

MARSTAL SØFARTSMUSEUM 2011



21. årgang

Redaktion: Erik B. Kromann

Udgivet af:
Marstal Søfartsmuseum Prinsensgade 1 5960 Marstal
Tlf. 62 53 23 31 · Fax 62 53 31 66
E-mail: info@marmus.dk
Hjemmeside: www.marmus.dk



ISBN 978-87-89829-46-3 – ISSN 1398-7844

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

Forside:

Strandstrædebygningen under ombygning forår 2011.

Bagside:

Sejlskibe i Mørkedybet. malet af J.E.C. Rasmussen 1888.
Maleriet forestiller en fiskerbåd for en halv vind og en galease under
bidevindsejlad i frisk luft og krapsø i Mørkedybet,
hvor man aner Ristinge i baggrunden og ser en skonnertbrig og
damperen (færgen) på vej op mod Marstal.
– Maleriet er en af årets nyhvervelser.

INDHOLD

<i>Peter Gebert Steen:</i> Seks år ved Kinakysten Erindringer fra en soraners sømandsliv i årene 1862-68	4
<i>Ole Stig Johannesen:</i> Sejlads på Kinakysten i det 20. århundrede M. Jebsen A/S – et sønderjysk rederi	26
<i>Karsten Hermansen:</i> Et portræt af ELISABETH af Marstal	44
<i>H. P. Jørgensen:</i> Erindringer fra sejlskibstiden	56
<i>Gunner Egholm Rasmussen:</i> Lorens Hansens værftsmodel	75
<i>Gunner Egholm Rasmussen:</i> Lorens Hansen og Winston Churchill	77
<i>Erik B. Kromann:</i> Ord og vendinger	78
<i>Erik B. Kromann:</i> Saltvandsindsprøjtning til den søgrønne kulturarv i Marstal	92
<i>Erik B. Kromann:</i> Årets gang	94

Seks år ved Kinas kyster

Erindringer fra en soraners sømandsliv i årene 1862-68

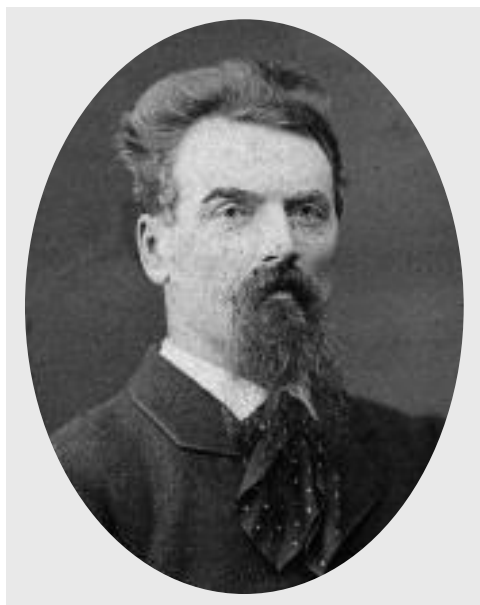
Af PETER GEBERT STEEN

I 1898 kunne læserne af Sorø Avis læse Peter Gebert Steens erindringer om hans seks år på Kinakysten. Steen indleder beskæftiget med at fortælle om, hvor almindeligt det i 1890'erne er at tage til Kina – hvis man har penge – men fortsætter så med beretningen om sine egne besværligheder, da han som 15-årig sejlede med skonnerbrig APOLLO til Kina. Det var ikke Steens første udmønstring, tværtimod var han netop hjemkommen fra en rejse til Sydamerika, så ækvator var allerede passeret hele to gange.

Det kan umiddelbart virke lidt underligt, at en dreng fra Sorø stod til søs, men forklaringen er mere enkel, end man lige skulle tro:

Peter Gebert Steen var født den 29. de-

cember 1846 i Sorø, hvor hans far tre år inden var blevet ansat som graver. Faderen, Josef Christensen Steen var imidlertid født i Ærøskøbing (31. marts 1818-24. februar 1891). Peter Gebert Steen var opkaldt efter sin farfar af samme navn. Denne var også født i Ærøskøbing (7. oktober 1781-13. oktober 1843), og familien Steen havde i det hele taget boet i Ærøskøbing i en længere årrække. Det kan ses den dag i dag, for et medlem af familien Steen, Christen Josephsen Steen, skænkede den 12. august 1756 en stor 16-armet lysekroner til Ærøskøbings nye kirke, som på dette tidspunkt var under bygning og indviedes den 11. august 1758. De ærøske rødder var med andre ord kraftige.



