyder på havde haft helt andre ting for under krigen, men det er selvfølgelig en helt anden historie.

Kilder

Ærø Venstreblad.
Ærøforeningens blad, Ærøboen.
Arkivar Anne Hansen. Nakskov Lokallistoriske Arkiv.
Socialdemokraten Lolland.
Aftenposten Norge.
Stavanger Aftenblad.
Dagbladet Norge.
Seniorforsker Harald Hamre. Museum Stavanger
Marstaller-»drenge« Erik Eriksen, Tage Egholm Andersen, Hans Erik Egholm Rasmussen og Niels Hansen.

GROLLEN af Marstal – 1986

Af POUL ERIK LARSEN

GROLLEN af Marstal var bygget i Mandal i Norge i 1968. Skibets ejer var skibsfører H. A. Boye, der også var skipper ombord, og ligeledes fra Marstal. I daglig tale blev skipperen kaldt Grollefar, dog ikke når han selv påhørte det. Og det skulle vise sig, Grollefar var sgu ikke helt almindelig at sejle sammen med. Det blev dog til fire måneder vi var sammen, og en tid jeg mindes med glæde. For nok var Grollefar lidt af en særling, men han var også sømand, og på mange måder en rigtig rar særling, man kom til at holde af.

Jeg rejste til Marstal den 15. september 1986, og blev ved færgen modtaget af Grollefar. Han stod med sin gamle cykel, og så lidt vemodigt ud. Da vi fik hilst på

hinanden, og han havde vist mig hvor GROLLEN lå fortøjet, kørte han hjem. Vi kunne tales ved næste morgen når han kom ombord. Han fortalte, at de unge mennesker sikkert havde lidt mad til mig ombord. Jeg kom ombord, og ganske rigtig var der et par unge mennesker ombord. Da jeg spurgte om der var noget mad, fik jeg at vide at man sikkert nok kunne finde en ostemad hvis jeg var sulten. Jeg gik nu i stedet op på den lokale kro og fik mig et måltid varm mad. Derefter var det ned om bord og pakke ud.

Næste morgen kom Grollefar, og vi gik i gang med at gøre skibet søklar. Det havde været oplagt et stykke tid, da der ikke rigtig havde været noget at sejle med.



M/S GROLLEN, Mandalen på 299 brt./835 tdw., oplagt i Marstal 1989.

Vi fik i løbet af dagen efterset maskineriet, påfyldt smørelolie, og hvad der ellers skulle til. Sidst på eftermiddagen kom Grollefar med provianten. Den havde været opbevaret hjemme hos ham selv, og blev nu suppleret med hvad der manglede fra den lokale skibshandler.

Inden vi sejlede fra Marstal, fik Grollefar besøg af et par lokale venner og kollegaer. Jeg havde tidligere sejlet sammen med begge vennerne, og kendte dem derfor godt. Grollefar diskede op med en øl og en Rigabalsam, den lokale bjesk. Vennerne kvitterede med lidt godmodigt drilleri, og ønskede os en god sejlads. Jeg kunne godt høre på Grollefar, at vennernes drillerier ikke faldt i så god jord. Efter vi var afsejlet, sagde han, nu skulle jeg ikke tro på alt hvad de kumpaner havde bildt mig ind, de havde det med at overdrive. Der skulle nu senere vise sig, at der var ikke mange af skrønerne omkring Grollefar, der var overdrevet.

Skibet var ændret en del. Således var

mellemdækket taget ud, og lastrummet var i stedet boxet. Det vil sige, lastrummet var et stort rum, uden mellemdæk, spanter m.m. Det gjorde lastrummet særdeles velegnet til alle former for bulkladninger. Der var ingen generende spanter, hvor ladningen skulle skovles ud. Med et boxet lastrum kunne man tage hele lasten op med krangrab, og evt. en bobcat, til at skrabe det sidste af ladningen sammen. Det var da også hovedsagligt bulkladninger vi sejlede med, som foderstoffer, skærver, fiskemel og lignende. Sejladsen foregik i nordeuropæisk fart, Sverige, Norge, Tyskland og England. Og her viste det sig, at ændringen af skibets lastrum havde været en god disposition. Selv om fragtmarkedet var dårligt, havde vi så godt som altid last på kølen. En anden sag var så fragten, det var så vidt jeg kunne forstå på Grollefar, ikke noget at råbe højt om.

Vi fandt ret hurtig en daglig rytme, og det gik rimeligt stille og roligt. Vi havde indgået en form for arbejdsfordeling,



GROLLENS lastrum før rummet blev boxet, hvor der stadigvæk var mellemdæk i skibet. Hans Albert Boye står ved lugekarmen med kaffekoppen.

Grollefar og jeg. Maskinen skulle vi være fælles om at passe. Grollefar tog sig af vedligeholdelsen, og fordeling af arbejdet til de unge mennesker. Jeg tog mig af lastning/losning og derudover havde vi selvfølgelig vores vagter når vi sejlede.

Grollefar havde helt sit eget vedligeholdelsessystem, og så helst ikke jeg blandede mig i det. Efterhånden så jeg ikke meget til ham i maskinen, da han fandt ud af, det kunne jeg godt tage mig af uden hans indblanding. Og når vi begge to var i maskinen, hvilket kunne være påkrævet, kom vi ret hurtigt op at toppes om arbejdet. En enkelt gang gik det helt galt med os begge i maskinen.

Skibet var indrettet med to toiletter, hvor afløbet lå under vandlinjen når skibet var lastet. Derfor var det nødvendigt med en toilettank, som kunne opsamle godterne fra toiletterne, når skibet var lastet. Sådant en tank skulle tømme med lufttryk, hvis den løb fuld inden skibet var udlosset. Grollefar havde nøje indskærpet, at kun han selv måtte tømme denne tank. Det skulle gøres med forsigtighed, og han mente ikke andre kunne gøre det. Tanken, som var et stort rundt monstrum, var monteret i maskinrummet, og en pærer lyste op når tanken var fuld. En dag vi begge arbejde sammen i maskinen, lyste toilettanken pludselig. Jeg stod tæt ved startluftflaskerne, som skulle bruges til at tømme tanken med. Grollefar var i den anden side af maskinrummet, men tæt ved tanken. Da han så den lyse, bad han mig slå luft på for at tømme den. Jeg tænkte ikke lige over, at der kunne være noget særskilt forbundet med dette.

Så jeg slog luft på ledningen, selvfølgelig efter at have spurgt Grollefar, om han havde åbnet for overbordventilen. Jeg kunne høre luften gå fra luftflaskerne, men jeg kunne også samtidig høre et mindre brag fra toilettanken.

På tanken var der en inspektionslem i den øverste halvdel. Denne lem så jeg nu



Skibsfører Hans Albert Boye, »Grollefar« på vagten på broen på GROLLEN.

komme gennem maskinrummet, med en hale af ren og skært lort efter sig. Selv om jeg hurtigt fik lukke for lufttilførslen, var skaden sket. Jeg skal undlade at berette hvad Grollefar sagde, men det var ikke sprogets pæneste gloser, der spruttede ud af munden på ham.

Det gjorde det sikkert heller ikke bedre, at jeg var ved at omkomme af grin. Det så virkelig komisk ud, ikke mindst Grollefar ansigtsudtryk. Der viste sig at tanken var pilrådden, og stålet tyndt som papir. Det var grunden til, kun han selv måtte tømme den. Det skulle gøres med følelse, og det havde sådan en styrmand ikke. Den gamle for op af maskinrummet, han var dog ikke blevet ramt af ammunitionen fra tanken. Det var til gengæld en stor del af maskinrummet. Og jeg kom selv til at gøre rent efter udladningen. Det var ikke videre behageligt, men det skulle jo gøres.

Og jeg fik både læst og påskrevet om min ungdoms letsindighed. At det senere skulle vise sig, at Grollefar ikke havde åbnet den famøse overbordventil, gjorde ikke herren mildere stemt. Jeg så ham ikke mere i maskinrummet den dag.

Sådan gik vores dagligdag med lidt arbejde, megen diskussion, og forskellige meninger. Men det var nu sjældent vi virkelig havde alvorlige uoverensstemmelser.

Grollefar havde også mange fiduser, nogle bedre end andre. Her vil jeg prøve

at forklare et par stykker. En dag skulle vi hjælpes af med at skifte indmad i smørefilteret på hovedmaskinen. Det var et ret stort filter, et såkaldt JVC filter. Jeg havde skilt filteret af, og vi skulle så være begge to om at sætte den nye indsats i. Grollefar stillede i maskinrummet med et par gamle strømpebukser. Jeg studsede lidt, og tænkte, gu ve' om han er lidt småpervers!

Men nu blev det ene bukseben af strømpebuksen klippet af. Det blev trukket over den nye indsats til filteret, inden det blev monteret i filterholderen. Se, den havde jeg sgu aldrig set før. Men efter Grollefars udsagn, kunne det forlænge filterets brugstid betydeligt. Og der var der sikkert noget om.

På det tidspunkt blev blymønje, som var primer til underlag for maling, forbudt af miljømæssige årsager. Grollefar havde indkøbt et større parti af denne mønje billigt. Igen kom strømpebukserne i brug. I skibets malershop havde han lavet et

ophæng med et ben fra en strømpebukse. Her sieede han nu blymønjen gennem, således at den blyholdige masse forblev i strømpebuksen. Mens malingen løb igennem. Malingen blev selvfølgelig brugt til at male med. Blymassen blev brugt til smørelse af sjækler, bolte m.m. Så Den Gamle var nu ikke tabt bag af en vogn. Og man kan vel godt sige, det var sgu rigtig Marstallerstil.

Da der var gået en måneds tid, spurgte jeg til den faste styrmands helbred. Jo, sagde Grollefar, han var ikke rigtig klar endnu. Jeg brokkede mig lidt over dette, da jeg ikke havde i sinde at blive ret længe ombord. Jeg var jo også mønstret som afløser. Det kunne vi nu nemt komme om ved, mente Grollefar, jeg kunne bare blive mønstret som fast styrmand. Det var jeg nu ikke lige med på. Jeg syntes jo også hyren var vel lille. Det tog vi en diskussion om over en kop øl. Og vi blev nu enige om, at jeg skulle have hele motortillægget udbetalt, for som Grollefar sagde, det var jo



Det styver ind over bakken.

ikke så meget han selv var i maskinen, og det havde han helt ret i.

Jeg havde indtryk af, at de unge mennesker ombord havde det godt med Grollefar, trods hans lidt aparte ideer. Jeg hørte dem næsten aldrig klage over forholdene, og syntes jeg var gode tegn. Da vi på et tidspunkt skulle skifte kok, og der var nogle dage hvor vi ingen kok havde, stod Grollefar selv for de kulinariske udfoldelser. Det klarede han nu rimeligt, men her stod de unge af. Marstaller flæsk, kød i mørke, og hvad ellers menuen stod på, var ikke lige mad for unge mennesker. Der var en valfart til pølsevognene i de havne vi besøgte disse dage. Men det lod Grollefar sig ikke mærke med.

En dag, hvor han inden middag havde hjulpet mig i maskinrummet, syntes jeg også grænsen var ved at være nået. Hygiejne var ikke det, Grollefar brugte mest tid på.

Så, selv om han lige havde rodet rundt i maskinrummet, var det vel ikke nødvendigt med mere, end en gang skylning af hænderne, inden han gik i gang med mid-

dagsmaden. Da vi sad ved middagsbordet, og jeg var lidt ond i sulet, kunne jeg ikke dy mig. Jeg sagde, at jeg godt kunne forstå der ikke var nogen ombord der led af hård mave. Der var sgu mere smøreolie, end soja i sovsen.

Der blev helt stille, og alle, på nær Grollefar, havde svært ved at holde en fnisen tilbage. Men Grollefar spiste ufortrødent videre, og sagde helt upåvirket. – *Jamen lille styrmand, du kan da godt få en femmer til en tur til pølsevognen, hvis maden ikke passer dig.* Så blev dette emne ikke diskuteret yderligt.

Det var dog ikke så længe, vi måtte undvære en kok. Vi fik en ung pige ombord som kok. Og selv om hun de første dage var meget forundret, faldt hun dog ret hurtigt til. Hun lavede også rigtig god mad, og ikke mindst rengøringen ombord fik et tiltrængt løft.

Vi havde weekend i dansk havn, og Grollefar var taget på familiebesøg. Kokkepigen syntes nu hun ville give den en skalle med rengøringen, hvilket absolut godt kunne være tiltrængt. Denne hoved-



GROLLEN i Nykøbing Falster 29. sept. 1983



GROLLEN ankommer engelsk havn.

rengøring kom også til at omfatte Grollefar's private gemakker. Det var ellers strengt forbudt at betræde Grollefar's private gemakker, uden hans samtykke.

Rengøringer her stod han selv for. Dog fik kokken engang i mellem tilladelse til at vaske dørken. Nu tog hun chancen, Grollefar var i land, og nu skulle der dæleme muges ud. Det blev der også, til den store guldmedalje. Der blev vasket køjetøj, dyner og puder blev luftet, og alt blev vasket ned. Og det kunne tydeligt ses, alt var skinnede rent. Da drengene skulle starte mandag morgen, var Grollefar stadig i land. Jeg satte dem derfor til at banke rust på lugekarmen, mens jeg selv havde noget arbejde i maskinrummet. Senere på formiddagen kom Grollefar ombord, og jeg kunne høre hans stemme helt ned i maskinrummet.

Da jeg kom på dækket, var fanden løs i Laksegade. Grollefar for rundt og skældte ud til højre og venstre. Da han fik øje på mig, stod jeg for tur. Hvad dølen tænkte

jeg på når jeg havde sat gang i rustbankning! Havde han ikke udtrykkeligt sagt, at han nok selv skulle tage sig af det. Nu havde de knægte banket hul i lugekarmen, og det hørte ikke nogen steder hjemme. Han var godt gal i hovedet, og for ind til sig selv. Og miseren var også til at få øje på. Der hvor drengene havde startet med at banke rust, var hammeren ganske rigtigt gået gennem stålet. Der var et mindre hul, og stålet rundt om var meget tyndt. Vi fik dog udbedret skaden med en trækile, samt indstillede videre bankning.

Men dagens trængsler var ikke overstået med dette. Grollefar kom igen farende ud på dækket. Han var helt rundt på gulvet, og himlede op om vi dog var gået helt fra forstanden. Hvem fa' en havde tilladt sig at rode ind i hans private ting. Herefter for han igen ind til sig selv, og smækkede døren. Kokkepigen var også kommet frem fra kabyssen, og så helt ulykkelig ud.

Jeg gik ind til Den Gamle, og selv om han var godt oppe at køre, plejede jeg nu

altid at kunne tale ham ned på jorden igen. Det lykkedes også denne gang. Vi fik en øl og et par Rigabalsam, så faldt Den Gamles blodtryk til normalt lege igen.

Og han ville da også godt sige, at det da havde pyntet på salonen, med en gang rengøring. Jeg bad ham gå med over i messen og tale med folkene. Selv om han ikke var meget for det, gik han med. Jeg vil ikke ligefrem sige at han sagde undskyld, men han indrømmede dog at han var gået lidt over gevind. En stafet blev sendt i land efter isvafler, og så var freden igen oprettet ombord i gamle GROLLEN.

Når vi lå i havn, fik vi som regel en øl og en Rigabalsam sammen sidst på formiddagen. Men hvis der havde været for mange besøgende i løbet af formiddagen, kunne Grollefar godt være lidt træt i ansigtet. De dage sprang vi gerne vores egen lille sammenkomst over. Så tog Grollefar sig en ordentlig middagslur, og vi kom igen ind i hverdagens daglige trummerum. Disse formiddagsmøder kunne godt, hvis

ikke lige der var arbejde at passe, udvikle sig til en længere snak om hverdagens trængsler for småskibsfarten. Og her var Grollefar en rigtig god repræsentant at lytte til, for netop denne form for skibsfart. Han kunne fortælle om de gode tider, hvor der var fuld fart på. Og også nu, hvor det så knap så spændende ud. Som han en dag sagde.

– *Bette styrmand, selv om du nok tror den her gamle skude er en guldgrube, kan jeg betro dig det er kun hårdt slid, og en dælens masse spekulationer, der holder sammen på stumperne.* Og jeg var ikke i tvivl om, at der var noget om snakken.

En dag vi sejlede gennem Lillebælt, og passerede Fredericia, kunne vi se skibet GERT STÆRKE ligge ved Fredericia værft. GERT STÆRKE var på det tidspunkt, det største skib jeg havde sejlet med. Jeg havde været 1.styrmand ombord i 1979, den sidste hyre inden jeg startede på Københavns Navigationsskole. Vi stod begge i styrehuset og sludrede. Jeg fortalte



M/S GERT STÆRKE, Husumer fra 1977 på 1599 brt./4000 tdw. havde adskillige parthavere i Marstal bl.a. H. A. Boye. Rederiet led økonomisk skibbrud i 1986, hvilket kom til at koste redere/parthavere temmelig dyrt.

Grollefar, at jeg tidligere havde sejlet som styrmand med GERT STÆRKE. Grollefar blev lidt fjern i blikket, og sagde så. – *Ja, det er et fint skib, men hvad hjælper alt det fine når det er en økonomisk ruin. Skibet skal på tvangsaktion, og jeg har desværre part i det. I værste fald kan det komme til at koste mig mit eget skib, så jeg er glad for jeg nu er så gammel at jeg nok ikke er blandt dem det bliver værst for.*

Jeg viste ikke at Grollefar havde part i skibet, og heller ikke at det skulle på tvangsaktion. Om Grollefars profeti kom til at holde stik, husker jeg ikke. Men det sagde lidt om hele situationen for coasterfartens fremtid.

En gang vi lå i en engelsk havn og havde fri i weekenden, syntes jeg vi trængte til en lille tur i land. Normalt gik Grollefar aldrig i land, men han havde dog selv nævnt ved vores formiddagsmøde, at det kunne være godt at komme i land en tur og strække benene.

Så, da pubben åbnede lørdag aften, var Grollefar klar til den helt store landgang. Heldigvis lå pubben tæt ved skibet, det skulle senere vise sig at være en fordel. Efter de første par pints, vågnede Den Gamle op. Nu viste der sig en side, af hans ellers lidt stive væremåde, jeg ikke havde set før.

Der blev fortalt røverhistorier, og Grollefar kunne mange. Nogle af de lokale pubgæster fandt også stor fornøjelse i at deltage i festlighederne. Da det blev lukketid, mente Grollefar absolut ikke festen skulle slutte. En lokal »pintsnapper« havde slået sig på siden af ham, og han så ud til at have det lystigt. Men alt får en ende, og også denne aften måtte slutte. Meget mod sin vilje blev Grollefar overbevist om, at selv om han gerne ville forsætte, var det nok bedst at finde ombord i gode gamle GROLLEN.

Efter en ikke helt stabil gang, kom vi nu ombord. Grollefar ville absolut give en godnatøl, og vi fik da også en øl på bordet

i salonen, men da sluttede festen for Grollefar. Han faldt i søvn ind over bordet, og jeg fik ham balanceret hen på sofaen, inden jeg selv gik til køjs. Søndag morgen så jeg ikke noget til Grollefar. Først lige før middag, kaldte han på mig. Vi skulle have vores lille formiddagsmøde. Jeg havde ellers tænkt mig vi kunne gå på pubben og holde møde. Da jeg foreslog dette, kunne jeg godt se på udtrykket i Grollefars ansigt, at det kunne der ikke være tale om. Han syntes dog det havde været en hyggelig aften, *men styrmand, det taler vi ikke om til andre, folk kunne jo få sig nogle tanker.*

Julen nærmede sig efterhånden, og den faste styrmand var stadig syg. Jeg gik nu lidt hårdt til Grollefar. Jeg sagde til ham, at jeg ikke rigtigt troede den historie med den faste styrmand. Grollefar måtte nu også indrømme, der var ikke nogen fast styrmand. Han ville gerne have jeg blev ombord, vi klarede det jo meget godt. Og nok engang blev der lagt lidt på hyren, og han fortalte om en rejse fra Norge til Spanien efter nytår, som han meget gerne ville lave. Han forsikrede også, at hvis jeg tog denne rejse med, skulle han nok få fat i en styrmand til at afløse mig. Så kunne jeg jo se om jeg ville tilbage efter endt ferie. Vi sluttede af med en last foderstof til Korsør lige før julen. Herefter skulle vi sejle til Marstal, hvor skibet skulle ligge til lasten i Norge var klar.

Vi lossede i Korsør, og tæt ved lå der et værtshus der hed »Broen«. Her fik jeg aftalt med værten, at vi kunne holde julefrokost når vi var udlosset. Det var Grollefar ikke meget for, han ville hellere sejle til Marstal straks efter udlosning. Da jeg nu tilbød at betale halvdelen af julefrokosten, gik han med til det. Besætningen syntes også godt om ideen. Vores kokkepige foreslog, at vi skulle købe en julegave til Grollefar. Hun blev sendt i byen, og købte en striketrøje til den gamle skipper. Aftenen forløb fint. Vi fik god mad, og en del

af de våde varer røg indenbords. Da kokkepigen overrakte Grollefar hans julegave med et kys på kinden, måtte den gamle sømand knibe en tåre. Det havde han ikke drømt om vi kunne finde på. Men det var nu vores måde at vise ham, at selv om han nok var lidt trekantet, så holdt vi jo af ham. Næste morgen sejlede vi til Marstal og vi rejste alle hjem for at holde jul.

Vi mødtes alle igen en af de første dage i det nye år. Sejlede til Stavanger i Norge, hvor vi lastede til Bilbao i Spanien. Efter udlosningen, lastede vi en ankerkæde i Bilbao, tilbage til offshore værftet i Stavanger. Her afmønstrede jeg i slutningen af januar 1987.

Selv om GROLLEN var en gammel skude, og Grollefar ikke helt almindelig, så var det en anderledes, og i mange henseender mere behagelig måde, at sejle coaster på. Der var ikke den samme kamp som med et rederi, der godt kunne være lidt af en pestilens. På GROLLEN var rederen selv ombord, og selv om der blev sparet hele vejen rundt, det var ikke en Marstaller for ingenting, så manglede der ikke noget. Man kunne bedre forholde sig til besparelser, når man kunne diskutere dem med en ligestillede, som også selv skulle leve med dem. Her skulle man ikke først gennem et rederikontor med et krav om fornyelse. Her kunne rederen, med egne øjne, selv se hvad man mente. Der



En eftertænsom »Grollefar« i salonen på GROLLEN. En epoke i dansk skibsfart – coastertiden, der havde rummet såvel afskrivningsspekulationsskibe, som decide-rede coasterrederier og selvejere som H. A. Boye – var ved at nå til tamps – ved at rinde ud. I dag er der kun et fåtal coastere, der flyver Dannebrog.

var ikke flere folk der skulle involveres i en beslutning. Det var dog ikke en form for sejlads, jeg ville forsætte med. Jeg kom aldrig ud at sejle med GROLLEN igen, men vil altid mindes tiden ombord hos Grollefar, som en rigtig god oplevelse.

Historier fra og om skibsfarten

Af skibsmægler STEEN HAUGSTED

Redhavnen

I relation til småskibe og mæglerens rolle, kunne det måske være relevant at nævne Redhavnen, som lå i København. Denne var et lille separat havnebassin, som havde indsejling fra Nordbassinet i Frihavnen. Redhavnen's rolle blev med tiden mindre, og den er senere blevet fyldt op, og det indvundne havneareal, optages i dag af Aalborg-Portlands cementsiloer.

Mange småskibe – dvs. de rigtigt små – som enten ventede »på ordre«, eller afventede bedre vejr, gik tit ind i Redhavnen. Den såkaldt »lille« rederiforening havde endog opstillet en telefonboks på havnen, som kunne bruges af de tilsejlede skibe, til bl.a. at melde sig til sin mægler, eller andet.

Der befandt sig den gang flere mæglerkontorer i København som specielt tog sig af den mindre tonnage som mægleren havde »på kontoret«.

At komme om bord på nogle af disse skibe i Redhavnen, kunne blive en speciel oplevelse, når man som ung »mægler-

dreng« blev sendt ud om bord på et af de skibe der lå og ventede.

Tit var der »liv og glade dage« derude – eller også var skipper slet ikke ombord – han var måske på besøg hos en af de andre, hvor man f.eks. havde samlet sig og indtog dagens frokost med »bidesild« og de dertil hørende »våde varer«. Man kunne også blive »overfaldet« af den skipper, man skulle besøge. Han havde måske lige hørt fra en kollega, der – angiveligt – havde fået lidt mere i fragt end den anden – og det var også noget som absolut kunne skabe ballade.

M/S. »B« – hvad en skibsmægler også kan komme ud for: En bunkring og lille maskinreparation, bliver til havari

På en søndag i midten af 70'erne kom et skib til København – det var en gammel 499 brt. skib, som lastede ca. 1.100 tons. Skibet var på vej fra Finland til Skotland med en fuld last træ, inklusive dækslast. Skibet, som var på T/C hos et tysk selskab, havde bedt om at måtte komme til Kø-



M/S GROLLEN (den første GROLLEN, forlænget Caroliner fra 1955) 224 brt./315 tdw. i Redhavnen.

benhavn for bunkring – den skulle have ca. 40 tons gasolie, og foretaget en mindre reparation af en pumpe.

Mægleren havde været om bord om søndagen, og alt var tilsyneladende i orden, men kaptajnen meddelte at man lige skulle reparere lidt færdigt på en læsepumpe, som han sagde; *vi skal lige have trimmet damperen lidt* – på dette tidspunkt havde skibet lidt styrbords slagside. Skibet lå stadig i havnen mandag, men skipper sagde, at de sejlede i løbet af aftenen eller natten.

Stor var forundringen derfor, da Havnen tirsdag morgen ca. kl. 04.30 ringede og meddelte at skibet nu pludselig lå med ca. 30 graders slagside og havde taget vand ind i maskinrummet, hvorfor man havde tilkaldt Falck, som stillede med nogle kraftige pumper for at læse fra maskinrummet – man ville ikke have, at skibet pludselig sank ved kajen.

Efter at være kørt ud til skibet blev man mødt af skipper, som med hele besætningen stod på kajen sammen med deres bagage. Skipperen sagde, at han ikke kunne forstå hvad der var sket, men pludselig »fossede« der vand ind i maskinrummet, lige under dørkladerne på sidegangen ved hovedmaskinen.

Skibet havde stadig ca. 30-35 graders slagside til styrbord – skibet lå med bagbords side til kajen. Besætningen havde på skippers opfordring lagt flere trosser i land og bundet skibet ekstra fast, for måske på denne måde at undgå at skibet kæntrede til styrbord.

Efter en kort rådslagning gik skipper og jeg om bord – dvs. vi gik ned ad lejderen til maskinrummet, men kunne kun komme nogle få trin ned, for der stod så meget vand, at man ikke kunne komme helt ned til maskinrums-dørken. For at prøve at fastslå, hvorfra vandet kom, blev Falck bedt om at slukke for pumperne et øjeblik, og man kunne nu tydeligt se hvorfra vandet kom.

Vi kunne da også kravle videre i maskinrummet på kanten af hovedmaskinen, og komme over til en hjælpemaskine, i styrbords side af maskinrummet, for den stod på et rimelig højt fundament, og skipper mente at den måske var så »tørskoet« at den kunne startes (skipper var også maskinmester – der var ingen mester om bord).

Vi kom også derover, og fik den faktisk startet – og kunne derfor hjælpe til med at pumpe, og skibet havde på denne måde også igen elektricitet om bord.

Falck pumpede videre, og klokken var efterhånden blevet 07-08.00 så jeg kunne derfor tage direkte på kontoret og prøve at påbegynde »det kontormæssige redningsarbejde« – dvs. at man naturligvis først kontakter rederiet (ingen mobiltelefoner på den tid) og selvfølgelig også diverse hjælpetropper. Rederiet kontakter sin forsikring og klasse med henblik på en besigtigelse om bord, hvilket skulle finde sted lige overmiddag, samme dag.

Alle parter møder derfor op om bord – jeg tror det var kl. 13.00. På det tidspunkt var maskinrummet blevet pumpet læns, og Falck havde – i samråd med skipper – igen forladt skibet, for man mente nu selv at kunne håndtere situationen. Der kom heller ikke vand ind.

»Forsikrings- og klassemanden« som var mødt, begyndt en rundgang om bord for at prøve at fastslå årsagen, samt hvad der skulle foretages, for at skibet igen »kunne stå selv«, det var stadig bunde ekstra fast til kajen. Man konstaterede, at der nu var ca. 200 tons vand i lastrummet – til skippers store forbavelse.

Der blev derfor påbegyndt en lænsning af lastrummet med skibets egen pumpe – men man havde ikke så meget kraft på dette tidspunkt – så det gik meget langsomt. Efter megen kalkulation på skibets stabilitet mente forsikringsrepræsentanten (som var uddannet skibsfører), at man skulle prøve at slække på trosserne til

kajen, da han var overbevist om, at skibet »kunne stå selv«, også med den slagside, som skibet stadig havde, da den var blevet reduceret lidt, efter at maskinrummet nu var pumpet læns.

Skipper beordrede besætningen til at slække trosserne i styrbord (i dette tilfælde landsiden) – så man kunne konstatere om skibet »blev stående«. Det var nogle lange og spændende minutter, hvor der – i skippers salon – sad ca. 4-5 forskellige repræsentanter fra forsikring, klasse etc., samt jeg, som mægler. Man havde naturligvis følelsen af, at skibet nu begyndte at krænge yderligere, men der skete ingenting. Kort efter kommer styrmanden ind og meddeler at alle trosser var slækket – og at skibet altså flød stadigvæk, om end med slagside – alle åndede lettet op.

Derefter udspandt der sig mange overvejelser om, hvad der skulle foretages. Rederiet og forsikringen anså det for nødvendigt at losse lasten for at kunne reparere skibet. Skibet blev derfor forhalet til det daværende Københavnsk

Stevedoreffirma for losning. Forhalingen foregik med slæbebåd – hovedmaskinen havde jo været under vand og skulle først renoveres, før den igen kunne bruges. Lasten blev losset, og den store reparation blev påbegyndt. Hovedmaskinen skulle skylles igennem for at få den rensed, efter det indtrængte havvand. Også andre tiltag blev sat i værk, bl.a. skulle det meste af de elektriske tavler og kabelføringer efterses, renses og udskiftet i det omfang, som var nødvendigt.

Dette stod på i ca. 4 uger, og man var nu igen så langt, at der kunne tænkes på at begynde at tage lasten om bord igen, dette skulle ske den følgende mandag. Lørdag aften omkring kl. 18-19.00 blev jeg ringet op af en af reparatørerne, som stadig arbejdede om bord. Han spurgte om jeg sad ned – for ellers skulle jeg sætte mig. Skibet var igen ved at synke, nu ved lastekajen. Man skulle til at svejse på en søventil, men da man tog ordentlig fat, knækkede det tilstødende rør, og vandet fossede igen ind i maskinrummet. Reparatøren var hurtig



Skibe i Redhavnen.

og fik stoppet røret, men der dryppede stadig vand ind, og man kunne angiveligt ikke komme videre, før man fik lukket for tilgangen til ventilen fra søsiden. Falck blev derfor tilkaldt, og der blev sendt en frømand ned, som placerede en lap, på skibssiden – over søventilen – dette holdt vandet ude, og man kunne forsætte med at reparere på ventilen og røret.

Mandag begyndte lastningen planmæssigt, og alt syntes nu i skønneste orden, men kaptajnen havde, under lastningen konstateret at lasten nu angiveligt var blevet mere fugtig og derfor vejede mere (trælaster). Derfor mente han ikke at kunne laste hele sin last igen. Der blev derfor efterladt ca. 90 kubikmeter træ på kajen, som rederiet senere ville tage sig af.

Næste dag oprandt, nu kunne man endelig satse på igen at gå i søen, maskineri etc. fungerede igen, efter godkendelse af

klasse og forsikring. Skibet afsejlede næste dag om eftermiddagen, med retning mod Skotland, glæden varede dog kort, næste formiddag ringede kaptajnen, fra en telefonboks i Helsingør og meddelte, at han nu lå i Helsingør, og havde problemer med smøreliesystemet, på hovedmaskinen, dvs. når hovedmaskinen kørte, løb det meste af smørelien ud i maskinrummet, og ikke rundt i maskinen. De maskinreparatører, som havde været om bord i København, blev nu sendt til Helsingør, og efter yderligere en lille uge, erklærede man nu skibet for sejlklaart. Skibet afsejlede fra Helsingør den efterfølgende dag og nåede herefter også til Skotland med sin trælaster.

En anden episode som ikke skal forblive unævnt, er følgende: en dansk 750-tonner, som var skipperejet. Han havde på tidspunktet for nævnte episode to skibe,



Redhavnen var ikke det eneste sted, hvor der samledes mange småskibe og mindre skibe – også i provinsens søfartscentre var der trængsel især omkring højtiderne. Her er det nordlige del af Marstal Havn d. 26. december 1958. På de tider var der som regel 20-30

som bl.a. var beskæftiget i stenfarten i begyndelsen af halvfjerdserne, inden »Selvlosserne« havde holdt deres indtog, og havde derfor ansatte skippere på begge skibe, og han gik selv afløsning.

Jeg kendte ham og nogle af hans folk særdeles godt, bl.a. som skipper på nogle af de skibe som blev disponeret fra et daværende stort københavnsk skibsmæglerfirma, med hvem jeg havde stor kontakt.

Denne 750-tonner var på vej »nedover« fra Norge med sten til en dansk havn, og man »løb ind i en halv pelikan«, som gjorde at skibet slingrede hårdt i søen. Da man var ude »på midten« hvor der var mindst beskyttelse mod vejret, tog skibet pludselig en ordentlig overhaling, og lagde sig med ca. 30-40 graders slagside – lasten havde forskubbet sig.

Skipperen måtte hurtigt tage »en pejling af situationen« og efter at have konstateret at skibet var næsten umuligt at styre og derfor var svært at holde op mod bølgerne i det hårde vejr, blev det besluttet at forlade skibet – efter at have fore-

taget de nødvendige dispositioner i en sådan situation. Skipperen kaldte derfor besætningen sammen for at sætte redningsflåden i vandet, men hvem manglede – det gjorde maskinmesteren (som jeg kendte særdeles godt – han var en meget dygtig mester). Da skipper ikke kunne finde mester, var der normalt kun et sted at finde ham – når han ikke var på sit kammer – i maskinen.

Skipper beordrede mester op, »for nu skulle de i bådene«. Mester sagde, på sin sædvanlige lune jyske facon; *nej – vi skal have skibet med hjem* – mester var ved at prøve at trimme skibet, ved at læse og fylde nogle bundtanke, så det »stod bedre i søen«, og mente at det skulle have en hurtig chance. Man afventede derfor situationen, en kort stund, og til sidst måtte det konstateres, at mester fik skibet trimmet så meget at det igen var til at styre – og man fik således alligevel »skibet med hjem« – først i nødhavn, for trimning af lasten, derefter fortsættelse af rejsen, som endte godt.

Motorfabrikken »Dania«

Firmaet Madsen & Nielsen i Rudkøbing samt F. L. Boye i Marstal

Af JOHN KRISTENSEN

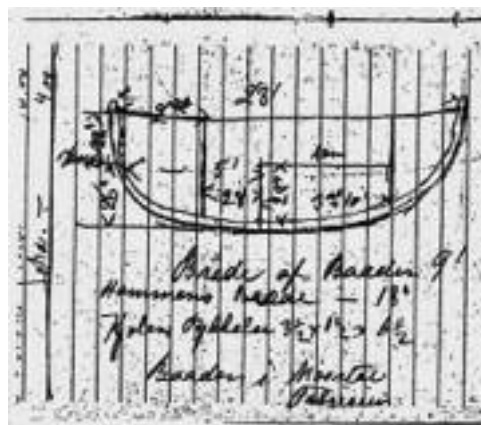
Der har været ikke mindre end fire motorfabrikker på Ærø. De internationalt kendte Søby Motorfabrik og Motorfabrikken »Marstal«, samt de mindre kendte, Motorfabrikken Ærø og Motorfabrikken Ellehøj. Der udover fremstillede Brødrene Boye i Marstal i midten af 1920'erne, et ukendt antal små 2-takt motorer.¹ Hvis vi udvider begrebet »ærøske motorfabrikker« til »ærøske motorfabrikanter«, skal smedemester Frederik Larsen Boye fra Marstal omtales.

Smedemester Frederik L. Boye (1869-1921) havde smedeværksted i Fiolstræde og senere i Buegade i Marstal. F. L. Boye gik i 1902/03 i kompagniskab med Jens Laurits Theodor Madsen og Niels Peter Johannes Nielsen fra Rudkøbing. Jens Madsen havde i 1901 overtaget faderens jernstøberi,² som lå på adressen Nørrebro 25 i Rudkøbing, og denne adresse blev hjemsted for Motorfabrikken »Dania«, som vi hører om første gang i 1902. Om Frederik Boye var med til at grundlægge motorfabrikken, eller indgik i kompagniskabet kort efter, er ukendt.

Petroleumsmotorerne havde vist sig som et pålideligt, og økonomisk attraktivt, alternativ til dampdrevet maskineri. Den på dette tidspunkt mest kendte og velrenommerede motor, var motoren fra fabrikken »Dan« i København. Vi begynder historien om »Dania« motoren med lidt omtale af »Dan« motoren.

Petroleumsmotoren »Dan«

Maskinfabrikant P. Jørgensen var pioner inden for udviklingen af petroleumsmotorer. Hans firma, Motorfabrikken »Dan«, lå i Bragesgade i København. Den første



P. Jørgensen's skitse af fisker Fabricius's båd, fra mødet i Marstal den 2. april 1901. (www.Motorsamlingen.dk)

»Dan« motor fremstillet han i 1894. P. Jørgensen var den 2. april 1901 på forretningsbesøg i Marstal. Han skulle have møde med gasværksbestyrer Godfredsen og fisker Fabricius. Fabricius skulle bruge en jollemotor på 2 HK. En sådan motor ville koste 1.000 kr., og Jørgensen lovede at fremsende tilbud inden den 1. maj. I Rudkøbing skulle Jørgensen møde brdr. Poulsen, som skulle bruge nogle nye skrueblade.