Artiklens forfatter, skibsfører Peter Gebert Steen.



Forfatterens broder, styrmand Albert Josephsen Steen omkommet på Atlanten 1896.



Forfatterens far, Josef Christensen Steen.

Peter Gebert Steen den ældre (1781-1843) holdt sig til landjorden og ernærede sig som købmand i Ærøskøbing, men den ærøske udlængsel strømmede alligevel i familiens blod, for sønnesønnerne fra Sorø, Peter Gebert Steen den yngre og Albert Josefsen Steen (1851-1896) stod begge til søs. Styrmand Albert Josefsen Steen omkom på Atlanten, da han den 17. oktober 1896 blev skyllet over bord fra skonnert RAGNHEIDUR af Reykjavik på rejse fra hjemhavnen til Bilbao med klipfisk. Peter Gebert Steen fik en lang karriere til søs, idet han nogle år efter Kinarejsen blev styrmand og senere fører af en bark fra Riga. Det var også i Riga, han fandt sin kone, Lingsing Jakobsen, som han fik to piger med: Addy og Vally Steen.

Men nu skal det handle om Peter Gebert Steens rejse til Fjernøsten!

Nu om stunder er en rejse til Kina ikke nogen stor begivenhed, især når man har de tilstrækkelige pengemidler. Man rejser med eksprestog gennem fastlandet og går ombord i en stor og elegant passagerdam-

per, som med hensyn til komfort ikke står tilbage for noget 1. classes hotel. Proviant og forplejning er her afpasset efter de klimatiske forhold og rejsen gennem Suezkanalen, Det Røde Hav osv., er for en stor del en behagelig kystfart uden synderlige strabadser, hvor det hele former sig til et interessant billede.

Anderledes var det den gang, da den rejse, hvorom her skal fortælles, gik for sig. Vi havde den gang ingen Suezkanal, så den korteste søvej til Kina og Ostindien gik sønden om Afrika. Men foruden denne kolossale omvej, måtte et sejlskib gøre mange store bugter og afvigelser fra den direkte kurs, dels for at udnytte de gunstige passatvinde og strømninger, dels for at undgå de kontrære. Dernæst havde man ikke den gang hermetisk henkogte spisevarer, man var næsten udelukkende henvist til tørrede og saltede ting, og jeg kan af egen erfaring forsikre, at der hører et vist personligt mod til, når man nærmer sig ækvator, og solstrålerne falder lodret fra den skyfri himmel, da at give sig i lag med en skål gule ærter, gult gammelsaltet harsk flæsk og brunt slimet drikkevand, som til tider lugter meget ilde. Provianten kunne selvfølgelig ikke afpasses efter klimaet; den forandrede sig jo ganske vist nok, men det var således, at den for hver dag blev ældre, altså mere tør, mere salt og mere bedærvet [fordærvet]. Det saltede oksekød kom efterhånden til at ligne mahogni, ganske forbavsende. Beskøjterne, som oprindeligt var hårde og sprøde, blev seje og fulde af orme. Smørret forandrede sig til en olieagtig ildesmagende gele, som måtte påsmøres brødet med pensel, hvis man ikke foretrak at dyppe.

Det eneste produkt, som nogenlunde beholdt sine naturlige gode egenskaber, var de velsignede gode ærter. Derfor tror også sømanden, at da Vorherre skabte ærteplanten, var det af særligt hensyn til ham.

I året 1860 købte en driftig dansk køb-

mand, af et Altona firma, en 20 år gammel skonnertbrig, som havde, det stolte navn APOLLO. Skibet var kobberfast (kobberfast vil sige, at skibet er bygget med kobberbolte) og kobberforhudet, det var bestemt for de lange rejser, og havde stedse faret på sådanne. Der var på dette tidspunkt det ejendommelige forhold, at næsten hele den kinesiske kystfart var i hænderne på kinesiske »Dschonker« (fartøjer) og danske skibe. Såvel Flensborg, som Haderslev, Odense og København, ja næsten alle danske søstæder udrustede skibe til denne fart. Det var også hertil, at købmanden bestemte APOLLO. Skibet, som på skibsværftet i Flensborg blev for-tømmret, kalfatret til ny kobberforhudning, blev i det hele taget vel udhalet og udrustet for den lange besværlige rejse. Besætningen kom til at bestå af kaptajnen, 1. styrmand og 2. styrmand, tømmermanden, en matros, én jungmand og den meget vigtige person »Kokken«. Jeg havde den ære at være denne betroede mand: – jeg var lige hjemkommen fra en rejse til Rio Janeiro i Brasilien, havde altså passeret Ækvator to gange, og uagtet jeg endnu kun var 15 år, var jeg dog ingen ferskvandsunge.