Motorbåden DAN

Maskinfabrikant P. Jørgensen bestilte en fiskebåd hos en bådbygger i Kastrup. Der blev i båden installeret en 2-cylindret Danmotor på 5 Hk. Motoren var koblet til en 2-bladet omstyrbar skrue. Båden skulle bruges til at demonstrere Danmotorens muligheder, og vise fiskerne hvor effektivt der kunne fiskes, når man ikke var afhængig af vejr og vind. Båden var på prøvesejl-

ads i foråret 1901. *Motoren forbrugte et ringe kvantum petroleum, ca. 30 øre pr. time ved fuld kraft*, som gav 6 knobs fart. I juni måned var demonstrationssejladsen nået til Det sydfynske Øhav. Fra Bagenkop ankom båden, ført af maskinmester Larsen, til Marstal den 12. juni 1901.

Båd og motor blev nysgerigt besigtiget, og interesserede blev inviteret med på en sejltur til Halmø Gavl. Efter 32 minutter var båden ved gavlen, maskinmester Larsen omstyrede til bak, og efter 30 sekunder havde båden drejet 180 grader. Efter yderligere 32 minutter var båden tilbage i Marstal Havn. En båd af denne størrelse med petroleumsmotor var epokegørende, og marstallerne kunne se anvendelsesmulighederne. En ulempe var dog prisen, Larsen oplyste, at værftet i Kastrup skulle have 5000 kroner for en sådan motorbåd. Motoren alene kostede ca. 3000 kroner.

Samme eftermiddag afsejlede DAN til Ærøskøbing, og herfra til Fåborg og Assens. P. Jørgensen havde held med sine motorer i Marstal, i 1902 var der leveret 6 motorer til byen.

Fisker R. Madsen var en af pionererne, som anskaffede sig en ny *fiske-motorbaad*. Hos bådebygger Bernhard Rasmussen i Marstal, bestilte han en jolle, hvori der blev installeret en petroleumsmotor. I februar 1902 var der prøvesejlads, og båden var fyldt med spændte og nysgerrige kolleger. Turen gik til Birkholm, hvor der blev gjort et ophold. Hjemturen fra Birkholm til Marstal, blev tilbagelagt på 55 minutter. Trods det barske vejr, var deltagerne fornøjede med den spændende sejltur, og fisker Madsen var godt tilfreds med sin nye motorbåd. Mon ikke det var en »Dan« motor Madsen havde købt.³

Selv om SFDS, der besejlede postruten mellem Marstal og Rudkøbing, den 1. november 1900 begyndte at anløbe Strynø, var det en attraktion også at kunne komme til Strynø med motorbåd:

Motorbåden

Afgaar fra Marstal til Strynø
i Morgen (Søndag)
Eftermiddag Kl. 1.

Hvis en tur til kan nås,
afgaar den igen fra Marstal
Kl. 4½.

Tur og Retur 75 Øre.
Afgang fra Dampskibsbroen

Maj 1902

Under »billet mærke« i Ærø Avis, blev der i august 1902 annonceret en motor til salg:

Petroleumsmotor

En dobbeltcylindret, 5 Hestes Motor,
Wægt ca. 3000 Pd.

Med elektrisk Antændings- og
omstyrbar Skrue, kun ganske lidt
brugt, er meget billigt til salg.

Bladets kontor anviser,



På Ærø og i Marstal især, var der et kæmpe marked for jolle- og skibsmotorer. Den markedsførende motor var »Dan« motoren, og fabrikant P. Jørgensen annoncerede jævnligt i de ærøske aviser. På dette tidspunkt (den 9.1.1904) har fabrikken allerede fremstillet over 600 motorer til forskellige formål.

E. Mollerup, Motorfabrik, Esbjerg,
 leverer som Specialitet:
 Jollemotorer paa 1½ til 4 H's K. med en eller 2 Cylindre
 for Fiskejoller og Lystbåde.
 Skibsmotorer paa 1½, 2, 3 H. og opefter med 1 eller flere Cylindre
 for Fiskekuttere, Kvaer, Galeaser og større Skibe.
 1. Klasses Arbejde. — Største Økonomi. — Mest praktiske.
 Repræsentant for Ærø og omliggende Øer er Hr Skibsbygmester Jens
 Rasmussen i Marstal.

E. Mollerup, Motorfabrik, Esbjerg,

leverer som specialitet:

Jollemotorer paa 1½ til 4 H's K. med 1 eller 2 Cylindre for Fiskejoller og Lystbåde.

Skibsmotorer paa 1½ H's K. og opefter med 1 eller flere cylindre for fiskekuttere, Kvaer, Galeaser og større skibe.

1. Klasses Arbejde – Største Økonomi – Mest praktiske.

Repræsentant for Ærø og omliggende Øer er Hr Skibsbygmester Jens Rasmussen i Marstal. (01.07.1902)

Motor til Salg.
 En god brugt Bådmotor, med styrbar skrue og metal-axel er billig til salg, naar Handel kan ske snart.
 Ligeledes modtages Bestillinger og afsluttes Kontrakter i alle Størrelser fra 2 til 24 effektive Hestes Kraft. Første Klasses Motorer, fra Aktieselskabet E. Mollerup.
 Man henvender sig til Repræsentanten for Ærø og omliggende Øer, Hr Skibsbygger J. Rasmussen, Marstal.

Motor til salg

En god brugt bådmotor med styrbar skrue og metal-axel er billigt til salg, når handel kan ske snart. Ligeledes modtages bestillinger og afsluttes kontrakter i alle størrelser fra 2 til 24 effektive Hestes Kraft. Første klasses motorer, fra Aktieselskabet E. Mollerup. Man henvender sig til repræsentanten for Ærø og omliggende øer, hr skibsbygger J. Rasmussen, Marstal. (29.12.1905)

Det er ingen tvivl om at smedemester Frederik L. Boye har været meget interesse-

ret i den motorisering som var i gang i Marstal. Han har sikker været med på diverse prøveture, og har studeret motorerne nøje. Måske har han været involveret i salget af disse motorer.

Motorbåden Svanen som skulle sejle passagersejls mellem Ommel og Ærøskøbing, var på prøvetur i april 1903. Den 6 HK motoren som var installeret i båden arbejder aldeles lydløst og afsætter ingen lugt, ligesom man ikke mærker noget til den ubehagelige rysten, som andre motorbåde afgiver. En motor der arbejder lydløst, ikke lugter og ikke ryster, kunne dog næppe være en petroleumsmotor.

Motorfabrikken »Dania«

Første gang vi hører om motorer fra Rudkøbing, er i en notits i Ærø Avis den 11.09.1902, vedrørende en demonstration af en motorbåd. Efter hvad der meddeles os, skal dens Baad- Motorer være af en udmærket konstruktion. På søndag Formiddag vil en Prøvebaad fra Fabrikken ankomme hertil, hvilket vi særlig henleder Fiskernes og andre i Motorbaad Fart interesseres Opmærksom på.

»Fabrikken« fulgte omtalen af prøvebåden op med en annonce, hvor det dog fremgår, at motoren var af amerikansk fabrikat. (Se annonce øverst på næste side).

Det må være en sådan motor som blev installeret i SVANEN. Frederik L. Boye har sandsynligvis været forhandler i Marstal for Nielsen & Madsen.

Baade – Motorer

Fineste anerkendte amerikanske
Fabrikat,
Leveres til billige Priser under garanti
af Nielsen & Madsen
Maskinfabrikant i Rudkøbing
Iøjnefaldende ved vore motorer er:
Meget solid Gang uden stød og øje-
blikkelig Igangsætning til enhver Tid
uden Forberedelser.

**En Prøvebaad ankommer
til Marstal Søndag Formiddag**

Der var mange fiskere der fik sig en prøvetur med motorbåden, den søndag formiddag, og de udtalte stor tilfredshed med motorbådens fortrinlighed.

I stedet for at forhandle amerikanske motorer, starter de tre herrer, Jens Madsen og Niels Nielsen fra Rudkøbing og Frederik L. Boye produktion af egne motorer – »Dania« motorer – fra fabrikken i Rudkøbing.

Det er ingen tvivl om, at stifterne som startede Dania Motorfabrik, både navnemæssigt og teknisk, var inspireret af »Dan« motoren, og lukrerede på dennes succes.

Desværre er der hverken i lokalarkiverne i Marstal eller Rudkøbing, eller i statens arkiver, fundet omtale af Motorfabrikken »Dania«. Eneste fundet kilde til fabrikkens aktivitet, er omtale i aviserne. Der er ÆRØ AVIS som er kilde til oplysningerne.



Annonce for Dania Motorfabrik i Ærø Avis den 4. august 1903. Avisen kaldte

konsekvent fabrikken for Motorfabrikken »Dania«.

De tre fabrikanter ser ikke kun på det nære hjemmemarked, men er eksportorienteret, og har held dermed. Den 8.9. 1903 kan man læse:

Baadmotorer

I »Standenes dagblad« skrives:

Vor industri – en motorfabrik. For nogle dage siden afsejlede fra firmaet Madsen & Nielsen i Rudkøbing samt F. L. Bøje i Marstal en motorbåd (motoren havde 4 hestes kraft/jk), der var bestilt af lodserne i Heiligenhafen, en by i Holsten. Fabrikant Nielsen, Rudkøbing, og smedemester F. L. Boye, fulgte selv med, for at aflevere den. Motoren vakte dernede stor opsigt paa grund af dens ypperlige konstruktion og dens prisbillighed. Efter at den var præsenteret i Kiel og for de mange fiskere langs Kielerfjorden, hjembragte d'herrer bestilling på 3 motorer på 4 og 6 hestes kraft, ligesom der i fremtiden kan ventes flere bestillinger, alle til Tyskland. Det tjener til stor ære for den danske industri i almindelighed, for d'herre Nielsen, Madsen og Boyes fabrik i særdeleshed, at de kan optage konkurrencen med vort store naboriges ellers så fremskredne motorindustri.

15.09. 1903

Motorfabrikken »Dania«

Har atter fået en del ny bestillinger på motorer, deriblandt en til Lohals.

30.11. 1903

Motorfabrikken »Dania«

Der som bekendt ledes af d'hr. Boye, Marstal, og Tb. Madsen (Niels Nielsen var udtrådt af firmaet/jk), Rudkøbing, har atter fået en smuk bestilling til Tyskland, idet det gennem fyrmesteren på Friederichsort ved Kieler Fjord er bestilt en 6 hestes motorbåd til fiskeribrug.

22.12.1903

Motorfabrikken »Dania«

D'hrre F. L. Boye og Madsen har sluttet aftale om levering af en stor 10 Hestes motor til et aktieselskab i Bagenkop. Fartøjet hvor motoren skal installeres i, skal benyttes til transport af sild fra Bagenkop til Kiel. Fabrikken har fuldt af arbejde til hele vinteren.

27.02.1904

En ny motorbåd

Båden er bygget af bådebygger P. Petersen, motoren, der er på 4 hestes kraft, er leveret af Motorfabrikken »Dania«. Boye og Madsen, foretog i forgårs en prøvetur til Marstal, som i enhver henseende forløb udmærket. De ca. 2½ mil fra Marstal tilbage lagdes på 1¼ time. Båden ejes af fisker P. Poulsen i Rudkøbing, der agter at benytte den til bæltfiskeri.

Som vi kender det i dag, hvor der er motorbåde, er der tilbehørsbutikker. Hos Anders Rasmussen i Toldbogade, kunne man købe rensenåle, pudsetvist, petroleum og Bacum Oil Compagny's anerkendt smøreolie

Medejerskabet af Motorfabrikken Dania, krævede naturligvis Frederik Boyes fulde

arbejdsindsats. Boye flytter til Rudkøbing i 1904. Trods den rosende omtale som er blevet motoren til del, må det gå dårligt for Motorfabrikken Dania, for omtalen af motoren ophører. I 1906 grundlægges en ny motorfabrik i Rudkøbing. Navnet er det samme, denne gang dog ikke på latin.⁴ Det har ikke kunnet fastlægges, om Frederik Boye var en del af Motorfabrikken Danmark. Boye blev i hvert fald boende i Rudkøbing, hvor han får tre børn, senest i 1913. Frederik Boye dør i Svendborg i 1921.

Noter

1. En Brd. Boye motor kan ses på Marstal Søfartsmuseum
2. Rudkøbing Byhistoriske Arkiv
3. Jo, det var en »Dan« motor. Den 21.11.1907 annoncerer Madsen: *En Motorbaad med 10 HK Dan Motor og Dobbeltcylinder, saa god som ny, er på grund af anden bestemmelse billigt til salg [...].* Båden var på 38 fod, havde stort hyttefad og egenede sig til Snurrevåd og Sildefiskeri.
4. Selv om der på brochurer fra Motorfabrikken Danmark står, at den er stiftet i 1906, skal vi helt hen til den 17.03.1908, før den første annonce indrykkes i Ærø Avis.

Kilder

Ærø Avis
www.motorsamlingen.dk
www.marstallere.info

ÆBC – Ærøskøbing Bådeværft og Chartercenter

Af GARDTHAUSEN, SIEVERS og EBK

I 1992 kunne Fyns Amts Avis meddele »Tysk værftsejer parat til at spytte i nærverne«. Det drejede sig om selvlært skibskonstruktør og skibsbygger Hans Werner Gardthausen og Annette Sievers fra Neumünster, der havde lejet sig ind på funktionstømt værftsområde på havnen i Ærøskøbing. Gardthausen havde taget kontakt til Ærøskøbing Kommune, der ejede værftsgrunden med bygninger, og fik underskrevet en kontrakt om leje af værftet, og snart åbnede »ÆBC – Ærøskøbing Bådeværft og Chartercenter ApS«. Værftet skulle bygge lystyachter af stål, både med motor og sejl.

Annette og Werner Gardthausen beretter herom:

Inden vi flyttede til Ærø i 1992 havde vi kigget i forskellige østtyske og danske havnebyer for at finde et sted til at etablere bådebyggeri- og bådudlejningsforretning. Valget faldt blandt flere alternativer på Ærø, hvor der var et ledigt værft i Ærøskøbing. Ærøs særlige charme, og altså kærligheden til netop denne ø, gjorde udslaget.

Efter nogen møder på Kommunen indgik vi en 10-årig lejekontrakt med Ærøskøbing Kommune om nogle gamle værftsbygninger på Ærøskøbing Havn. Selvom værftets grundareal var lidt for stort for os og havde været forladt i lang tid, følte vi os magisk tiltrukket til Ærø og lejeprisen var acceptabel.

Desværre med mindre kapital, men med stor vilje og energi begyndte vi vores arbejde.

Vores idé var:

– at bygge lystbåde til udlejning og til salg

- organisere og udføre sejlture med gæster i Det sydfynske Øhav, og desuden til den svenske og norske skærgård
- at markedsføre Ærø som turist-ø i alle sine facetter.

De første måneder var vi fuldtidsbeskæftiget med klargøring og rengøring, kort sagt med at lave værftet funktionsdueligt. Hele værftet trængte til en kærlig hånd. F.eks. har



Hans Werner Gardthausen holder dåbs-talen for ÆBC værftets første nybygning LILLE BRISE d. 2. april 1993. Skibets gudmoder Trine Madsen lytter. M/F ÆRØSUND ses i baggrunden under afgang, hvor den



Motorsejleren Ø-PIGEN som isbryder i Ærøskøbing Havn 24. april 1996.

vi gennemgribende istandsat værftets gamle frokoststue – en grimt og grå bygning af træ – taget var utæt og blev repareret. Vinduer, døre, trappe, gulve og vægge blev også repareret. I nyrepareret og nymalet udgave udviklede det sig til en charmerende bygning. Vi besluttede lige med det samme, at vælge bygningen til vores logo og administrationskontor. Over årene udviklede bygningen sig til vartegn for værftet. Det blev pejlemærke og anløbspunkt for vores gæster og kunder.

Allerede i efterår 1992 var vi begyndt at rejse til messeudstillinger i Tyskland (Hamburg, Berlin, Düsseldorf) for at præsentere vores forretning og Ærø. Da vi ikke har haft en stor pengebeholdning til markedsføring fremstillede vi selv hele messestanden samt udstyr, brochurer og kataloger.

Udlejningen af bådene blev markedsført med ture i Det sydfynske Øhav, sejlads Fyn rundt, Als rundt og ture til Sverige og Nor-



Ærø 44 TROLDE HANS under 110 kvadrater sejl med Døjr (Dejrø) i baggrunden juli måned 1999.



Nybygget »Ærøskøbing-Jolle« – siden 2005 benævnt »Skjoldnæs-Jolle«.

ge.

ÆBC-værftet opbyggede en flåde af udlejningsskibe i stål. Værftets første nybygning startede i januar måned 1993 en 27 fods lystbåd »Ærø 27«, der blev navngivet LILLE BRISE ved søsætningen den 2. april samme år under stor opmærksomhed. Der blev bygget tre af denne type. I årene 1994-1995 blev der bygget en stærk 6 m aluminium-sejllolle ALLUETTE og en 35 fods motorsejler »Ærø 35«, Ø-PIGEN, der blev søsat 26. juni 1995. Herefter fulgte en »Ærø 34«, NISSE LAURITS søsat i juli måned 1997 og en »Ærø 44«, TROLDEHANS søsat i marts.1999. Alt i alt blev det til 11 stålskibe fra ÆBC-Værftet.

Værftet påtog sig ud over nybyggeri reparationsopgaver på hollandske og tyske charterskonnerter og en enkelt fiskekutter, idet værftet lejede havnens bedding til formålet

I efteråret 2002 sluttede den 10 årige lejekontrakt med kommunen, og ÆBC havde da allerede samme sommer 2002 købt glasfiberfabrikken Erria-Boats haller på Smedevejen, Ærøskøbing. Her har

ÆBC siden overtagelsen bygget glasfiberfartøjer bl.a. seks af den kendte »Ærøskøbing-Jolle«. Udlejningsflåden skiftede samtidigt ankerplads til Søby Havn, hvor den har bådplads og vinterplads på kajen. Værftet på havnen i Ærøskøbing indgik i andre lejemål og kører i dag i regi af institutionen Udviklingsfonden som »Det Gamle Værft«, der åbnede i 2014, hvor en del af bygningsmassen blev totalfornyet.

Hans Werner Gardthausen og Annette Sievers er i 2015 forsat i gang med bygning af klassiske fritidsbåde, motorbåde, sejlbåde og sejljoller, men ønsker at afhænde deres virksomhed. Om driften af skibene og udlejningen siger de:

Det gik rimeligt godt. Det hele var kun muligt med hårdt arbejde, personlig indsats og fantasi.

Trods alt kom der aldrig så mange penge ind, at det var muligt for os at have flere ansatte. Vores 2-personers virksomhed var nødt til at trodse den store konkurrence fra de kæmpestore tyske bådudlejningsforretninger.

I begyndelsen (1992) eksisterede mange danske bådudlejningsvirksomheder, som trods statens støtte til markedsføring er blevet færre og færre.

Opbygning, opretholdelse og fortsættelse af vores virksomhed krævede al vores arbejdskraft og personlig indsats, ofte uden tid til privatliv. Virksomheden er ikke kun vores job, men vores liv. Vi ønsker os en efterfølger, der måske fortsætter med værftet – vores livsværk – med masser af muligheder og bygning af klassiske glasfiberlyst-

En Marstallerdrengs Livshistorie

Af POUL RASMUSSEN

både.

Jeg er født i Marstal 1928 som næst yngste barn i en børneflokk på ni. Det var året før det store krak på Wall Street i New York og i min barndom i mellemkrigsårene var der stor arbejdsløshed og generelt ikke mange penge blandt folk, men vi gik nu aldrig sultne i seng. Det var også den gang hvor man stadig havde toppede brosten og åbne kloakker, der blev tømt regelmæssigt af kloakrenseren, der kom rundt med sin lille kassevogn, trukket af en islænder hest. Det var også i den periode hvor mange folk skiftede fra petroleumlamper til elektrisk lys, og fik anskaffet

deres første radio. Jeg startede i Kommuneskolen i 1935 efter at have gået et år i Pogeskolen (den tids børnehaven).

Vores opvækst i mellemkrigsårene blev stærkt præget af livet på en mindre ø med dens mange tilbud på fritidsbeskæftigelser. Som drenge færdedes vi dagligt på havnen og blev hurtigt fortrolige med vandet, og lærte at sejle en båd, enten det var med årer eller sejl. Selv ejede jeg en lille og meget gammel skydepram, som jeg havde købt for en femmer, og snart fik jeg min mor til at sy sejl af et gammelt lagen, og så var jeg skibsreder. I vores fantasiverden gjorde vi anløbsbroer i Marstal Havn til



FRIDA oplagt i jagtpælene ud for Eriksens Plads, sejlene tørres. Det store hvide ruf (dæks-

storbyer som Hamburg, London, og New York, og vores joller og sejlbåde blev befragtet med fantasilaster mellem disse havne. Vi udfærdigede oven i købet primitive certepartier og manifeste og betalte fragter med pengesedler, vi selv havde lavet. Alt dette foregik ud fra et dækshus fra tremasteren FRIDA som skibsbygmester Erik Eriksen havde givet os lov til at bruge, blot vi lovede ikke at tænde bål derinde. Denne form for leg fik startet min store interesse for skibsfart.

Den anden Verdenskrig satte sit præg på Marstal, mere end nogen anden by i Danmark, idet næsten hundrede søfolk mistede livet som følge af krigen. Selv mistede jeg en bror, der omkom efter torpedering nord for Skotland.

Det var også tiden med de strenge isvintre, hvor øen i lange perioder kun havde forbindelse med omverdenen over isen, og jeg husker manganen en nat som blev tilbragt i en dertil bygget is-hytte udenfor Kommunekontoret, for at man kunne være blandt de heldige som næste morgen fik udleveret en kupon, der gav ret til indkøb af en hektoliter koks, fra det lokale gasværk, og som blandet op med gode tørv fra Jylland, skulle række til en uges opvarmning i en kakkellovn, der oven i købet skulle opvarme hele huset.

Som dreng under krigen havde jeg byplads efter skoletid hos guldsmed Hinsch, til den formidable løn af 50 øre om ugen, men da dette arbejde tog mindre end en time, var der god mulighed for at tjene betydeligt mere ved at hjælpe fiskerne på havnen, med at klargøre deres fiskegrejer til krogefiskeri efter torsk i Østersøen.

Jeg var glad for at gå i skole, og klarede mig godt gennem Mellem- og Realskolen, som jeg var færdig med i april 1945. Min hu stod til søen, men da jeg var nærsynet var der ikke rigtig nogen fremtid i at sejle til søs. Jeg ville have noget at gøre med vandet, og så forsøgte jeg med en læreplads, hos en af de lokale skibsmæglere,

men der var ingen læreplads, og så blev det Toldvæsenet, for det smagte da af vand. Jeg skulle starte 1. september 1945, så jeg skulle have noget at rive i mellemtiden, og jeg tog hyre hos brødrene Skov, der drev ålefiskeri i farvandet uden for Marstal. Jeg startede i Toldvæsenet til en gage af kr. 90.00 om måneden, men arbejdet var for rutinemæssigt for mig, og opgaver, hvor man selv skulle tage stilling og ansvar, var der ikke mange af. Jeg var også nervøs for at skulle blive udstationeret til en by som Viborg eller Tønder, langt væk fra vandet, så derfor efter mindre end to år, tog jeg den store beslutning, og skrev til de største rederier i København, om en stilling. Jeg hørte hurtigt fra DFDS, at de kunne bruge mig, men som i Staten lagde de hele min fremtid hos dem ned på et stykke papir, så der var heller ingen udfordringer der. Et par af de andre rederier beklagede at de ikke kunne tilbyde noget, men hos A. P. Møller var der bid. De ville gerne have en samtale med mig, når jeg kom til København. Nu var København ikke et sted jeg rejste til hver uge eller måned, jeg havde kun været der en gang i mit liv, men jeg mente, at der måtte handles hurtigt. Jeg tog en uge fri og henvendte mig til skipper Knud Madsen på paketten, der hver mandag sejlede til Nyhavn, via Fejø og Femø, om jeg kunne arbejde mig til en fri passage. Efter samtale med hr. Georg Andersen, der dengang også fungerede som personalechef, blev jeg antaget til start 1. september 1947. Tilbage i Marstal måtte jeg fortælle toldforvalter Schou Jørgensen om min beslutning, og jeg husker at han udtalte *De er en modig mand Rasmussen*. Fire år senere mødte jeg ham på gaden i København, hvor jeg lige havde været i Rederiforeningen for at blive vaccineret, inden jeg skulle til Bangkok, og hvor han nok ville indrømme, at jeg havde truffet det rigtige valg. Jeg startede med en månedsløn på 150 kroner, og det var ikke tilstrækkeligt, til at betale



Poul Rasmussen i 1948/49

for værelse og kost, så det første år boede jeg hos min søster og svoger, indtil Ejner Grønne kom til København, for at gå på Maskinmesterskolen. Vi delte så et værelse med kost på et pensionat på Østerbro, og kunne lige få det til at løbe rundt, ved at sende vasketøj hjem til Marstal, og så ellers begrænse lommepege til 15/20 kroner om måneden. Rederiet A P Møller havde mistet over halvdelen af deres flåde under krigen, og i 1947 bestod flåden af omkring en snes skibe, mest gamle dampskibe, plus fire Hansaskibe, og et par nybygninger, LEISE og SALLY MÆRSK. Dertil kom fire C1A skibe og to Libertyskibe. Jeg startede i Rederiets Maskininspektion som dengang tog sig af alt det tekniske inkl. nybygninger, samt alle mandskabsforhold. Vi var ikke mange mennesker i rederiet (ca. 60) så der var rig lejlighed til at lære noget indenfor flere områder. Efter halvandet år blev jeg overflyttet til tankskibsafdelingen, der tog sig af befragtning af rederiets tankskibe. I Juli 1950

blev jeg indkaldt til militærtjeneste i Marinen, Rekruttiden blev aftjent i Arresødallejren, og resten af tjenestetiden ved Kystflådens Meldecentral på Holmen. Hjemsendt i juni 1951, og efter fem måneder i proviantafdelingen med gennemgang af skibenes kostregnskaber blev jeg i november 1951 udsendt til Bangkok, hvor vi netop var ved at åbne eget kontor. Bangkok for 55 år siden var meget anderledes end i dag. Der var ingen højhuse eller asfalterede veje og byen og tilværelsen derude dengang var som man havde læst det i Kiplings romaner om livet i troperne. Dengang var ØK det dominerende firma og Mærsk »the under-dog«. Vi havde imidlertid skaffet os en stor kontrakt for næsen af ØK, med transport af jernbanemateriel fra Japan. Mit arbejde bestod mest af at tilrettelægge og overse skibenes ekspeditioner. Dengang var det ikke muligt for større skibe at gå direkte til Bangkok, og de måtte først lægtres for en del af lasten, i munden af den flod, der fører op til Bangkok. Dette forhold indebar for mig mange oplevelsesrige stunder med lossemandskabet i trucks ad meget dårlige veje, til et lille fiskerleje på kysten, hvorfra vi så blev transporteret med båd ud til ankerpladsen ved Kohsichang, hvor losningen/lastningen ofte tog op til en uge. Danskerne på kontoret boede 3-4 personer sammen i to messer. Når vi efter dagens dont kom hjem og skulle i bad, skete det tur efter tur, i en stor træbalje med varmt vand, og vi blev skrubbet på ryggen af en gammel tjenestepige, så det var ret primitive forhold...

Da jeg blev sendt til Bangkok, havde jeg kun været gift i godt et år, og planen havde været, at jeg skulle være der max 6 måneder, men det blev til i alt 14 måneder, inden jeg var hjemme igen, så det var en lang tid, især for min kone. Ved hjemkomsten fra Bangkok blev jeg ansat i Linieafdelingen, hvor jeg de næste 12 år havde skiftende positioner med stigende beføjel-

ser, og ansvar og sluttede som stedfortræder for Hr. Georg Andersen. Det var i denne periode hvor Rederiet udbyggede sit linienet, og det medførte megen rejseaktivitet, mest i Østen og Mellemøsten, og jeg havde da også fornøjelsen i en kortere periode, at fungere som chef i Bangkok i 1959. Oprindeligt havde rederiet kun haft den store linie mellem USA og Østen, og i en kortere periode efter krigen havde der været en transatlanticservice fra USA til Nordeuropa, hovedsaglig baseret på Marshallhjælp, men dette var nu blevet udvidet med en linie rundt om jorden, gennem Suez Kanalen, og dertil kom linierne fra Østen til Persergolfen, Indonesien, Syd og Vestafrika, og endelig linien mellem Europa og Østen. Rederiets første linie mellem USA og Østen blev startet i juli 1928. Baggrunden var at Hr. A P Møllers fætter Hans Isbrandsen havde en Import og Eksport forretning i New York, og han havde været efter sin fætter, om de ikke skulle starte et fælleskab, hvor Isbrandsen ville skaffe noget last, og A. P. Møller komme med tonnagen hertil. Som basis for linien lykkedes det dem at få en kontrakt med Ford, om at transportere Knocked Down automobiler fra USA til Japan, hvor bilerne så blev samlet, og solgt til hele Østen. Hjemgående bestod lasten mest af sukker fra Philipinerne og gummi i baller. Samarbejdet med Hans Isbrandsen varede til Anden Verdenskrig, hvor Hr. Mærsk Møller blev sendt til New York, for at varetage rederiets interesser, men hvor Isbrandsen mente, at han skulle køre løbet, og samarbejdet fortsatte derfor ikke efter krigen. Isbrandsen forsøgte selv, at starte sit eget rederi under amerikansk flag, og det gik også rigtig godt i en årrække, men da Isbrandsen døde, og hans sønner tog over, gik det ned ad bakke, og endte med at lukke i tresserne.

Trods de mange aktiviteter i USA blandede København sig ikke meget i deres forretningsgang m.m. og jeg havde for ek-

sempel aldrig været i Nordamerika, da jeg i januar 1964 blev forflyttet til New York som Vicepresident og stedfortræder for Hr. Thorkil Høst, der var President for Moller-Steamship Co. Inc., det var rederiets generalagenter for USA og Canada. Foruden kontoret i New York med ca. 60 ansatte, havde vi et mindre kontor i Los Angeles men var ellers repræsenteret gennem agenter i de øvrige havne. Disse agenter repræsenterede foruden Mærsk andre rederier. Det fandt vi ud af var ikke særligt fremmede for forretningen, så efterhånden fik vi egne kontorer over hele USA og Canada, og da jeg returnerede til København i 1978 havde vi 28 egne kontorer med omkring 2000 ansatte.

I modsætning til de fleste andre rederier i New York havde vi en moderne terminal på Pier 11 i Brooklyn. De andre terminals var typisk fingerpiers, der havde pakhuse liggende helt ud til doksiden, hvor vi havde et bredt stykke mellem pakhus og dokside, således at der kunne køre trucks langs med skibet, og vi havde masser af åben plads ud over et stort pakhus og med glimrende tilkørselsforhold. Alt dette passede fint til tiden før der rigtig kom gang i containeriseringen.

I 1967 gik Hr. Høst på pension og jeg blev udnævnt til President og startede på mit nye job med at blive sendt på et tre måneders lederkursus på Harvard Business School i Boston. Vores kontor lå oprindeligt på Broad Street i finanskvartret, men da The World Trade Center blev bygget, var vi en af de første lejere og optog hele 36. etage i Tower One. Vi boede der indtil slutningen af firserne, hvor vi købte et dejligt stykke land i en park i Madison, New Jersey og byggede et nyt flot US Headquarter dér, og vi var således ude af the World Trade Center, da ulykken skete i 2001. Grunden til at vi flyttede var at det var blevet for dyrt i New York, og med udviklingen inden for elektronisk overførsel af dokumenter og data var det ikke læn-



Inge og Poul Rasmussen i 2004.

gere nødvendigt at bo nær sine kunder, og samtidig kom vi nærmere vores nye Container Terminal, som blev indviet den 1. oktober 1975.

Der blev brugt mange mennesker og mange timer, da beslutningen om fuld containerfart på den store rute skulle tages. Jeg var en af medlemmerne i den store komité, der tog beslutningen i 1972, og for at være sikre på at gøre det rigtige, blev det også besluttet at denne linie skulle drives separat fra de øvrige linier d. v. s. have sin egen organisation i København. Det var den rigtige beslutning, men kom til at påvirke min karriere senere.

Da jeg i april 1978 blev kaldt tilbage til København som leder af Linieafdelingen minus containerlinien var jeg meget glad for at blive gjort til Chairman for bestyrelsen i Moller Steamship således at jeg fortsat ville være involveret i firmaets trivsel, og ved mine mange besøg over de næste 10 år kunne holde mig orienteret

om forholdene i dette store land. Samtidig blev jeg rederiets repræsentant i Danmarks Rederiforening i sager angående skibsfartspolitik og overenskomstforhandlinger med søfartens organisationer. I løbet af de 8 år jeg virkede som leder i Linieafdelingen, var jeg naturligvis også involveret i de mange beslutninger, der blev taget i forbindelse med overgangen fra konventionel liniefart til containertrafik, samt opbygningen af egne organisationer i Europa, Mellemøsten, Østen og Afrika, hvoraf den største nok var terminalen i Algeciras. Som resultat af en strukturændring i 1986, der samlede alle linieaktiviteter i en afdeling, og hvor der som jeg havde forudset skulle yngre kræfter til, blev jeg flyttet til direktionssekretariatet, her blev jeg ansvarlig for alle udekontorer i USA, Europa og Mellemøsten, samtidig med at jeg beholdt min tilknytning til Rederiforeningen. Da jeg i 1987 fik tilbuddet om at overtage ledelsen af organisationen

i Schweiz, der ville give en aftrapning i rejseaktivitet og arbejdspress, tog det mig ikke længe at slå til, og startede dernede i februar 1988. Arbejdet omfattede foruden skibsfartsaktiviteter gennem kontorer i Geneve og Zürich, også det danske konsulat for Kanton Geneve, samt involvering i skibsfartspolitik gennem UNCTAD, der har hovedkvarter for Europa i Geneve. Senere blev jeg af rederiet bedt om at genoptage ansvaret for kontorerne i Mellemøsten og Afrika. Jeg blev pensioneret fra Geneve 31. august 1993 efter 46 år i rederiet. I alle disse mange år, har jeg haft lejlighed til at arbejde sammen med, og møde mange mennesker, hvoraf mange har haft indflydelse på min egen udvikling. Som

ynge fik jeg ved flere lejligheder mulighed, for at forelægge ting for Hr. A. P. Møller og senere gennem mange år har jeg haft fornøjelsen af at arbejde sammen med Hr. Mærsk Mc-Kinney Møller. Jeg er taknemmelig for den tid jeg oplevede i rederiet, og er glad for, at have været med til den store udvikling, der fandt sted, og som er fortsat endda i stigende fart, så det nu er svært at følge med.

På den familiære front, blev jeg gift med Inge i 1950, og fik to børn, en søn, der blev i USA og er regnskabschef i et firma på Long Island, og som har to sønner, og en datter, som har sin egen sagførerpraksis i Fåborg, og har en søn. Vi bosatte os som pensionister i Fåborg i 1993.

Søfartsmuseet har nydt stor opmærksomhed og interesse fra Poul Rasmussen, der var medlem i mangfoldige år og kom på årlige ture på museet med familiemedlemmer. Han har også doneret en skibsmodel med perledykkeraktiviteter fra Golfen. Museet modtog i 2014 250.000 kr. i arv efter Inge og Poul Rasmussen.

Skibsdåb af en af havets lyseblå kæmper MATZ MÆRSK

Af EVA MARIE ALBERTSEN, gift med skibsfører Lars Peter Jensen

Lars stod for at skulle forlade vores lille solskinsø – midt i hele det æggekogende folks besøg – da han skulle ud til Okpo i Sydkorea, hvor Mærsk Line's Triple-E nybygning nr. 9 var godt i gang med at blive bygget. Han glædede sig til denne rejse og de udfordringer, det medførte, så vi fik en god snak i bilen på vej til færgen, og jeg fik bl.a. spurgt, hvem der skulle navngive »den blå baby«, som skulle hedde MATZ MÆRSK. Stor var min overraskelse over svaret: *ingen – den får bare navneplade på!*

Fortørnelsen var stor fra min side, da jeg er opvokset i en by med mange søsætninger og traditioner, og i kraft af min fars job, havde overværet en del skibsdåb

med flaske/ perlende dråber/ skår og masser af lykønskninger for det »go'e skiv«.

Sådan skulle det åbenbart ikke være her, men som afskedsbemærkning til Lars fik jeg dog sagt, at jeg var mere end villig til at sende MATZ afsted med flaske og gode ønsker – bare den blev »rigtig døbt«. Så grinte vi lidt, og Lars var på vej til Korea.

En meget tidlig morgen i juni, mens jeg prøver at blive menneske over en kop te, kommer der en mail: *Kan du komme til Korea d 10. juni og navngive MATZ MÆRSK?*

Teen går forkert i halsen, og jeg tænker, at dette er dog en joke uden sidestykke, så jeg går i fitnesscenteret og nulstiller hjer-



Eva Marie Albertsen holder dåbstalen.



Eva Marie svinger champagneflasken med sikker hånd.



Skipperen og sømandskonen.

nen. Derefter afgår mail, hvad jeg synes om sådanne dårlige jokes, men der er straks svar tilbage, at det er skam en dyb seriøs forespørgsel, og om man måske kunne forvente et svar?...

Den 9. juni 2014 fløj jeg til Okpo, døbte MATZ MÆRSK d. 10. juni og fløj tilbage d. 11. juni. - Jeg nåede end ikke at få jetlag, så hurtigt gik det, men indtrykkene og oplevelsen fylder godt nok på min indre skærm, og jeg føler mig dybt bæret over forespørgslen og æren over at blive skibets gudmor.

Jeg fik tilladelse til selv at formulere dåbstalen, og Marstal Navigationsskole stillede sig velvilligt tilråde med den rette oversættelse til »skibsenghelsk«, så jeg var ganske tryk ved situationen, da jeg for første gang i mit liv var på den røde løber med champagneflaske i hånden.

Regnen holdt op, kun champagnen flød med et »hole in one« kast, og det var så godt, det lykkedes, ellers var jeg nok blevet skilt.

Dåbsbuketten endte i en af kabysers røreskåle, da intet grej var udpakket, og

der stod den i 8 dage, til Lars overgav den til det blå hav. Flaskehalsen står flot i en eksklusiv glasbox ombord, og jeg fik et smukt album med hele oplevelsen med hjem.

Jeg har netop (artiklen skrevet før jul!) sendt mit første julekort afsted til MATZ MÆRSK, så smukt malet af vores lokale Rita Lund med et typisk dansk juletræ. Besætningen er vældig international, så dansk – og helst Ærøsk – skulle julehilsenen bestemt være, og det lykkedes.