Efter fuldendt reparation i Flensborg, afsejlede vi i ballast (et skib siges gå i ballast, når det ikke har nogen nytteladning, og derfor har måttet indtage ballast i stedet for) til Sakskøbing, indtog der en ladning korn, og gik med denne til Hull i England. Her lossede vi kornet og indtog en ladning kul, bestemt til Singapore, en ø ved sydspidsen af halvøen Malakka i Ostindien. Medens vi lå i Hull, deserterede to af mandskabet, – letmatrosen og jungmanden; i deres sted fik vi en finne og en manilla-mand ombord. Finnen var en ondsksfuld slagsbroder, som gerne brugte kniven. Manilla-manden hed »Bill«, han havde tilbragt sine barndomsdage på øen St. Helene, hvor hans fader passede Napoleons grav. Han lod sig senere hverve til

den engelske armé og blev tambur, men han deserterede, blev nappet og straffet med trædemøllen. Han var som sømand næsten ubrugelig, hvorfor han blev ildeset af kammeraterne, som delvis måtte gøre hans gerning; men han var et glad og godt menneske; han blev på rejsen min gode ven, han lærte mig de første talemåder i det engelske sprog og understøttede mig efter bedste evne i min ret besværlige forretning.

Skibet blev i Hull yderligere udrustet for den lange rejse, således blev der f.eks. agter for fokkemasten bygget et lille to-etagers træhus. I stuen indlogeredes to svin, og på første sal 12 høns og en hane, det var til ekstra forplejning på rejsen. Vi stod herpå den Engelske Kanal ud med gunstig vind. Men i den Spanske Sø (Biscayen) mødte vi stormende vejr, og Atlanterhavet væltede sine vandmasser ind i bugten. Først da vi var passeret Finisterre på Spaniens nordvestkyst, fik vi atter ro; thi her traf vi den såkaldte »Portugiser-norden« og nordenstrøm, og nu bar det rask nedad mod øen Madeira. På højden af Finisterre lykkedes det os at harpunere to »Springere« 150 pund stykket. Springeren hører til de såkaldte tandhvaler (Delfiner), dens mund har form som et næb. Navnet kommer fra, at den kan springe op over vandet, derved kan den stille sig ganske lodret med hovedet op, og jeg har set 8-10 fod af den over vandet ved denne lejlighed.

Den forekommer i mindre flokke i Nordsøen, ja, selv i Østersøen har jeg truffet den, men dens egentlige hjemsted er de sydlige have.

Vi trak den tykke spækhud af disse dyr og smeltede den til tran. Dernæst udskar vi mørbraderne, som smagte særdeles godt, når de tilberedes som bøf-steg. Det gav en sund og behagelig afveksling fra den daglige skibskost. Springerne ligner, opskårne i de indvendige dele, nærmest et svin. De løber ofte i store flokke på indtil



Familien Steen. Lingsing Steen, født Jakobsen i Riga, sidder under det venstre vindue med datteren Addys hoved på sin skulder. Datteren Vally sidder ud for sin far, Peter Gebert Steen, i trillebøren. Billedet er antagelig taget i Pedersborg ved Sorø i 1896.

et par hundrede, tæt under skibets bov, og er meget lette at harpunere, så et sejlskib sjældent passerer disse højder, uden at det lykkes at komme i besiddelse af en eller flere.

En morgen tidlig fik vi Madeira i sigte på lang afstand. Ankomne hertil, måtte vi ligge og »daske« (Forinden vindskifte afløses af blæst, mærkes bevægelse ofte nogle dage i vandet. Denne rullen bringer sejl og tovværk til at slå mod hinanden eller »daske«) et par dage i stille vejr. Så fik vi en svær tordenbyge af NO og samtidig NO-passaten (En passat er, som bekendt en vind, der blæser fra samme kant hele året). Denne passatvind strækker sig i et bredt bælte over til De Vestindiske Øer, mod nord afgrænses den af det såkaldte »stille bælte«. NO-passaten udmærker sig ved, at vindstyrken næsten altid er

passende til fuldt sejl, desuden er vejret smukt, himlen høj og søen blank, aldrig brydende. Det var derfor en behagelig, men dog i tidens løb, noget ensformig sejlad i denne passat. Vi blev imidlertid der behageligt overraskede med en ny delikatesse, nemlig flyvefisk. Om dagen så vi ofte disse fisk i større flokke flyve hen over vandfladen. Da APOLLO var et lille skib og stærkt lastet, lå det lavt på vandet, og det passerede, derfor især om natten, når skibet slingrede i søgang, at hele fiskeflokkene fløj mod sejlene og faldt ned på dækket. Der blev derover stor glæde om bord; thi flyvefisken er både meget kødfuld og delikat.