Med havblå hilsen
Eva-Marie Albertsen

Projekt MATZ MÆRSK

Af SKIBSFØRER LARS PETER JENSEN

I 2011 og 2012 var jeg skibsinspektør, hvilket betød at jeg tog rundt i verden for at inspicere skibe, og i den forbindelse startede eventyret om MATZ MÆRSK. Dog vidste jeg ikke noget om planerne for MATZ MÆRSK før i efteråret 2012, hvor jeg blev spurgt om jeg ville påtage mig opga-



MATZ MÆRSK

ven om at føre og sætte verdens største containerskib i drift.

Reelt startede dette projekt i januar 2012, da jeg blev bedt om at tage til Marin, Holland for at teste forskellige skruer og ror-størrelser til Triple-E skibene. Opgaven var utrolig spændende, og interessant fordi det gjaldt om at finde den mest økonomiske skrue og ror-størrelse og samtidig sikre den fornødne manøvreedygtighed ved sejllads i havne og i kanaler.

Jeg var med til at teste tre forskellige ror-størrelser, hvor vi anbefalede det ror, der gav mest i forhold til driftsøkonomi, og sikkerheden blev tilgodeset. Efter ror-testningen går der et stykke tid, inden jeg får af vide, at MATZ vil blive »min«. Så da muligheden kommer, accepterer jeg naturligvis, og nu går det store arbejde igang. Nu skal jeg vælge besætning og lægge en strategi for skibets drift, og vi skal nedskrive proceduren.

I oktober 2013 påbegyndte man bygningen af skibet på DSME værftet i Okpo, Korea. Maskinchefen Dick (Hollænder) og jeg tog til Korea i april 2014 for at følge udrustning og færdiggørelse af skibet, samt afprøve skibet under en prøvesejllads. Vi var i Korea i 50 dage og i starten var vi kun Dick og jeg, men efter et par uger kom øvrige senior-officerer og junior-officerer for at færdiggøre skibets strategi og procedure i forbindelse med ISM (International Safety Management) som er lovpligtigt at overholde.

Takket være god planlægning fra værftet, rederiets tilsynsførende samt besætningen gik prøveturen særdeles godt og var fuldført efter kun 6 dage. Til sammenligning tog prøveturen for første skib i serien 23 dage. Så dette var i særdeleshed en succes. Fra prøveturen er overstået til rederiet overtager skibet gik der 14 dage. De 14 dage gik med malerarbejde, justering og færdiggørelse af teknikken og lovpligtige syn og godkendelse af disse.

9. juni 2014 tjekker vi ud fra hotellet for

at mønstre og påbegynde driften af skibet. Den officielle overtagelse og dåb foregår d. 10. juni kl. 10. Jeg aftaler med rederiet, at min hustru, Eva-Marie skulle døbe skibet. Dette var en stor ære både for hende og jeg. Dåben gik godt – flasken gik i stykker i første hug, hvilket siges at bringe skibet held.

Jeg afsejler fra skibsværftet DSME d. 11. juni kl. 14 med kurs mod en russisk havn nord for Vladivostok hvor vi bunkrer 11.000 tons olie. Efter et par dage afsejler vi ind i AE1rute (Asien-Europa ruten) for Maersk Line og første lastehavn var Busan, Korea.

Nu er ansvaret mit, og det ansvar indebærer, at skibet skal drives sikkerhedsmæssigt forsvarligt, og driften skal være second to none, hvilket betyder at den skal være perfekt.

Hvert skib konkurrerer mod søsterskibene, og vi bliver målt og vejret hver eneste dag gennem rederiets driftsoptimeringsprogram. Altså, om man driver skibet økonomisk bedst muligt, og at skibets og rederiets budget overholdes, og der ingen arbejdsulykker er. Det koster rederiet penge og tid, hvis papirer ikke er i orden, og jeg må ligge længere end planlagt i en havn.

Det er nu 9 måneder siden, at MATZ gik i drift, og det går rigtig godt. Skibet sejler og manøvrer godt i havne og kanaler, så alt forarbejdet har båret frugt. Skibet har også levet op til Maersk Lines ønsker og krav, men har også indfriet de overordnede målsætninger der var sat. Det har været et privilegium at være med til 6 nybygninger, og gennem tiden har jeg været vidne til store tekniske fremskridt og udvikling af måder at arbejde med teknik og mennesker på. Min karriere i den maritime branche spænder over 44 år, og selv om jeg nu har efterløns – og pensionsalderen, så glæder jeg mig fortsat til at påmønstre og komme i gang med arbejdet.

Fakta om MATZ MÆRSK:

Matz er 1 ud af 20 bestilte skibe i Triple-E serien, hvor de tre E'er står Economy of Scale, Energy Efficiency og Environmentally Improved. E-serien var på daværende tidspunkt verdens største container-skibe.

Skibet kan laste 18372 containere, har en længde på 400 meter, og er 59 meter bred og kan lastes ned til en maksimal dybgang på 16,03 meter, hvilket betyder at med fuld last stikker skibet 16,03 meter. MATZ' maksimum fart er 23,6 knob svarende til 43,7 km/t. Skibet er udstyret med to hovedmotorer, to ror og to skruer.

Skruerne måler cirka 9 meter i diameter. Begge hovedmotorer udvikler næsten 81000 hestekræfter. På trods af disse kræfter, er skibet særdeles miljøvenligt, idet vi udnytter udstødsgas til at drive turbinen, der via to akselmotorer også kan drive skruerne rundt. Skibet producerer selv strøm, når vi fx er i rum sø, hvilket minimerer vores strømforbrug. Vand producerer skibet også selv, hvilket dog ikke er en nyhed, da det har været muligt i mange år. Navnet MATZ stammer fra et familiemedlem af Mæsk-klanen, og Mæsk-navnet kommer fra Vestslesvig og kan spores tilbage til 1617.

Årets gang

Af ERIK B. KROMANN (EBK)

2014 blev et hektisk og godt år for Marstal Søfartsmuseum med mangehånde aktiviteter, ikke mindst i forbindelse med at Marstal rundede 500-års bøjlen, hvor museet og dets besætning, herunder mange frivillige hænder, ydede en ekstraordinær indsats, som vi selv havde påtaget os at løfte, og som vel også er ganske naturlig for en institution, der rummer stedets kollektive hukommelse og kerer sig om stedets identitet. En særudstilling af høj karat om byen gennem 500 år blev rigget an med Henning Terkelsen som hovedarkitekt sammen med Tommy Christensen og Mette Havsteen-Mikkelsen. Udstillingen er blevet særdeles velbesøgt – ikke mindst af lokale. I samme forbindelse redigerede Henning en jubilæumsavis, der blev opsat i udstillingen og som yderligere er mangfoldiggjort, idet Ærø Ugeavis i samspil med Marstal Søfartsmuseum har udgivet *Jubilæumsavisen* for Marstal 1514 – 2014. Der er et væld af 500 års historiske oplysninger i den 16 siders avis med velillustrerede artikler udformet som nyheder, som fx *Magister Dyssel på gennemrejse i Marstal* (1763), *Gudsgave nedbrændt* (1767) eller *Nyt Værft i Bondebyen* (1869). Jubilæumsavisen er gået med ud som tillæg til Ugeavisen og kan købes på Søfartsmuseet formedelst beskedne 20 kr. + forsendelse, hvis man ikke kommer forbi selv.

Der var flere højdepunkter, der blev mejslet ind i 500-året, besøg af regentparret den 20. juni om bord på Kongeskibet DANNEBROG i Marstal Havn i anledning af jubilæet. Regentparret besøgte museet (for tredje gang inden for et kortere årsmål, hvortil kommer ét besøg på BONAVISTA-restaureringen på Eriksens Plads).

På museet så regentparret Carl Rasmussen-malerierne med særlig fokus på grønlandsstykkerne, med museets formand og frivillige rundviser Ole Wej og Erik Kromann som guider, og de besøgte desuden særudstillingen, hvor Henning Terkelsen og Karsten Hermansen guidede. Regentparret gik herefter gennem museets gård, hvor legeskibet S/S MARTHA var bemanded med livlige børn. Det gav anledning til kongeligt stop ved skibet med muntre bemærkninger. Regentparret kender udmærket filmen om det gode skib MARTHA og er i det hele taget ganske kyndige og vidende inden for søfart og søfarts sproget, som det naturligt sømmer sig for de fremmeste for en søfartsnation – men imponerende alligevel.

Regentparret forhalede efterfølgende til Eriksens Plads for at deltage i indvielsen af pladsen, der stod klar og festpydet til indvielse. Eriksens Plads blev indviet af Henrik Tvarnø, direktør for A. P. Møller



Lidt kongelig har man jo lov at være.... Museets Tommy Christensen og øvrige besætning havde travle dage.



De kongelige anduver museet med karet og forridere på hvide heste.



Dronningen og Prinsgemalen var godt fornøjet med gensynet med museet. Ikke mindst det gode legeskib MARTHA, bemanded med børn, vakte Regentparrets interesse.



Ved indvielsen af Eriksens Plads talte museets formand Ole Wej Petersen (ved mikrofonen) og Henrik Tvarnø, direktør for A. P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til Almene Formål (stående op for Prinsgemalens venstre skulder).



Regentparrets nærværende deltagelse kastede en særlig glans over dagen. Borgmester Jørgen Otto Jørgensen (ved siden af Dronningen) fører borgmesterkæden og hustruen Lis

og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til Almene Formål, hovedtilskudsgiveren til den omfattende renovering. Direktør Tvarnø udtalte flotte og opløftende ord om forløbet og Søfartsmuseet og dets rolle for bevaring og formidlingen af søfartskulturen. Pladsen er i årets løb blevet hjemsted for motorer, idet det sydlige skur er istandsat og udrustet med motorer, der kan startes op takket være endnu en frivillig indsats. Pladsen med omgivelser er da også blevet et stærkt kort til at formidle dansk søfart og søfartshistorie i samspil med BONAVISTA, SAMKA og naturligvis Søfartsmuseet. Der er også nødvendigt i dagens Danmark at fortælle om søfarten og søfartens historie, jeg tror heller ikke, at nogen gæster går fra museumsbesøget uden at have fået et blåt pust af større eller mindre basunstyrke. Med de formidlingsplatforme, som museet via fornem opbakning har fået stablet på benene gennem årene, er vi nået til en position, der begynder at stå i et rimeligt forhold til formidling af søfartens og søens folks betydning. Søfolkens indsats under især Anden Verdenskrig har aldrig fået den opmærksomhed og anerkendelse, som den fortjener – vel at mærke uden for søfartsbyerne – men budskabet skal bringes længere ud – eller ind i land. I den anledning er det på sin plads her at bemærke, at den 1. januar 2015 er det 75 år siden, at statsminister Thorvald Stauning i sin nytårstale sagde: *Vi har alle grund til ved dette årsskifte at takke søfartens mænd, fordi de bogstaveligt har sat livet ind på opfyldelsen af den pligt, de som danske har til at hjælpe deres land igennem denne hårde tid. Størst taknemmelighed og anerkendelse skylder vi det erhverv, hvis udøvere hver dag sætter livet som indsats, og som i de svundne måneder har set mange brave mænd miste livet i landets tjeneste. Lad os på denne nytårsdag samles i en tak og i et løfte om, at den dåd, søfolkene udfører, ikke skal blive glemt.* Søfolkene gjorde en kæmpeindsats

både med at holde Danmarks livline – import og eksport til og fra landet – i gang og med indsatsen med forsyninger og transporter for en fri verden. De levede i 5-6 år i uvished om, hvor og hvornår fjendtlige handlinger pludselig dukkede op – og for mange tusindes vedkommende uden anelse om, hvornår deres gerning med livet som indsats ville nå til en ende. De, der var uden for spærrezonen, kom ikke hjem på »orlov« i alle disse år. Mange betalte med livet, mange andre med fysiske og psykiske sår, familierne i land det samme – og på nogle positioner var det hele søfartssamfund, der blev mærket. Så naturligvis berettiger den danske sømands indsats en national flagmærkedag. I Normandiet er den danske sømands indsats endelig i 2014 blevet anerkendt som ligeværdig allieret og Dannebrog vajede for første gang siden 1944, hvor det førtes på de deltagende danske handelsskibe, sammen med de øvrige nationers flag ved højtideligholdelse af 70-året for D-dagen d. 6. juni. Enkelte krigssejlere deltog, men det er også på høje tid og på tampen for deres deltagelse. Marstal blev som udpræget sømandsby ramt uforholdsmæssigt hårdt, og det er en naturlig opgave for Søfartsmuseet via udgivelser og udstillinger at sørge for, at *I skal ikke blive glemt.* Netop den inskription står på stort monument på Marstal Havn, rejst 2006.

Et andet majestætisk jubilæumsårsbesøg med museet som medspiller indtraf en måned senere, den 13. juni, da containergiganten MARSTAL MÆRSK ankrede op i Marstal Bugt – herom senere. Et tredje skibsbesøg kunne opleves ti dage senere, da 40 skibe fra sejladsen Fyn Rundt for de store bevaringsværdige sejlskibe anløb Marstal Havn – et flot syn, Flere andre større og mindre arrangementer løb af stabelen året igennem på havn og i by, herunder tre dages Folkeuniversitet med jubilæumsemnet på Ærø Hotel med Karsten Hermansen som omdrejningskrum-



Sejladserne Fyn Rundt for de store sejlskibe havde valgt at anløbe Marstal Havn i anledningen af 500-året – et flot syn og pust fra sejlskibstiden. Forrest ses den endnu masteløse BONAVIDA.

tap, en rolle han også har indtaget for så godt som alle de øvrige arrangementer. Flere af disse omtales senere.

2014 har, som vanligt, været præget af museumspolitiske sager. Søfartsmuseet har uændret den afklarede holdning, at museet står sig klart bedst som rent søfartsmuseum, og denne opfattelse er vi blevet bestyrket i i løbet af det år, der er passeret og anvendt. Set i lyset af en ny museumslovs ikrafttrædelse i 2016 var repræsentanter for Ærø, Læsø og Samsø kommuner og museer i begyndelsen af december på besøg i Hovedstaden hos Kulturminister Marianne Jelved, der lyttede til den fremførte ømuseumsproblematik i relation til den ny museumslov. Ministeren var lydhør over for problematikken og stillede et øget statstilskud i udsigt for de involverede ø-museer, dog lader det ikke efterfølgende til at vort museum får dette statstilskudsløft, da Søfartsmuseet er for selvhjulpent. Marianne Jelved, der absolut ikke er ukendt med søens verden, giver i den forbindelse udtryk for at hun ser

rigtig positivt på Marstal Søfartsmuseum. Jelved har ved tidligere besøg påskønnet Søfartsmuseets indsats for håndteringen og bevaring af den søgrønne kulturarv.

Og just hvad den søgrønne kulturarv angår, så kan den bestandigt frembringe nye forunderlige oplevelser og tildragelser. Skibsfører Niels Vestergaard, Marstal, var på en indenlands ekspedition kommet forbi et lokke- eller loppemarked, hvor der til hans store forundring stod en stor flot, dog delvis havareret model af M/S GRANITA, identisk med M/S HENRIK, som hans fader, skibsfører Børge Vestergaard havde ejet sammen med skibsreder Andreas Kromann. Niels havde ydermere haft sin første udmønstring (mønstrede dagen før sin 15 års fødselsdag) netop på HENRIK, så stor var gensynsglæden – en fornøjelse, som han ønsker at dele med andre, hvorfor han har foræret modellen til museet. Her har den frivillige modelbygger Einer Sillemann, blandt mangfoldige andre opgaver været i gang med en større overhaling af modellen af skibet,

der i sin tid blev bygget som dampskib BAMBOO i Glasgow i 1936 og under dansk flag sejlede under navnene GRANITA, PUTTE PAN, KARIN BAHNSEN og HENRIK. Niels Vestergaard har som styrmand senere i Marseilles afløst J. K. Jørgensen, der ved den lejlighed kunne berette om et specielt møde på havet, idet Jørgensen har oplevet nedenstående som overstyrmand på ØK-skib:

På rejse fra Greenock til Christobal, via Mona Passagen med det danske fragtskib MEONIA i 1978 observeredes et forladt skib.

På min vagt den 24/4 1978 om bord på motorskibet MEONIA sigtede jeg silhuetten af et skib. Da vi var i en afstand af ca. 3 sømil fik jeg fornemmelsen af, at der var noget forkert ved skibet. Kursen blev ændret lidt, så vi kom på klos hold af skibet. Vi kom tæt nok til at kunne læse navnet på boven, MORUKA stod der. Ingen besætning

var at se. Hornet blev brugt for at tilkalde opmærksomhed, men der var ingen reaktion. Nu opdagede vi at styrbord redningsbåd var væk. Ingen flag eller andre signaler af nogen art var hejst på MORUKA, og vi opdagede, at også bagbord redningsbåd manglede.

Efter en kort rådslagning besluttedes det at sætte en motorredningsbåd i vandet og sejle over for at undersøge skibet. Som styrmand fik jeg opgaven at føre båden. Vi var ovre ved MORUKA på ca. 10 minutter. Tre mand sprang straks om bord, jeg blev i båden med to mand. En hurtig rundtur på skibet bragte ingen levende eller døde væsener frem. Mørket var ved at falde på, så tiden var kort.

Skibet var velholdt både udvendig og indvendig alderen taget i betragtning. Der var ingen tegn på havari eller brand. I beboelsen var der en del uorden, som om skibet var forladt i stor hast.



M/S HENRIK 366 brt./ 460 tdw. Meget kendelig især med sin midtskibsbygning.

Vi anså det ikke for økonomisk forsvarligt at forsøge bjærgning af MORUKA. Vi underrettede US Coast Guard, der ikke virkede synderligt interesseret.

Af papirerne vi tog med os, fandt vi ud af, at MORUKA blev bygget 1936 i Glasgow, og at den var ombygget 1954 i Marstal og senere fik navnet HENRIK af Marstal. Senere solgtes skibet til Bermuda.

Føreren af et andet dansk fragtskib DOLLY SKOV har siden hen oplyst at han passerede den gamle HENRIK drivende ved samme lejlighed og at han via Coast Guard blev anmodet om at sejle til standby-position ved skibet, der havde maskinstop. Skibet ønskede slæbeassistance til Bermuda, men ejeren kunne ikke opspores, hvorfor besætningen forlod skibet og blev taget om bord i en græsk bulkcarrier. MORUKA blev senere bjerget ind til Bermuda. 1986 fik den navnet MORUKA EXPRESS og sejlede

videre fortsat i caribisk ø-fart. Siden 1988 er der ingen oplysninger på skibet, så den er antagelig skrottet. Ved salget af skibet fra Marstal forblev skibsklokken med inskriptionen BAMBOO på E. B. Kromanns mæglerkontor, klokken er nu doneret til museet og bliver rigget an ved modellen. På modelsiden har der været andre aktiviteter. Fritz Jørgensen, Svendborg, modelbygger med leverancer og reparationer gennem og i samarbejde med Søfartsmuseet i mangfoldige år, har igen været flittig med restaurering af kirkeskibe. En af leverancerne, en nybygning af det gamle kongeskib DANNEBROG til Dybbøl Kirke, står dog i et særligt skær. Den bestående gamle model af det gamle kongeskib stod for en hovedklasning, og Fritz vurderede i samråd med Dybbøl Menighedsråd, at det var det optimale at fremstille en ny model af skibet. En donation i anledning af 150-året for slaget på Dybbøl 1864 fra A. P.



Bygningen og ophængningen af kirkeskibet DANNEBROG med Kirkeskibsfest i Dybbøl Kirke i anledningen af 150-året for slaget ved Dybbøl blev flittigt omtalt i pressen. Her er det Jyske Vestkysten fra onsdag d. 18. juni, der noterer: Selv om det kun er en model i størrelsesforholdet 1 til 75, så har byggeriet af det ny kirkeskib i Dybbøl Kirke taget ni måneder. Derfor er Fritz Jørgensen (tv) og Niels Gomard fra Svendborg, der har bygget skibet på vegne Marstal Søfartsmuseum, også helt inde i alle detaljer omkring kongeskibet, der søndag hænges op i kirken.

Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til Almene Formål muligjorde byggeriet, og Fritz tog fat. Der var imidlertid en hurdle i projektet, tegninger til skibet skulle opdrives for at få modellen så nøjagtig, som overhovedet muligt. Der blev forespurgt på Orlogsmuseet, i arkiver og andre mulige steder, men uden held. Så skete der endnu et underligt træf. På den tid var Erik Kromann en tur i Sønderborg for at hente nogle skibsfotos, maritime bøger og andet, der skulle tilfalde Søfartsmuseet efter en mand i medlemskredsen, der var afmønstret. Under kaffedrikningen, som man bruger meget på de kanter, fortalte Erik enken om bygningen af kirkeskibet til Dybbøl Kirke og problemer med at få fat i tegningerne. Konen slog ud med armene og udbrød *Jamen nu skal du altså bare høre her!* Aftenen før havde hun været rundt i huset for at finde sagerne frem til museet. Hun var også på loftet, og da hun rumsterer rundt i et skab, falder der et rør ned bag skabet – og hvad åbenbarede sig i røret: et komplet tegningssæt til kongeskibet DANNEBROG, altså den gamle, der var hjuldamper, lige de tegninger, der manglede. Det var virkelig underligt. Vor Herre har åbenbart ment, at han skulle give en hjælpende hånd med at få fremstillet kirkeskibet! Kirkeskibet blev bygget med andres hjælp også, idet Fritz fik assistance af skibskonstruktør Niels Erik Gomard. Indvielse af det ny kirkeskib blev afholdt ved kirkeskibsfest søndag d. 22. juni, hvor modellen blev båret ind af unge mennesker og ophængt. Herefter var der fest for kirkeskibet med en mængde sognebørn i menighedshuset, hvor Fritz fortalte om kirkeskibstraditioner.

Og endnu en hændelse. En af de sidste dage i november tikkede følgende mail ind på museets maskineri:

NQLD Hans 3m Sk. Marstal Firma H. C. Christensen, Marstal.

Hej

1932 köpte min farfar rubricerade fartyg till (Bohus)-Malmö – Sverige. Hon döptes till INGA och fick omgående styrhytt och motor installerad. INGA (HANS) behölls inom familjen till 1959 då det såldes till Tegelstrand (Sverige), och ersattes av en coaster. Därefter har jag förstått att INGA kom i »utländska« ägo. Har Ni mer information om tiden efter fartyget lämnat Sverige?

Karl-Olof Karlsson

En interessant forespørgsel, som blev besvaret sålunde:

Mange tak for mail. Jeg kan huske, at jeg for mange år siden, i 1965, så en tremastet jagtbygget motorskonnert dukke op ved Strynø (ø, øst for Marstal). Vi stod nogle stykker og iagttog den nærme sig. En af



Tremastet motorskonnert INGA 188 brt./300 tdw. af London i Aarhus. Skibet var tidligere, som tremastet bramsejlskonnert HANS, en af Marstals kendte Rio Grandefarere

mændene, Jens Georg Svane, sagde: »Det er H. C. Christensens HANS, der kommer, den har ikke været hjemme siden 1932« og min far, der også var til stede, kunne også på lang afstand se, at det var en af H. C. Christensens skibe, bygget på eget værft. Da skonnerten kom ind, kunne vi se, at det var INGA af Malmö – som den fortsat hed dengang. Skibet, godt og stærkt bygget og ikke ret meget kølsprængt, var blevet købt af en mand ved navn Uffe Steffen fra London (født i Pommern), der fik repareret kahytter og ruf, syet sejl m.m. gennem et halvt år og afgik igen sommeren 1966. INGA af London forliste på Vestindien i 1969.

Venlig hilsen Erik Kromann,
Marstal Søfartsmuseum.

Karl-Olof Karlsson forærede i kølvandet af korrespondancen syv logbøger fra skibets tid som HANS og ydermere en særdeles interessant tyk bog *Svenska Seglare och Motorseglare* fra 1951, familien havde to eksemplarer af bogen og skænkede den til museet. Fornemt! Værket er en guldgrube af oplysninger også om danske skonnerter, der, som bekendt, var blevet solgt til Sverige i klynger ikke mindst fra Marstal og Svendborgsundområdet i slutningen af Første Verdenskrig og i årene derefter. Ikke færre end 55 skibe med tilknytning til Marstal optræder i værket.

Jo vist har det været et begivenhedsrigt år for museet oven i købet med samme antal besøgende som året forinden med et lille plus trods det herskabelige strandvejr, og i forbindelse med regulering af entrébilletterne har det bevirket en øget entréindtægt på 125.000 kr. i forhold til året forinden. Museet er desuden blevet begavet på flere bover både med utrolige flotte effekter og pengedonationer fra fonde og private samt en solid medlemsopbakning, der er guld værd for at museet kan løfte sin opgave og holde støt på den udstukne blå kurs. Stor tak til alle jer, der bakker op om vores alles museum!

Bygninger, lokaler og fartøjer

På Eriksens Plads er der også i 2014 gennemført anlægsopgaver, som der har været mulighed for inden for det igangværende renoveringsprojekt på området. Der er etableret brolagt forbindelsesvej på strækning foran Toldkammeret og Spisehuset langs Havnegade og herfra videre ned til kajen på nordsiden af pladsen (A på tegningen) og den meget ujævne brostensbelægning i Toldbodgården (B) er omlagt. Udhusene i Toldbodgården, der er stores eller lagerrum for M/S SAMKA, har fået udskiftet skiffertag, samtidigt er der trukket elkabler ud til strategisk vigtige positioner således at områdets bygninger og pladsarealer er overhalet til fuld brugbar stand.

I Eriksens Slæbested havde en del af træspunsen på nordkajen sat sig gennem årene, og på museets foranledning og i godt samarbejde med Havnen blev stykket ombygget til slæbested eller slæbestedsrampe (C), som det var almindelig i kajer før i tiden for at lettet losning/lastning af mastetræ og gods eller fiskegrej og bundgarnspæle fra mindre fartøjer med lavt fribord. De økonomiske midler hertil fik museet banet vej til via LAG-midler, og Havnen overtog helt naturligt projektet, da det er Havnens kajer.

På sydsiden af Eriksens Slæbested er der støbt fundamenter og fastgjort spil, klys og pullerter til brug for fortøjningsøveplads (D) for elever fra HF-Søfart (lignende arrangement LAPPEDYKKEREN på Marinens grundskole i Auderø, som mange af museets medlemmer har været på klos hold af og vil have i erindringen). Museet er gået med i anlægsprocessen og kan anvende faciliteterne. Det lange skur (15), der kanter sydsiden af Eriksens Plads af mod Værftsvej, er blevet klædt op indvendig og har fået støbt gulv til fundament for motorer. Et hold frivillige maskinfolk har overhallet en del motorer og gjort dem klar til at blive startet op, hvilket de bliver



Et hav af Dannebrogflag krydret med underholdning af Marstal Småborgerlige Sangforening og Søværnets Tambourkorps sørgede for de rette rammer om indvielsen af Eriksens Plads.



Den store svedekiste bugseres i position. Tømrer Leon Eriksen og museumsfrivillig Bjarne Christensen (med kasket) lodser svedekisten på plads. Toldbodens udhuse ses bemanded med blikkenslagere, der lægger nyt tag.

med jævne mellemrum. Maskinprojektet er fortløbende og en del motorer er under renovering og opsætning i det publikums-tilgængelige maskinrum, den ene – en Hundestedmotor, afhentet, istandsat og skænket af Søren Nissen – og en Søby-motor, er begge glødehovedmotorer. Søby-motoren og en række andre køreklare båd-motorer er skænket af Svend Groth Olsen, Rødbyhavn Motor- og maskinværksted.

En svedekiste (8) er blevet opført mellem Toldboden og Spisehuset, hvor der oprindeligt stod en tilsvarende af slagsen. Denne opgave blev udført af Erik Eriksens Træskibsværft ved Kim Eriksen, oldebarn af skibsbygmester Eriksen, der havde skibsbyggeri på pladsen fra 1915 og som dermed har stået fadder til pladsens nuværende navn. Før Eriksen havde der været adskillige mestre, der har bygget skibe på pladsen. Der var også andre skibsbygmestre på pladsen samtidig med Eriksen i de første år. Et skur ved svedekisten er bygget for at give ly for en ovn til at fremstille damp til svedekisten,



Christian Dinesen udsmykker jolleskur-væggen ind mod Sandpladsen.

hvis formål er at blødgøre de svære planker til skibsbygning, således at de kan »smyge« sig på plads på skibets spanter. – Ovnene er en original af slagsen, den stammer fra skibsbyggeriet i Ærøskøbing og er foræret af Det Gamle Værft. På pladsen er der opført og opstillet spantekraner, bukke, lavét til tømmertransport og andet grej, der hører en træskibsplads til. Skurvæggen mod øst ind imod naboen, Sandpladsen (E), er udsmykket af Christian E. Dinesen.

På selve museet er der blevet foretaget nogle udbedringer af murværket på hjørneejendommen og østgavlen ud mod Havnegade på administrationsbygningen har fået en overhaling.

Museet intro-rum er ved at blive istandsat. Og i den forbindelse er et vindue mod gården blevet muret til, og nye oplysningskort om museets indhold er under udarbejdelse.

Formidling

TV2Fyn har bragt en fornem omtale af museets store udgivelse fra 2013 trebinds værket *Danske Coastere* med optagelser og præsentation af bogen i studiet, på boglageret og i museets coasterudstilling. Udsendelsen blev herefter sendt på de andre regionalkanaler, det bevirkede, at flere seere efterfølgende bestilte bogen. I 2014 er det gode salg fortsat, bl.a. har der været en del salg til Holland. En hollænder tog således rejsen hertil for at besigtige museet, da han alligevel var i Tyskland, han købte seks eksemplarer med hjem til skibsinteresserede. Flere tidsskrifter og bl.a. *Politiken* har omtalt museet. I svensk bog *Forum Navale* er der et afsnit om marinemalerier med mandskab omhandlede Carl Rasmussen illustreret med det store rigningshavarimaleri. *DR TVI* har haft chartret SAMKA til seks optagelser med *Puk & Herman* i maj/juni rundt i danske havne, Læsø, Samsø og Ærø kommuner chartrede skibet til Folkemøde på



Det gode skib SAMKA og den faste besætning har været flittige i 2014, mange sømil er udsejlet til forskellige arrangementer. Her er skibet på vej mod Aggersundbroen ved Løgstør lastet med fjernsynsprogrammet Puk & Herman.

Bornholm medio juni og Københavns Kunstakademis Arkitektskole har været på Eriksens Værft over ti dage for at samle inspiration og fremstille seks pavilloner med idéer fra og afsat i det marstalske havnemiljø. Arkitekteleverne arbejdede i Eriksens Værftshal og har fået instrukser af Peter Ladefoged. Pavillonerne har af SAMKA været fragtet til Kulturhavn København, hvor skibet med udgangspunkt fra Amaliekajen havde rundture i Københavns havn med orkestre m.m. SAMKA har efterfølgende været i Malmø, Køge og Helsingør i regi af Kunststafet Øresund med pavillonerne. Pavillonerne blev placeret i de involverede havne, den i Marstal er placeret på Eriksens Plads. Museet har sammen med SAMKA været involveret i de pågældende arrangementer og flaget har været vist rundt omkring.



To af arkitektholdets deltagere ved at male resultatet af intens arbejdsindsats.

Udgivelser

Museets *Årbog 2013* blev som vanligt rundsendt til alle medlemmer og bytteforbindelser i marts måned, desuden er bogen *Skibsbyggeri i Ærøskøbing* forfattet af praktikant fra Aarhus Universitet, Nikolaj Andersen. Den blev udgivet på *Det Gamle Værft i Ærøskøbing* i forbindelse med indvielsen af dette d. 9. maj. Her var SAMKA for øvrigt også til stede. Søren Lyngbjørn og Karsten Hermansen står bag forfatterskabet til museets udgivelse *Sørens Somalia*. Søren er kommet jævnligt på museet og har berettet til Hermansen om sine oplevelser i forbindelse med den lange, lange gidseltagning ved og i Somalia under udmønstring med M/S LEOPARD. Det er ganske ufatteligt, at Søren og hans skibskammerater har kunnet klare de 839 dage og utroligt at mærke det overskud, Søren fortsat har trods genvordighederne og havari på helbredet. Det overskud har vi kunnet fornemme i eftermiddagskaffepausen, hvor han har siddet under mere fredelige omstændigheder i museets mes-

se. Læs mere om bogen nedenfor. Derudover er museet drivende part i *Søkortfortællinger – fra Det sydfynske Øhav*, hvor Henning Terkelsen og Karsten Hermansen sammen med Niels V. Jensen, Svendborg Museum og freelancemuseums-gasterne Ole Mortensøn, Strynø, og Anders Rehde, Faaborg, er i gang med fremstilling af en elektronisk fortælling om kendelige kystprofiler og stednavne med filmklip illustrationer, optaget på og fra søen med historisk baggrundsfortælling. Resultatet udkommer desuden i bogform. Naturturisme og Friluftsrådet står som økonomiske bidragsydere,

Skibsbyggeri i Ærøskøbing er en bog, som Marstal Søfartsmuseum har udgivet, som vanligt trykt hos Mark & Storm, Marstal. Bogen er forfattet af Nikolaj Andersen, Marstal Søfartsmuseum. Han har opsøgt de skriftlige kilder, der var at opdrive om emnet på øens arkiver og museer. En interessant epoke i forløbet, den nye tids stålskibsreparationsvirksomhed, der fore-

gik i værftsejer Viggo Dreyers tid, var desværre meget tyndt repræsenteret i arkivalierne og fotoarkiverne. Men heldigvis kom Nikolaj Andersen i kontakt med to tidligere medarbejdere på værftet, Peter Schmidt og Thomas Hansen, Ærøskøbing, og nok så interessant kom Viggo Dreyers fotoalbum hermed ind i billedet. Det har gjort det muligt at bringe særdeles fortællende fotografier fra perioden, der nu også hører historien til i takt med, at småskibsfarten uddøde.

Bogen tager fat i Ærøskøbings søfart og havneanlæg fra de tidligere tiders skibsreparationer og nybyggeriet, der for alvor fik fat med grundlæggelsen af Ærøskøbing Træskibsværft 1875 ved skibsbygmester Rasmus Mortensen og kulminerede med bygningen og søsætningen af den store firmastede jagtbyggede skonnert SYD GEORGAS stabelafløbning i 1919 under bygmester Jens Pedersens ledelse.

Den kendte og propre skibsbygmester Armand Christensens kutterbyggeri får naturligvis også sit eget afsnit, ligesom de andre virksomheder er beskrevet, som ovennævnte Viggo Dreyer og ÆBC-værftet.

Tilskyndet af åbningen af »Det Gamle Værft«, beliggende på værftspladsen på Ærøskøbing Havn, er mange af disse vigtige søfarts- og lokalhistoriske begivenheder blevet samlet i denne bog, hvor både virksomheder og oplevelser på værftet i Ærøskøbing bliver skildret. »Det Gamle Værft« blev indviet den 9. maj i år, og just den dag blev bogen søsat.

Der er kommet en 57 siders rigt illustreret bog ud af undersøgelserne.

Bogen, der koster 185 kr., kan erhverves på Det Gamle Værft og på Søfartsmuseet.

Sørens Somalia

839 dage som gidsel i Somalia, hvordan overlever man det? Det får man et indblik i, når man læser *Sørens Somalia*, som er

styrmand Søren Lyngbjørns beretning om fangenskabet i Somalia til Karsten Hermansen. Det er der kommet en let læst og velskrevet bog ud af, hvori Karsten Hermansen, historiker ved Marstal Søfartsmuseum, i et afsluttende kapitel perspektiverer pirateriet.

Da Søren Lyngbjørn i november 2010 påmønstrede LEOPARD af København i Frederikshavn som styrmand, var det for ham som at komme hjem. LEOPARD var en gammel kending, som Søren tidligere havde sejlet med, da skibet var hjemmehørende i Ærøskøbing og hed SKANLITH. Skibet havde imidlertid skiftet ejer og navn, men det ændrede ikke ved, at det var et godt skib, som Søren holdt af og befandt sig godt om bord på. Foruden Søren bestod besætningen af den dansk-chilenske kaptajn Eddy Lopéz og fire filippinske søfolk.

LEOPARD var lastet med sprængstof til brug for minedrift i Østen og var på vej til Singapore, da det bliver kapret syd for Oman i Det Indiske Ocean til trods for, at det var pakket ind i pigtråd hele vejen rundt. Besætningen nåede at informere rederiet og Søværnets Operative Kommando, inden ca. 20 pirater bordede skibet. Det var unge mænd, drenge på en 17-20 år, som ved deres ophidsede og voldelige adfærd slog og sparkede besætningen og fik ødelagt skibets koblingssystem, så LEOPARD var ude af stand til at sejle.

Derfor blev besætningen overflyttet til et moderskib, et kapret kinesisk fiskeskib, der sejlede dem til Hobyo på den somaliske kyst, hvor et andet kapret græskejet skib POLAR blev brugt som fængselsskib for de tilfangetagne gidsler. Omkring 30 gidsler blev holdt fangne i skibets styrehus, der var ca. 12 meter bredt. Der var meget lidt plads pr. mand, og det blev ikke mere behageligt af, at de blev bevogtet med skarpladte våben af pirater, som ikke havde gennemgået et elementært kursus i sikker våbenhåndtering.

Gennem en forhandler fik LEOPARDS besætning at vide, at et tyrkisk krigsskib fra den internationale flådestyrke, havde tilbageerobret LEOPARD og taget fire pirater til fange. Besætningen håbede, at de tilfangetagne pirater ville kunne bruges forhandlingsmæssigt til fremskyndelse af deres frigivelse. Men det håb slukkedes få dage senere, da tre af de tilfangetagne pirater kom om bord på POLAR og sluttede sig til de øvrige pirater.

Endnu mere chokerende var det for Søren efter frigivelsen at erfare, at den danske udenrigstjeneste ikke en gang var blevet orienteret om, at der var taget fire pirater til fange ved tilbageerobringen af LEOPARD. Piraterne var blot blevet sat i land på Somalias kyst, hvorefter de sluttede sig til de øvrige pirater.

Efter flere måneders fangenskab på POLAR bliver LEOPARDs besætning flyttet i land og gennem Sørens beretning får vi et levende indtryk af de forskellige opholdssteder og forholdet mellem gidsler og fangevogtere. Situationens alvor til trods mærker vi i beretning også livsbekræftende øjeblikke og Sørens humor, når han f.eks. fortæller om pigen Nessa, der sender ham lange blikke, da hun opdager, at han ikke er gift.

Af frygt for at opholdsstedet skal spores og en evt. befrielsesaktion iværksættes, men også af frygt for at en konkurrerende gruppe skal snuppe gidslerne, bliver deres opholdssted hele tiden flyttet. En anden årsag er regntiden, der gjorde deres opholdssted til et stort pløre og gjorde en flytning nødvendig.