Vi nærmede os nu Ækvator, og der skal, efter gammel skik og brug, de af besætningen, som ikke før havde passeret linjen, »døbes«, og derved sættes i klasse

med langvejsfarere. Ombord på APOLLO havde kun 2. styrmand, Bill og Kokken (jeg), tidligere passeret linjen, og sidste tilkom det, at forrette den løjerlige og rå ceremoni. Jeg skal fortælle, hvorledes det foregik om bord på APOLLO og omtrent således foregår den på alle sejlskibe. Først fyldes et meget stort kar, spolekarret, med havvand til randen, herover anbringes et med sæbe, som kan vippe. Af træ tildannes tre mægtige barberknive, den ene får glat æg, den anden æg forsynes med små-, den tredje med store, spidse tænder. I en spand sammenrørt svensk tjære og gammelt madfedt; det blander sig i varmen til en tynd sirup. Den ene af de agerende maskeres og pyntes i lighed med guden Neptun, de andre som dennes medhjælpere. Imidlertid havde de, som skulle døbes, gemt sig på forskellige steder i skibet. Neptun og medhjælperne foranstaltede

et større spektakel ved hjælp af tågehorn og kobberkasseroller. Så spørger Neptun med høj røst, om der er nogen i dette skib, som vover, at passere linjen uden dåb og offer. Da ingen melder sig, beordrer Neptun medhjælperne at eftersøge skibet: det varer ikke længe, førend de kommer trækende med en stakkels synder. Neptuns kommando er, som al skibskommando, kort og tydelig. »Sæt ham på vippen!« »Rig ham af!« Medhjælperne afklæder ham til bæltstedet. »Sæt ham ind«. Den ene holder så staklen, medens den anden, med en stor pensel, smører siruppen på hænder, arme, overkrop, ansigt og skæg, hvis han har noget, men ikke i håret. Når dette er forbi, ligner den indsmurte på det nærmeste en glaseret mulat.

Nu kommer de skrækkelige barberknive frem og priserne for barbering med dem angives. De glatte koster f.eks – 5 om-



Skibet APOLLO, som Peter Steen sejlede på Fjernøsten med, var rigget som skonnertbrig. Her ses et tilsvarende samtidigt skib skonnertbriggen LYDIA af Marstal, bygget Kalmar 1851 og forlist 1868.

gange grog – til hele besætningen i den første havn, den med de små tænder – 3 omgange – den med de spidse – 1 omgang –, men den barberer også derefter. De fleste valgte den glatte kniv. Nu griber begge medhjælperne fyren, medens Neptun, i egen person, barberer, hver gang kniven bliver for fuld, tørrer Neptun den af i døbebarnets hår. Så »afæsker« han ham edsformularen, som gerne lyder: »Vil du altid være en brav sømand, vil du altid komme dine kammerater til hjælp, når de er i havsnød eller pengenød? Vil du give 5 omgange grog til bedste for dine kammerater i første havn? Vil du sørge for, at ingen med dit vidende passerer linjen uden dåb og offer?«. Derpå giver Neptun et vink, vippen går, og fyren falder bagover ned i karret; han trækkes op og dypes tre gange til yderligere bekræftelse, og en sådan ed er for en sømand bindende, for hele livet. Endelig erklærer Neptun ham højtideligt for optagen blandt »Langvejsfarerne« og tilsiger ham sin beskyttelse, for stedse.

Under linjen havde vi, det sædvanlige der, herskende stille vejr, somme tider med svære byger og stærke, meget stærke regnskyl, som vi benyttede til at fylde vores tomme vandfæde og til at vaske vort tøj; man kan som bekendt ikke vaske i saltvand. Så gik vi gennem SØ-passatens bælte, bidevind, med så stor sejlføring, som mulig, og nåede de vestlige vindes bælte, helt ovre ad Brasilien til. Og nu gik det øster på med vinden ret agter og umådelig høj, men lang sø.

For at få gunstig vind og strøm må man gå langt sønden for Afrikas sydspids. Men når man er på længde med Det Gode Håbs forbjerg, sørger naturen igen for en forfriskning for sømanden, denne gang i form af albatrosser og kapduer, som findes her i stor mængde. Begge disse fugle hører til stormfuglene, en gruppe af svømmefugle, som findes på de åbne verdenshave. Kapduen bliver godt en halv alen

lang, hvorimod Albatrossen kan blive et par alen og skal kunne nå et vingefang af 6 alen; den er således en meget stor fugl. Kapduen er foroven mørkebrun eller sortplettet, forneden hvid. Albatrossen er hvid med sorte vinger. Begge er grådige og fremgangsmåden, ved at fange dem, er derfor meget primitiv. Man befæster på enden af en stærk fiskeline en sædvanlig medekrog, hvorpå er sat et stykke flæsk, og lader dette slæbe i skibets kølvand. Fuglene slår da ned for at tage flæsket og bliver meget ofte hængende på krogen. Vi fangede mange. Albatrossen er ikke meget kødfuld og heller ikke særdeles velsmagende, men vi spiste den alligevel med god appetit. Når man sætter albatrossen på dækket, er den ikke i stand til at hæve sig op; den gør nogle frugtløse forsøg, men finder sig så i sin skæbne, sidder stille eller trasker med en besværlig gang rundt på dækket. En anden mærkværdighed ved den er, at den, så snart den sættes på dækket, bliver søsyg og kaster op. Og det uagtet den er en udmærket flyver og på vandet tåler alle mulige bevægelser.

Her nede på de sydlige bredder var klimaet råt og koldt; vi benyttede denne gunstige temperatur til at slagte vores svin og levede nu højt i længere tid. Vi havde her en 8 dage meget svag vind og mægtig høj søgang. Under disse forhold var det ganske umuligt at tage søbemad. I vort mel var begyndt at komme midere; vi levede derfor 8 dage af pandekager. Min ven, Bill, hjalp mig at bage og lærte mig at vende en pandekage ved at kaste den til vejrs. Der er forskel på at bage på land i et køkken og så i en kabys (et skibskøkken). Tænk om køkkenet på én gang begyndte at slingre, tallerkenerne faldt af bordet, suppen sprøjtede ud af gryden og truede med at slukke ilden.

Men vejret bedredes, og kursen sættes nu mere mod NO, lige mod øen Java. Vi begyndte svært at længes efter land; vi havde, siden vi passerede Madeira, ikke

set land. De første bebudere af, at vi nærmede os Java, var nogle fugle, som sømændene kaldte »Bådsmænd«, fordi halen har form af et såkaldt »merlespiger«, et instrument af jern, som bådsmændene om bord brugte til at splejse med. Det er overordentlig smukke fugle, på størrelse med en due; vist nok de samme, som zoologerne kalder tropisfugle.

Endelig en skønne morgen, fik vi land i sigte, og vi satte kursen efter Sundastrædet, som skiller øerne Java og Sumatra.

Da vi kom ind i strædet, blev vores 6 kanoner ((alle sammen drejebøsser) drejebøsser eller svingbøsser er kanoner, sidder fast på rælingen og kunne drejes vandret om en tap)): ladede, ligesom geværer og piker (lange spyd) bragtes i beredskab. Thi skønt hollandske kanonbåde nogenlunde passede på sørøverne, hændte det dog, at skibe på APOLLOS størrelse blev plyndrede.

Sejladsen op ad Sundastrædet foregik stadig under kysten, så at vi bekvemt med blotte øjne kunne se og glæde os over den yppige, tropiske vegetation, over landsbyer, hytter osv. En middagsstund ankrede vi ved den lille by Anjer på Java, for at fylde vand i beholderne og proviantere. Her kom indbyggerne i både ud til os og falbød høns, æg, »yams«, Pine Apples (ananas), sweet potatoes (sweet potatoes er en plante med en knoldet rod, der spises ligesom kartofler), bananer m. m. Vi blev vel forsynede med disse Guds gaver og forstod at skønne på dem. Om aftenen løftede vi anker og løb ud i Sundahavet, gik gennem strædet mellem Banka og Billiton (to småøer mellem Sumatra og Borneo), passerede linjen for anden gang og satte kursen direkte på Singapore. Efter 123 dages lykkelig rejse ankrede vi på redene ved Singapore, som skulle danne udgangspunktet, for vores rejser på kysten af Kina og Ostindien. Byen ligger som bekendt lige på sydspidsen af halvøen Malakka.