Menneskeliv betyder ikke meget for fangevogterne, og selv om fangerne indimellem få tæsk, så er afstraffelsen af piraternes egne endnu mere hårdfør. Således fører et oprør blandt fangevogterne til, at fire af dem bliver henrettet ved skydning. Der er kun et at gøre for LEOPARDs besætning, – det er at adlyde ordre. Det betyder også, at de skal spille på alle tan-

genter og spille mere syge end de er ved besøg af *Ekstra Bladet* og ved optagelse af video, der kan bruges til afpresning.

I det afsluttende kapitel, hvor Karsten Hermansen perspektiverer pirateriet ved et kort historisk rids af denne virksomhed, behandler han også pirateri som mediebegivenhed. Søren Lyngbjørn har ikke ønsket at deltage i klagen over mediedækningen, men er enig i, at den skadede gidslerne.

Det har flere gange været fremme i medierne, at baggrunden for de somaliske piraters virksomhed var dumpning af giftigt affald og rovfiskeri, hvor store udenlandske fiskeskibe har fortrængt de små fiskebåde og berøvet fiskerne deres oprindelige beskæftigelse.

Men med tilladelsen til bevæbnede vagter om bord på fragtskibe og med den internationale flådestyrkes indsats er det blevet vanskeligere at være somalisk pirat. Derfor fungerer de tidligere pirater »nu som vagter på udenlandske fiskefartøjer, som driver ulovligt fiskeri ud for Somalias kyst. Piraterne tilbyder at udstede falske fiskeritilladelser, sørge for bevæbnede vagter og udryddelse af konkurrenter, hvilket vil sige deres egne landsmænd. « (s. 183)

»Nu bidrager de tidligere pirater selv til det ulovlige fiskeri, og det afslører straks, at den oprindelige begrundelse for pirateriet ikke stikker så dybt. Piraterne er ikke idealister på naturens og det biologiske kredsløbs vegne. De er bare interesseret i at tjene penge, og når piratvirksomheden bliver for farlig, er tiden inde til at skifte branche. « (s. 184)

Bogen er først og fremmest Søren Lyngbjørns egen beretning om fangenskabet i Somalia, og det er en barsk historie, og Søren Lyngbjørn har fået nogle fysiske mén, men han er hverken en knækket eller bitter mand, og han skyder ikke med skarpt mod hverken rederiet, politikerne eller andre involverede. Han forsøger at forholde sig nøgternt til tingene, og derfor

er det en interessant og meget fin bog, der er kommet ud af samarbejdet mellem Søren Lyngbjørn og Karsten Hermansen. Bogen er på 190 sider og koster 125 kr. *Esper Silkjær*, sognepræst i Glostrup

MARSTAL – forandring med forankring er titlen på bog, der har gamle billeder fra by og havn som udgangspunkt. I alle tilfælde suppleres de gamle billeder af nutidige fotografier set fra de samme positioner. De nye fotografier er taget af medlemmer af *Ærø Fotoklub*, som også kom med idéen til en ny by-billedbog. Billederne kommenteres af Erik Kromann og Karsten Hermansen, som på denne måde tager læserne med på en guidet tur gennem byens gader, hvor meget har forandret sig, men som oftest på en genkendelig baggrund. Enkelte steder skal man dog lige kigge et par ekstra gange for at genkende kvarteret. Det er forandring med forankring i det gamle Marstal. 100 sider, til 175 kr. (165 for medlemmer) + forsendelse.

Bøgerne udgives som vanligt på museets eget forlag og er trykt hos *Mark & Storm Grafisk*, Marstal.

Særudstillinger



Selvom det har været et stort arbejde at fremstille og rigge særudstillingen om Marstals 500-års jubilæum an, kan man godt hygge sig med det. Her er to af hovedmændene M/K, Henning Terkelsen og Mette Havsteen-Mikkelsen.

I museets særudstillingsrum har vi hele året vist udstillingen om Marstals 500 års jubilæum. På Toldkammeret har der været vist to fotoudstillinger: *Sea & Sirens* af Wim Westfield og resultater af fotokonkurrence fra by og havn i anledning af byjubilæet.

Gaver/erhvervelser

I årets løb er modtaget flere flotte skibsportrætter fra familien Stærke, Ommel, og i arv efter Henry Kromann, ligeledes Ommel, indkom også billeder og fotos bl.a. et Rasmussen-maleri af skibe på Sommerreden ud for Marstal. John Kastrupsen, Græsvænge, der er formand på Søby Værft, har bygget og foræret en model af MHV 801 ALDEBARAN, fra 1992, den første af en serie på 30 marinehjemmeværnsskuttere, som værftet har leveret. En model af coasteren N O PETERSEN, der er bygget på H. C. Christensens Værft, er skænket af familien, der ejede skibet. En model af WINDSOR PARK er foræret af Marineforeningen, skibet var en tidligere engelsk windjammer, der efter rigningshavari blev anvendt til bunkerdepot og andre formål ud for Gibraltar. Her om bord boede familien *Gibraltar-Bager* i mange år, idet Chr. Bager, Marstal, virkede som lods på stedet i ikke mindre end 40 år. Da børnene var blevet skolemodne byggede Bager-familien et hus i Vester-gade i Marstal, huset fik naturligvis navnet *Gibraltar* – udtalt »Gibralder« og ikke på engelsk. Gibraltar-Bager førte en bog over skibe, der anduvede på vej ind eller ud af Middelhavet, her iblandt en del Marstallere, der kom med klipfisk fra New Foundland for ordre. Albani Fonden har doneret midler til erhvervelse af Carl Rasmussen-maleri *Moder og datter ro over Svendborgsund*. Peter Ladefoged har doneret en del grej til brug for museets opbygning af motorrum. Fra Carl Erik Andersen »*Stormanden*« har museet modtaget alle hans søfartsbøger fra ikke min-

dre end 52 år til søs startende som kok og dæksdreng på motorskonnert ARTEMIS 1959 efter vinteroplægning og sluttende som fører af M/S ANDERS ROUSING i efteråret 2011. Carl Erik har selv sagt haft mange skibe i årenes løb heriblandt følgende marstalskibe: ARTEMIS, CITO, LISE, CHARLES, WINDHUND, ANDREAS BOYE, SINE BOYE, CERESIO, LAUTA, ARLIL, LOUISE A, ERSUS, DANSUS, PEGASUS, MARSUS, KINES og CIMBER. Samtidig har vi fået en snak, optaget på bånd, med Carl Erik om tiden på søen fra nærfarten til sejlads world wide på tider sammen med hans kone Kirsten, hvis søfartsbog, museet ligeledes har fået overdraget. Fra fhv. maskinmester og skibsinspektør Karl M. Jensen, Skive, som vi har aflagt besøg, er modtaget en serie på fire billeder, der viser S/S KØBENHAVNS minesprængning og forlis under Anden Verdenskrig. Karl var påmønstret damperen som messe-

dreng og han har skrevet bogen *Karls krig* på baggrund af hændelsen. Karl har fået fremstillet billeder af hændelsesforløbet, dem har han skænket til Søfartsmuseet, hvor de er rigget an i krigsrummet. I samme rum er i en montre under titlen 839 DAGE I HELVEDE udstillet en Somali-kjole båret af styrmand Søren Lyngbjørn under gidseltagningen i Somalia, et kortspil, fremstillet af cigaretkarton, og en model af M/S LEOPARD fremstillet af Søren Lyngbjørn. Effekterne har Søren foræret til museet. Fra skibsfører Torben B. Christiansen er modtaget større maritim bogsamling og hjembragte sager fra Fjernøsten (dukker, vifter m.m.) samt flaskeskib og 150-årigt sølvbælte, hjembragt for 30 år siden fra Emiraterne. Desuden er for 110.000 kr. erhvervet marinemaleri *Parti fra Kronløbet med Marstalskonnert* af Chr. Benjamin Olsen 1915 og grønlandsstykke *Ung Fanger i Kajak i Snefog* af Carl Ras-



Der tilgik museet adskillige fornemme gaver i årets løb bl.a. malerier. To malerier blev erhvervet via pengedonation fra Torben Og Winnie Christiansen – et Carl Rasmussen-stykke og et Benjamin Olsen søstykke. Her ses Winnie og EBK ved afsløringen.

mussen 1886 – begge erhvervet af midler doneret af Torben B. Christiansen og hendes hustru Winnie. To grønne jadefigurer, hjembragt fra Østen, er foræret af museets frivillige Laila Eriksen, figurerne er fra Lailas ØK-tid. Desuden er modtaget et maleri af jagten ELLEN MARGRETHE, bygget på Holmen (senere benævnt Kalkovnen) i 1836, malet af marinemaleren M. Lütken fra 1875. Stykket er foræret af skibsfører Albert Kristoffersen, hvis farfar Kristian Kristoffersen var skipper og ejer af skibet en længere årrække. Billedet er gengivet i Marstals Bibel *Marstal Søfart indtil 1925* på s. 135.

Palle Abramsson, Skovby, har doneret et sæt fodlænker, hjembragt fra Australien, hvor han har fundet dem ved Brisbane i 1957. Palle foretog hjemrejsen forhyret på en af »Masutten«s (rederiet *Progress*) skibe.

Skibsmalerfirmaet Hempel, der i forvejen donerer maling til SAMKA, går nu

også ind med donation af maling til museets joller. Ebbes Bådebyggeri ved Monica Fabricius har leveret ny 25 m stormast til tremastet motorskonnert PIPPILOTTA af Kappeln, en hyppig gæst gennem mange år i øens havne med chartergæster med indlagt besøg på Søfartsmuseet og årlig gæst på Marstal Værft for forårsoverhaling. Den gamle mast har skibets ejer og fører, Hartwig Schröder, foræret til museet, hvor den er placeret på Eriksens Plads, hvor den sammen med mast og andre rundholter fra BONAVISTA afgrænser pladsen op mod Havnegade. Hartwig er dus med havnen og museet og viser selv rundt på museet med gæsterne, han har med ombord. Med sine 25 m er det årets største gave. En anden tungtvejende gave er et 250 kg. stokanker, fremstillet i 1893, der har været med M/S PER, der oprindeligt var tremastskonnert. Ankeret er foræret af PERS ejer og fører, Jørn Petersen.



PIPPILOTTA får skiftet stormasten ud med en ny fra Ebbes Bådebyggeri. Pippilotta-skipperen Hartwig (med siden til) donerede den gamle mast til museet, hvor den er anbragt på Eriksens Plads.

Økonomi

Søfartsmuseet har, som det fremgår, mange gode venner, der støtter op om den gode sag. Pensioneret skibsfører Thomas Larsen, der bor i Spanien, har sendt museet 15.000 kr. *som tak til byen og samfundet i Marstal for den måde vi unge styrmandselever blev modtaget på, da vi studerede der.* Fra Lauritzen Fonden er modtaget 40.000 kr. til SAMKA til coating af bunden under garneringen. Fra boet efter Ilse og Hans Chr. Kromann indkom 10.000 kr. Efter tidl. direktør i Mærsk's New York kontor, den gamle Marstaldreng Poul Rasmussen og hustru Inge, Faaborg, har museet modtaget den fornemme sum af 250.000 kr. Læs Poul Rasmussens erindringer andetsteds i årbogen: *En Marstallerdrengs Livshistorie.* Augustinus Fonden gav 36.000 kr. til restaurering af skiffertag. 15.000 kr. er fra Albani Fonden indgået til køb af Carl Rasmussen-maleri. Sydfyenske Dampskibsselskabs Fond har i forbindelse med fondens uddeling og selskabelighed i Troense doneret 50.000 kr. til kommende ombygning af museet.

Personalia

Bestyrelsen

Ved generalforsamlingen, der afholdtes 18. marts 2014 indvalgte shippingmand Anders Johansson i bestyrelsen i stedet for viceinspektør Erik Petersen, der ikke ønskede at genopstille. Erik fortsætter som frivillig arkivgast på museet. Til ledig suppleantpost valgtes skibsfører Steffen Bach. Bestyrelsen består herefter af navigationslærer Ole Wej (formand) og (nævnt alfabetisk efter fornavn) shippingmand Anders Johansson, bådebygger Ebbe Andersen, etnolog Inga Thomas (indsat af kommunen), skibsinspektør Jens Christensen (næstfmd.), skibsfører Marie Kreuter, navigationslærer Nis Kørner, suppleanterne skibsfører Steffen Bach og navigationslærer Sven Mathiesen. Når bestyrelsens titler er anført skyldes det, at

der i museumsloven er stærke ønsker om, at bestyrelserne skal være professionelle, og for et søfartsmuseum må ovennævnte kompetencer være optimale. Professionelle bestyrelser er da også generelt temmelig betryggende at have – tænk blot på OW Bunker-sagen.

Besætningen består ved årsskiftet af Erik Boye Kromann (EBK) (leder), Else Larsen (butik), Hanne Johansen (bogholderi), Henning Terkelsen (IT/udstillinger), Karsten Hermansen (historiker), Mette Erikson Havsteen-Mikkelsen (etnolog) og Tommy Christensen (pedel/udstillinger) samt i Projekt Eriksen Karl Morten Petersen (regnskab) og Peter Ladefoged (formidling), der har dog været vagtskifte på den post lige efter årsskiftet i forbindelse med at Peter har fået anden stilling og Ebbe »Bådebygger« Andersen har overtaget jobbet, som han er særdeles velbevandret i.

Jens Lindholm er efter mangfoldige år, først i museets bestyrelse og siden som museets bogholder, på posten blevet afløst af Hanne Johansen, der tiltrådte 1. februar samtidigt med at etnolog Mette Havsteen-Mikkelsen blev indrulleret i staben. Skibsbygger Bjarne Christensen er tørnet til ved stålarbejde og skibsfører Palle Sand er tiltrådt som frivillig på Eriksens Plads mellem udmønstringer, og Gerda Rydahl er tiltrådt som frivillig i butikken. En større styrke er en gang i ugen i gang i motorafdelingen på Eriksens Plads. Det drejer sig om Carlo Mortensen, Helge Stærke, John Kristensen, Peer Borge og Torben Bundgaard. Jørgen Dreyer træder også til ved maskinproblematikker, når behovet er til stede. Navigationslærer Jesper Andreassen, Marstal Brandvæsen/Navigations-skolen, tilbød et kursus i førstehjælp og hjertestarterkursus, 12 af besætningen deltog og har fået bevis herpå. Tommy var i begyndelsen af året kommet på glatis og var så uheldig at brække armen og var ukampdygtig i en periode. På museet har

følgende været tørbnet til og deltaget i forskellige gøremål: Karina Dreymann, Jill Boas, Marianne Morsø, Nikolaj Rosendal og Jesper Benhaka samt Annemette Aracama, Annemette gennemgår, kontrollerer og rettet op på registreringen af museets genstande, et omfattende job, som hun fortsætter med i 2015. Museet har haft forhyret Bente Jensen og Tina Eriksen til butikken og Frank Møller samt Thea Jensen til Eriksen Plads Projektet.

Nikolaj P. E. Andersen fra Aarhus Universitet har været i praktik i april og maj og nåede at indsamle materiale og forfatte den føromtalt bog om skibsbyggeriet i Ærøskøbing. Veronica Højmark Steffensen kom i praktik fra Aalborg Universitet efter sommeren og forbliver herefter på

museet frem til sommer 2015, idet hun har valgt at skrive sit speciale om Marstal søfart, som hun er blevet godt fornøjet med at stifte bekendtskab med. Marstal Søfartsmuseum har stor gavn af frivillige medarbejdere, hvoraf nogle kommer dagligt eller et par gange om ugen, medens andre er tilknyttet periodisk eller til forskellige opgaver. Museet kører dermed i betragtelig højere omdrejninger end det ellers ville være muligt, samtidigt knytter det lokalsamfundet og museet tættere sammen og formidling og oplysning foregår i begge retninger

Den frivillige besætning består af Anders Bothe (Frandsenjollen), Anne Marie Hansen (kabys), Bent Staalhøj (film/video), Bjarne Christensen (stålarbejde),



2014 var et umanerligt travlt år – der involverede hele besætningen – herunder de mange frivillige. Her er pakningen af de ca. 1500 medlemsårboøger med bilag, girokort m.v. i fuld fart i messen. Nogle ryger til postvæsenet – øens 827 medlemmer får det håndbragt af museumsfrivillige. Yderst til venstre ses museets nye regnskabsfører Hanne Johansen, der i 2014 afløste Jens Lindholm. Ham har vi ikke noget foto af eftersom det er ham, der har været og fortsat er museets hoffotograf og at det ligger Jens meget fjernt at tage selfie. Ved siden af Hanne observeres Marianne Frederiksen og Erik Petersen og på den anden side af bordet Peter Frederiksen, Niels Lundsager og yder til højre Nikolaj Rosendal.

Bjørn Hansen (avisarkiv), Carlo Reffstrup (glasgraving), Claus Horn (arkitekt), Einar Sillemann (modelbyggeri og -reparation), Else Larsen, Bro, (arkiv/rengøring), Erik Petersen (arkiv), Erik Rasmussen (arkiv/post), Flemming Boye (persondatabasen www.marstallere.dk), Flemming Frederiksen, Næstved (modelbyggeri), Fritz Jørgensen, Svendborg (modelbyggeri/kirkeskibe), Gerda Rydahl (butik), Gunner Egholm (avisarkiv, butik), Jens Lindholm (foto), Jesper Christensen (ANNE KAROLINE), Jørgen Bennick (knytning), Jørgen Dreyer (motorer), Kaj Frandsen (billedarkiv), Kjeld Jensen (billedarkiv), Laila Eriksen (kabys/butik), Leif Rosendahl (færgearkiv), Lone Foght (arkiv), Marianne og Peter Frederiksen (postsortering/

omdeling/spantevedligehold), Niels Lundsager (bibliotek/arkiv), Ole Stryn (tovværk/knytning), Ole Wej (rundvisning), Peder Arne Christiansen (bygningsvedligehold), Tove Hansen (kabys), Ulla Raahauge Jensen (arkiv) og Ulla Steen (butik). I den nyoprettede motorafdeling er følgende tørnet til: Carlo Mortensen, Helge Stærke, John Kristensen, Peer Borge og Torben Bundgaard.

Søren Nissen, der var ansat på Projekt Eriksens Plads, og var gået over til at være frivillig efter at sygdom havde sat ind, afgik ved døden i slutningen af november i en alder af kun 64 år efter et liv med træskibe som anerkendt skibstømrer og kendt for ekspertise inden for søsætning af skibe. *Ålandstidningen* skriver i anled-



Museets skibstømrer Søren Nissen afmønstrede desværre alt for tidligt. Søren havde stolt-heden ved af sit skibstømrerfag, som han beherskede så tæt på fuldkommenhed, som man kan komme. Han havde også blik for andet. Han var med til at starte motorafdelingen på Eriksens Plads, hvortil han havde skaffet og istandsat en Hundested glødehovedmotor, der ugentlig sender sit dunk-dunk ud over pladsen. Her ses Søren mellem John Kristensen (korte bukser) og Carsten Rasmussen..

ningen en nekrolog. På Ålandsøerne var man gået i gang med at bygge replikafartøjer (galeasen ALBANUS), og da man var nået til at skulle kalfatre, måtte man henvende sig til Ebbes Bådebyggeri, idet skibstømmerfaget var gået i glemmebogen. Et eksempel på, hvor hurtigt det kan gå med at miste håndteringen af tingene, når teknikker ikke bliver overført i praksis til en ny generation. Søren drog derop for at kalfatre skrog og dæk og lære håndteringen fra sig. Ebbe var også deroppe i tilsvarende projekt for at slå (kalfatre) og dermed samtidigt lære fra sig. I Tidningen står bl.a. *Sören satte sig snabbt i respekt som en autoritet på alla aspekter av fartygsbygande. 1991 kom han tillbaka till Mariehamn seglande i egen fiskekutter CONNIE. Nu standede han längre. Han ledde bordläggningen av LINDEN (tremastskonnert) och senare var han hovedansvarlig for sjösättningen. Han grep in överallt, ingen uppgift var honom frammande.... Också när briggen TREKRONOR sjösattes i*

Stockholm kallade man på Sören för att garantera att allt skulle gå »som smort«. Det gjorde det också.... Som bekendt stod Søren også for stabelafløbning af BONAVISTA... og nu er han taget ud på sin sidste udmønstring.