APOLLO var, førend vi forlod hjemmet, af et Hamburger-firma fragtet for et år fra den dag. Kaptajnen meldte skibet ladeklart i Singapore havn. Fragten blev betalt månedlig med en vis sum. Vi var adresse-rede til en Hr. R. Levysohn i Singapore; denne fragtede igen skibet til en kineser, en købmand ved navn Yap-la-svi. Da kullasten var udlosset, blev skibets bund skrabet og rensat; dette arbejde udførtes af de indfødte uden brug af dykker-redskaber. Det er aldeles forbavsende så længe malajerne formåede at dykke under vandet. Drengene i 6-7 års alderen svømmer som fisk. Kaster man et pengestykke, med den skarpe kant foran og med al sin kraft, i vandet, formår de, at dykke efter det og gribe det.

Da skibet var meldt ladeklart, kom Superkargoen (Superkargoen betyder ejer af skibsladningen) om bord tilligemed fire af hans skrivere og ca. 20 »kulier« (lastdragere). Vor første rejse gjaldt byen Kam-bodja, som ligger ved sydspidsen af Kochinkina. Vi indtog ballast og en del store ikke meget svære kasser. Indholdet af disse var opium i blærer, som skulle indsmugles i Kambodja. Kaptajnen fik stort ekstra gratiale for at tillade dette smugleri, som var forbundet med stor risiko. Førend vi forlod Singapore, blev finnen og min gode ven Bill afmønstrede. I deres sted fik vi en kineser-kok, og jeg avancerede til jungmand. Vi var således 6 europæere og 27 kinesere, i alt 33 mand om bord. Superkargoen forærede os nogle høns og en mængde bananer.

Nu var der ikke mere kedeligt om bord; thi vi havde god lejlighed til at studere kineserne på nært hold. Forholdet mellem dem og os var, på hele rejsen, ret godt; jeg spiste daglig sammen med dem, og deres tarvelige kost smagte mig bedre, da den passede bedre til klimaet end den fede, svære og salte skibskost.

Yap-la-svi var en dannet mand og også en fin og rig mand. Han havde lange negle

på alle fingre, medens hans 1. kontorist kun førte lange negle på venstre hånd, men neglen på tommeltot var så til gengæld 1½ tomme.

Som bekendt blæser vinden langs Kinas og til dels Bagindiens kyst ca. 6 måneder fra NO og 6 måneder fra SV, de såkaldte »monsuner«. NO monsunen blæser i den tørre tid, SV monsunen i den regnfulde periode. Vi forlod Singapore med SV monsunen og havde derfor hurtig rejse til Kambodja. Natten før vi ankrede på denne red, blev opiummet taget ud af kasserne og smuglet i land på kysten.

Fra redten til land er ca. $\frac{3}{4}$ mil. Byen ligger på venstre side, ca. 2 mil inde i landet ved en lille flod, som næppe er over 5 mil lang. Den første mil, op ad floden, er landet vildt og ubeboet. Flodbredderne er bevoksede med buske og kratskov; en mængde smukke fugle så vi her, men især aber i forbavsende mængde. Mødrene sprang fra træ til træ med ungerne hængende under bugen. Når vi gjorde landgang, sædvanlig for at hente brænde, blev vi altid af disse ondsksfulde dyr modtaget med en regn af grene og nødder; aberne flygtede aldrig langt for os, og kom straks tilbage. Sommetider, når de blev for næsvise, sendte vi et skud hagl ind mellem dem. Efter et sådant skud genlød skoven af deres hyl; det var som om flere hundrede djævle skreg i kor.

Man kunne passende kalde floden for »Krokodille-floden«, sådan vrimlede det med disse dyr. Når vi roede op ad, fulgte gerne flere mindre krokodiller bådens kølvand. Inde på bredderne så vi de meget store krokodiller ligge ganske stille; når vi så passerede sådant et uhyre, trak vi ganske stille på årene, og rorsmanden holdt bøssen i beredskab. Vi var nemlig bange, men for resten tror jeg slet ikke, at uhyrerne tænkte på at gøre os nogen fortræd; vi benyttede desuden altid storbåden, så det var jo heller ikke så let for dem at skade os.

Omtrent en mil oppe ad floden boede en fransk missionær. På en lille bro stod den gamle præst altid og modtog os, når vi kom op eller ned ad floden. Jeg husker ham så tydelig; han var så mager og indtørret, at han næsten ikke lignede et menneske mere, men han var mild og venlig. Vi var ofte i land hos ham. Han havde af træ ladet opføre en meget primitiv kirke med et ganske lille tårn, og i tårnet hang en gammel skibsklokke. Rundt om kirken var en lille koloni på højst 50 indfødte mænd, kvinder og børn, som han havde forstået at vinde for sin lære. En dag flagede han for vores kaptajn, fordi en tiger hver nat kom ned og brølede udenfor hans hus, som med sit udhus for husdyrene lå op til kirken. Vi blev da den nat i land, for muligt at fælde tigreren, vi var 4 mand foruden kaptajnen, alle forsynede med bøsser. Vi installerede os i kirken og lavede nogle skydeskår hist og her. Tigreren indfandt sig også ganske rigtig om natten, og vi fik lejlighed til at sende den en salve. Næste dag sporede præstens folk dyret og fandt det dødt i skoven. Da vi, nogle dage senere, besøgte præsten, lå tigerskindet udspilet til tørring på kirketaget. Kambodja var en lille by, som ikke i ret lang tid, havde været åben for europæerne, da vi besøgte den. Vi så ofte her religiøse skikke, som altid bestod i, at en præst, over-smurt med blod og selv blødende af flere sår, hvori somme tider stak små spyd, løb, som en rasende gennem gaden. De fleste af indbyggerne fulgte præsten i samme tempo, alle skrigende og råbende af fuld hals. Vi forstod selvfølgelig ikke et muk af den hele galskab.

Da vi forsynede os med drikkevand for rejsen, måtte vi hente det 5 danske mil inde i landet, hvor floden havde sit udspring. Her lå et tempel. Præsterne var alle klædt i gul silke. Hos dem tiltuskede vi os for nogle tomme flasker, 2 aber, nogle fugle og en del frugt.

Den ladning vi indtog, bestod af sandel-

træ, peber, tørret frugt og ca. 200 meget flotte elefanttænder, alt tiltusket for opium. Denne ladning var bestemt for Amoy, en kystby overfor øen Formosa. Vi havde imidlertid opholdt os temmelig længe i Kambodja, og vi nåede derfor ikke halvvejen til Amoy, førend monsunen begyndte, at skifte fra SV til NO; vi traf derfor ofte modvind og ondt vejr med regnskyl. Vi døjede alle meget på denne rejse, men kineserne dog mest; thi de var ikke synderlig søvante. De 20 kulier måtte desuden logere på dækket. Superkargoen og hans fire kontorfolk boede i storbåden, hvorover, der med hjælp af bambusrør og måtter, var bygget et tag; det var et forholdsvis godt logi.

Gamle Yap-la-svi var syg og svagelig; han og hans kontorfolk røg desuden bestandig opium. En morgen mærkede vi på kineserne, at der var passeret noget ekstra. Det varede heller ikke længe, så meldte den første kontorist til kaptajnen, at Yap-la-svi var stille hensovet om natten i en opiums-rus. Samtidig overgav de til kaptajnen, nøglerne til hans kister og penge-kasser, og ydermere blev alle disse forsegledede af papirstrimler, som klæbedes over låg og underdel. Gamle Yap-la-svi var en stor handelsmand og en meget rig mand. Han talte tåleligt godt engelsk. Jeg sad ofte i båden hos ham og han fortalte mig da mange interessante ting om Kina og det kinesiske folk; Jeg måtte så til gengæld fortælle om Danmark og Sorø. Da han blev mere og mere svagelig, hjalp jeg ham til rette med opiumsrygningen, og når han sov ind, slukkede jeg den lille opi-umslampe. En gang spurgte jeg ham, hvorfor kvindernes fødder blev således mishandlet i Kina. Han svarede mig, at der en gang, langt tilbage i tiden, da kvinde-emancipationen (kvindechauvinismen) var nået sit højdepunkt, havde været fare for, at kvinderne skulde tage brødet ud af munden på mændene og gøre dem til underdanige. Så gjorde mændene oprør og



dømte kvinderne til at gå med jernsko fra fødslen.

Men især om Amoy, hvor han hørte hjemme, fortalte han mig meget. Han havde der to hustruer og børn, som han længtes meget efter. Han var den eneste kineser, som jeg har fattet mere end almindelig godhed for, og jeg ofrede ham en lille tåre.