En af museets tidligere frivillige gennem mange år, fhv. skibssnedker Verner Rasmussen, Ommel, afgik ved døden sidst på året. Verner var bl.a. med til at hente styrehus og aptering på ophuggerværft Fornæs i Grenå fra Carolineren DORA, som han selv havde været med til at aptere på H. C. Christensens Værft i 1954. Verner var med til at rigge styrehus, salon og kammer an igen i museets udstillinger.

Andet

Mariagerfjord Kommune og Realdania har indgået partnerskab om projektet *Mariitimt Kulturcenter Mariagerfjord*, der bl.a. omfatter Hobro Værft. Til bedømmelse af de indkomne arkitektforslag har EBK været udpeget til fagdommer. EBK holdt



Efterårsferiens »Byg dit skib« blev som vanligt en fuldtræffer.

åbningstalen i Brandts, Odense, til åbning af udstillingen *Havet*, hvortil museet har udlånt billeder og skibsmodeller. Vi har også et par gange haft besøg af repræsentanter fra Køge Maritime Aktivitetscenter. Foreningens formål er at bygge store skibsmodeller (1:20) fra 1500-1700, som har relationer til dansk søkrigshistorie og til Køge som søfartsby. De har bl.a. bygget Linieskibet CHRISTIANUS QUINTUS, Niels Juels admiralsskib fra slaget ved Køge Bugt i 1677. Værkstedet ligger i den Gule Hal på havnen i Køge, hvor man er velkommen til at kikke ind.

Tilbage til vort eget museum, hvor der for fulde huse har været afholdt foredragsaften *Danske sømænd i krig 1939-45* af Anders Bjørn Hansen, forfatteren til bogen *Breve fra Anders*. I værtshallen på Eriksens Plads blev der også gennemført et Sømandskostarrangement med Mette Havsteen-Mikkelsen og Peter Ladefoged ved roret eller grydeskeen med 110 spisedeltagere og venteliste samt overskud til

pladsen. Og videre hen til Ommel Havn, der som vanligt lagde kajplads til det årlige besøg af Øhavet Rundt sejlad med 48 fartøjer, der fyldte godt og dekorativt op omkring broen.

Marstal Skipperforening har gennem en del år to gange årligt afholdt modtagelsesfest for nye elever til Navigationsskolen i Marineforeningens hus med skipperlabskovs fremstillet og serveret af Marineforeningens faste stok. Til modtagelsen og introduktion til stedet er der inviteret repræsentanter for foreninger for at berette om diverse tilbud og muligt donation af en omgang Rigabalsam. Det er en glimrende tradition, som museet med stor fornøjelse har deltaget i alle årene.

Der har været leveret en del foredrag, Karsten Hermansen har ved museets særdeles velbesøgte generalforsamling på hotel Marstal berettet om kinafareren Sophus Black, i Ulbølle Forsamlingshus fortalte han om Marstal Søfart – havets købmænd, i Skt. Jørgens Menighedshus,



Sømandskostarrangementet i Værtshallen, Eriksens Plads var fuldt besat med 110 spisere. Mette Havsteen-Mikkelsen og Peter Ladefoged stod for arrangementet. Peter er her ved at fortælle om næste ret.



Årets udflugt gik denne gang til det nye imponerende Museet for Søfart i Helsingør.

Svendborg om maleren Jens Erik Carl Rasmussen og i Folkeuniversitetet om samme maler og Sophus Black og i Ærø Kunstforening om Jens Erik Carl Rasmussen.

Museumsudflugten for besætning, forhyrede såvel som frivillige samt bestyrelsesmedlemmer foregik i år med Jesper Bus til det nye Museet for Søfart i Helsingør med 41 deltagere. Vi blev vel modtaget og vist rundt og fik forklaret på det utroligt fornemt udrustede museum – en meget givtig tur.

I december blev der afholdt julestue med over 200 besøgende fra skolen og børnehaverne. Veronica Højmark havde rigget et flot juletræ an sammen med andet juleudstilling og nisseka'le, der havde forpuppet sig rundt på museet.

I anledning af Marstals 500 års jubilæum har der, som nævnt, været forskellige arrangementer, Karsten Hermansen har noteret følgende herom:

Marstals 500 års fødselsdag

Marstal fejrede sin 500 års fødselsdag i 2014, og det blev en lang fest, som strakte sig over hele året. Af hensyn til 1000 års fej-

ringen må vi hellere nævne nogle hovedtræk i det nedenstående, så grundidéen kan fastholdes.

Marstal nævnes første gang i 1514, og det er selvfølgelig ikke udtryk for, at byen er grundlagt i det år, men det viser, at Marstal har fået en størrelse og en betydning, der berettiger bebyggelsen til at optræde selvstændigt i en skattemæssig liste, ligesom Ommel allerede havde gjort det 30 år inden.

I forsommeren 2013 mødtes en større flok til møde på Marstal Søfartsmuseum. Alle deltagerne repræsenterede foreninger og institutioner fra Marstal, og alle var klar til at bidrage med ideer og arbejdskraft til fejringen. Turistchef Carl Heide havde været meget ivrig for at igangsætte arbejdet, men uheldigvis blev han syg den dag, mødet skulle holdes. Det afholdt ham dog ikke fra at fremsende en endog meget lang liste med ideer til 500 års jubilæet. Blandt andet ideen om fotokonkurrence og foredragsdage kom fra Heides hoved, medens feberen rasede i ham.

Kort efter mødet etablerede Han Erik Grabow en hjemmeside, som hedder www.marstal500.dk, og her kan man se, hvad der skete i årets løb. Siden er løbende blevet ajourført, så den giver et godt overblik.



Portræt af en slider, Karsten Hermansen, der var omdrejningskrumtap for en stor del af 500-års udskejelserne.

Hjemmesiden oplyser blandt andet om teaterforestillingen *Vi, de druknede*, som opførtes på Marstal Navigationsskole den 28. marts. Søfartsmuseets særudstilling åbnede den 16. april, og Regentbesøget fandt sted den 20. juni. MarstalArts kulturfest ved Jan Kiwi blev afholdt den 5. juli. Verdens største containerskib MARSTAL MÆRSK lagde vejen forbi den 13. juli, og den 23.-24. juli fik byen besøg af de gamle sejlskibe på vej Fyn Rundt. Vejret var fantastisk, og da aftenarrangementet sluttede med Jon Møllers storslåede fyrværkeri til midnat, kunne det ikke blive flottere. Ikke mindst Maritimt Center Ærø tog en stor tørn ved den lejlighed.

Den 7. august var der jubilæumskoncert i kirken, hvor museumsleder Erik Kromann fortalte om søfartshistorien, medens kirkens organist spillede orgelstykker fra nogle af de lande, marstallerne sejlede på.

I oktober blev en fotokonkurrence afsluttet, og i efterårsferien afholdt museet i samarbejde med Ærø Folkeuniversitet tre foredrags- eller højskoledage på Ærø Hotel med ikke mindre end 69 deltagere, som hørte foredrag, kom på rundvisninger, så

teaterforestillingen »839 dage« og hørte kirkekoncert med Alberte Winding.

Men der skete også meget andet, for det var ikke kun jubilæumskomiteen, der var optaget af at gøre 2014 til et festligt år. Fyns Amts Avis' Ærøredaktør, Mathias Sommer, henvendte sig i slutningen af 2013 for at foreslå, at der hver måned i 2014 blev bragt en artikel om begivenheder i Marstals historie. Den eneste regel var, at begivenhederne skulle have fundet sted i samme måned, som historien blev bragt (men naturligvis ikke i samme år!). På museet blev hovederne lagt i blød, og så begyndte den månedlige leverance af stof at tilflyde journalisterne, som efterfølgende tilpassede teksten til avissiderne.

Michael og Helen Christensen, Møllevejen, kom i juli forbi og sagde, at der manglede et fødselsdagskaffebord, for det hørte altså til, når man havde fødselsdag. Det var klart, at der måtte tages hånd om denne sag hurtigt, og inden længe var 14 damer m/k i sving med at bage tykke pandekager lørdag den 16. august, hvor hele gaden fyldtes af fødselsdagsgæster, som nød pandekagerne med æblegrød og stikkelsbærkompot, kaffen og samværret, der sluttede med afsyngning af en ny Marstalsang. Musikken blev leveret af kirkens klokkespil, det gav en god stemning. Helen Christensen sørgede for en fin organisering af det hele fra først til sidst.

Indehaver af sølvmedebutikken Your Design, Pia Christensen, lavede et jubilæumssmykke, som både kunne bruges som slipsenål og broche. En del af fortjenesten er kommet museet til gode. Kunstmaler Rita Lund lavede sin egen jubilæumsplakat til ære for 500 års fødselaren.

Musiker Ruben Jakobsen udgav cd'en »Altid Grolle« til ære for Marstal. Udgivelsen fandt sted i en stuvende fyldt sal på det gamle Hotel Ærø torsdag den 30. oktober, som meget passende faldt sammen med den årlige, nationale »Spil-dansk-dag«.

Ærø Fotoklub var i forvejen involveret i fotokonkurrencen, men klubben stillede også forslag om at lave en billedbog med nye og gamle billeder fra Marstal. Den 7. december udkom Marstal – forandring med forankring som årets sidste jubilæumsindslag.

Det blev en lang, men god fest, som fik understreget, at Marstal ikke er en gammel olding på 500 år, men tværtimod sprællevende og fuld af ideer og godt humør.

Hvordan blev der penge til festen? Ja, uden penge kommer man som bekendt ikke ret langt, men heldigvis var der en enestående opbakning fra byens og øens foreninger, forretninger, fonde og privatpersoner.

Det hele – bortset fra regentbesøget – kunne rent faktisk realiseres uden en eneste kommunal støttekrone. Marstallerne har altid villet klare sig selv, og det lykkedes også denne gang. Tusind tak for det!

MARSTAL

Tekst:

Karsten Hermansen

Melodi:

Hjemad fra langfartens eventyr

Hvor kan man finde en søfartsby
i hele Danmarks rige?

Findes en flække med verdensry,
som kendes over alt?

Svaret er enkelt og lige til,
vi skal jo bare sige
det, som vi tænker alligevel
og ofte har fortalt:

Omkvæd:

*Marstal er uden lige,
det må vi ærligt sige.*

*Marstal er byen, vi hører til,
og som vi vender tilbage til.*

*Uanset hvor man end havner,
så er det Marstal, man savner.*

*Marstal er kendt for sin rummelighed,
som får alle med.*

Søfolk og skibe fra Marstal har
besejlet verdens have.

Derfor så måtte de hjemmefra
som ganske unge mænd.

Rejserne bragte dem langt omkring
for at få nok at lave.

Skibene fragtede mange ting,
men tog så hjem igen.

Marstal er uden lige...

Marstal er lille, men ret global
i positiv betydning.

Byen er helt international
med folk fra fjern og nær.

Marstal er præget af virketrang
trods ofte hård beskydning,
men hvis nu vejen kan føles lang,
så husker hver især:

Marstal er uden lige...

Til »Året der gik« indgår i allerhøjeste
grad også besøg af

MARSTAL MÆRSK i Marstal Bugt

Næppe var oplysningerne åbenbaret om, at en af enhederne i A. P. Møller Mærsk store Triple-E containerskibserie skulle navngives MARSTAL MÆRSK, før søfartsjournalist ved *Fyns Amts Avis* Søren Stids-holt Nielsen luftede idéen over for EBK, Søfartsmuseet, om at få nybygningen til Marstal Bugt i forbindelse med sejlads Gdansk-Aarhus på jomfruturen. Idéen var absolut fascinerende. Kunne det virkelig være en mulighed, at kampen kunne få lov til at hive nogle timer ud af skeduljen og gøre en afstikker fra Langelandsbælt til Marstal Bugt?

Idéen skulle prøves – byens maritime foreninger og Navigationsskolen var medunderskrivere af henvendelse, og sagen tog for alvor fart, da en af museets gode venner, Preben Stampe, kunne meddele, at hans svoger Jimmy Forstholt skulle have skibet som fører. Drøftelser og snak rumsterede langs væk, mails blev rund-



Containerskibet MARSTAL MÆRSK er virkelig en kæmpe, og det var en oplevelse af tilsvarende format, da den ankrede op i Marstal Bugt som gestus til byen.

sendt. Jimmy Forstholt var straks fra første færd varm på idéen, og det var vel nok det, der afgjorde sagen, han havde allerede stukket præsentationskursen ud, før skibet blev søsat.

Vi afventede med spænding de afgørende signaler om, hvorvidt rederiet fandt idéen lige så fantastisk, som vi andre. Det gjorde man, og kort før ankomst danske farvande kunne det meldes ud, at skibet ville anduve bugten oven i købet på en sommersøndag (13. juli) på året for Marstals 500-års jubilæum. Og hvilken ufor-glemmelig eftermiddag! Som Søren

Stidsholt Nielsen skrev *Stadig må jeg knibe mig i armen og spørge om det virkelig var sandt, at vi fik verdens største skib »på afveje« og ind for at hylde den gode skipperby.*

Folk valfartede til strandene på de ærøske og langelandske kyster – nogle med medbragt mad for at få en dag ud af det. En flotille af fartøjer, der stævnede ud med stor besætning i selv småjoller – ja sågar kajakker – udgjorde et broget syn og var samtidigt et synligt bevis på den enorme interesse, som besøget har fremkaldt. M/S SAMKA, der også var af sted,



Størrelsen blev sat noget videre i relief, da M/S SAMKA fortøjede side på storebroderen

gik langs siden, og det gav virkelig perspektiv på størrelsesforholdet, som det ses af fotoet. At se containerkæmpen i Marstal Bugt i de omgivelser, er en oplevelse, der kun er os forundt at overvære én gang. Skibsnavn, hjemsted og præsentationsbesøget er en fantastisk gestus, rederiet har udvist over for byen.

Godt med besøg af containerkæmpen, der er repræsentant for den aktuelle nye skibsfart, der også har sat sine klare spor længere ned i tonnagen, hvor containerferderskibe i allerhøjeste grad indgår. Der er en gevaldig omkalfatring i gang inden for skibsfarten og dens skibe, således er *Coastertiden*, der afløste, sejlskibstiden og sejlskibe med hjælpemotor, ved at gå til tamps. Det tynder hårdt ud i den danske coasterflåde.

M/S DANALITH af Ærøskøbing på 2250 tdw., bygget Sønderborg 1976, er af rederiet af samme navn blevet afhændet til rederi på Comorerne ud for Østafrika. Broderparten af skibet tilhørte ved salget af

Keld Palm og Peter »Knast« Hansen, Marstal, samt skibets maskinmester fra nybygning og frem til salget, altså i alt 38 år, Christen Groth, Dunkær, han ejede alene de 38%. Christen Groth sejlede med skibet til dets nye hjemsted efter oplægning i Marstal. Med salget af DANALITH, der som navnet signalerer, var bygget til skibsreder Jespergaard, Ærøskøbing, er det sidste fragtskib med hjemsted i Ærøskøbing sejlet ud af flåden. Skibet er velholdt og har taget sig godt ud i havnebilledet i Marstal, med master, bomme og eget grej, formentlig den sidste af sin slags i Europa, noterer søfartseksperter Bent Mikkelsen i bladet *Maritime Danmark*, der også citerer Christen Groth for, at skibsfart i dag *er blevet frygteligt bureaukratisk og vi bliver overdænget med papirer og skemaer. Det er næsten ikke til at holde ud. Det med at passe et skib bliver noget vi skal ordne i fritiden og mellem papirerne. Det er ikke noget for sådan en som mig.* Af akkurat lige samme årsag solgte to skippere fra



M/S DANALITH 499 brt./2250 tdw., fortsat med eget gear og intakte lossegrej.

Hadsund, der havde købt en større coaster i 2014, skibet igen efter kun tre måneder, hvor de løb sur i papirvældet og solgte igen på trods af at de driftsmæssigt var kommet i en god charter. De to Poulsen (Korsør)-opererede oprindelige Jørs-coastere PEGASUS, bygget Søby 1981 og MARSUS, bygget Ringkøbing 1986 på henholdsvis 1275 og 1300 tdw. er også rykket ud af rækkerne. PEGASUS, der var under Hollandske Antiller-flag, er gået til ophugning i Pakistan og MARSUS, der fortsat havde Marstal som hjemsted, er solgt til Rusland.

Af Ærørederier består herefter kun rederiet Amanda A/S med coaster af samme navn og rederiet Fabricius, der ejer offshoreskibet SEAGULL, begge hjemmehørende i Marstal. Containerkæmperne MARSTAL MÆRSK, der netop er blevet hjemmeskrevet i Marstal, haler naturligvis tonnagen gigantisk i vejret. Herud over er der

færgetonnagen med hjemsted i øens tre større havne, museumscoasteren SAMKA, bugserbåden MALOU og de to skonnerter FULTON og BONAVISTA, der har Marstal som hjemsted – jo vist er verden blevet omkalfatret og det ganske ufatteligt hurtigt de senere år. Og apropos BONAVISTA. Skonnerten synes nu at være på vej mod en sikret fremtid. Kulturminister Marianne Jelved har udsendt en god melding: *Staten har ved erhvervelsen af BONAVISTA efter Kulturværdiudvalgets indstilling påtaget sig en særlig forpligtigelse til at sikre skibet for eftertiden. Jeg er derfor indstillet på at finde bidrag til driften fra Kulturministeriets midler til det fuldt sødygtige skib. Søfartsmuseet (Marstal Søfartsmuseum) vil nu med bistand fra Nationalmuseet udarbejde fondsansøgninger med henblik på at klargøre skibet til formidling. Marianne Jelved.*



M/S AMANDA, Sietasbygning fra 1981, 499brt./1795 tdw., gearless.



US Coastguards STORIS kommer til undsætning, da motorskonnert ELISABETH af Marstal kom i vanskeligheder under Østgrønland 1947, på rejse fra Ålborg til Angmagssalik og Scoresbysund med gods og udrustning til Eigil Knuths arktiske ekspedition.



M/Sk. ELISABETH oplagt i pælene isvinteren 1956 og knægte på isen med slæder, kælke og ispigge og enkelte på skøjter. Fra venstre med ispig og skøjter: »Tykke« (Helge Thordsen); ukendt; Ole Christensen (i fint klæde), Skolegade; »Nik« (John Thordsen); Hans Mose Hansen; Finn Jensen fra Møllergade (udvandrede til Amerika); Helge »Ålesuppe« (Helge Jørgensen); Arne »Graver« Jørgensen og Niels Erik Petersen fra Søndergade.