Det var Yap-la-svi's forretningspersonale meget at gøre, at vi bragte hans lig med til Amoy; thi dels var det hans hjemstavn, dels findes i Amoy en af de kirkegårde, som foretrakkes for andre. Da det ikke var nemt i en hånd vending at lave en hermetisk ligkiste, så benyttede vi et af vores største og længste vandfæde. Kineserne klædte nu liget i det fineste og kostbareste skrud; det fik den ene silkebeklædning over den anden. I fadet blev indlagt 5 par sko, en liden pose penge, en liden pose med risengryn, opium, opiumpibe samt flere andre nødvendigheds- og luksusartikler. Vi havde taget den ene bund ud af tøndens og stillet den på enden;

vi stak nu den gamle kineser i tønden, men den viste sig, at være for kort – han stak hovedet over kanten. Der var ikke andet for, end at lade ham gøre en lille knæbøjning, hvilket Tømmermanden besørgede ved, at stikke hånden gennem spunshullet. Det knagede lidt i de gamle ben og så sank hovedet ned i tønden. Så blev bunden lagt ind igen, og tøndens surret på dækket. Imidlertid tiltog det med storm og ondt vejr, kineserne kunne ingen mad få kogt, våde og halvsyge var de alle, så begyndte overtroen at gøre sig gældende, og da vi var drevet over under Hainan (en stor ø tæt ved det egentlige Kinas sydspids), så blev det besluttet, at kaste tøndens over bord. Kineserne malede forskellige oplysninger udenpå tøndens om dens indhold osv. På begge ender blev med stor rød skrift bekendtgjort, at den, som fandt tøndens og bragte den til Amoy, ville få en belønning af 500 »Taëls«, ca. 2000 kr. – udbetalt.

Endelig kom vi udenfor Amoy havn, og her så vi 2-300 mennesker stå, tilsyneladende, på vandet. Da vi kom nærmere, viste det sig, at det var kinesiske fiskere, som benyttede små flåder af tykke bambusrør til at stå på.

Så snart vi var vel til ankers i Amoy havn, kom hele det hellige kinesiske politi om bord i anledning af Superkargoens død. Der blev optaget protokol osv.

Når man kommer ind i havnen, ligger den kinesiske by til højre. Europæerne og andre hvide bor derimod til venstre på en ø, hvor der er opført koloni-huse og der ligger prægtige villaer. Amoy er en meget stor by, men uagtet, den allerede dengang, blev besøgt af en mængde europæiske skibe, havde byen dog fuldstændig beholdt sit kinesiske præg. Om dagen gik ingen europæer alt for langt bort fra havnegaderne, og om aftenen vovede ingen sig i land, dertil var usikkerheden, den gang, for stor, og kinesernes had til de fremmede for stærkt. Thi handlen på Amoy

var, ligesom på alle andre kinesiske byer, tiltvungen af europæerne ved kanonernes magt.

Det var bestemmelsen, at vi fra Amoy skulle gå til Formosa, men flere tusinde af de såkaldte »sorte kinesere«, en oprørt stamme fra det indre af landet, rykkede frem og belejrede byen. Alle skibe, som enten lå i havnen, eller efterhånden ankom, blev derfor af kineserne fragtede under følgende betingelser. Skibet skulle dag og nat ligge sejlklaart med sejlene hængende i buggaardingerne (Buggaardinger er »touge«, ved hvilke råsejlene hejses op og ned). Ankrene skulle være klar til at slippe, kanonerne klare til skud, besætningen være bevæbnet og på sø-vagt (Være inddelt til vagttjeneste, som til søs). Skibet blev nu lastet med alle mulige kostbarheder. Så snart der viste sig overhængende fare for, at sorte kinesere skulle trænge ind i byen, kom der gerne 400 kinesere om bord, for i nødsfald at flygte til søs. For det tilfælde, at det skulle være stille vejr, når flugten skulle iværksættes, blev der lavet en mægtig åre, hvormed kineserne så tænkte sig at vrikke skibet ud af havnen; dette lader sig virkelig også gøre, når der, som her, er tilstrækkeligt mandskab til at sætte sådan en »fiskehale« i bevægelse. Desuden blev der udspændt net, for at vanskeliggøre, at der blev kastet stink-potter om bord. Den bekendte kinesiske stink-potte er af ler, dens indhold er kinesernes hemmelighed. Når en sådan potte falder på et skibs dæk, udspreder det en stank, som dels dræber de ombordværende, dels bedøver dem for lang tid.

Vi var, under disse omstændigheder, godt anskrevne hos kineserne i Amoy, og vi turde derfor risikere at betrede den indre del af byen, hvor rimeligvis ingen fremmede havde været før os. Her så vi forestillinger på kinesiske teatre. De gik for sig på en overdækket forhøjning, medens tilskuerne stod under åben himmel. Jeg skal give en kort beskrivelse af en

forestilling på et Rotteteater. Da tæppet gik op for første akt, så man en platform, hvorpå var anbragt et hus, der næsten fuldstændig var af glas. Huset har kun et værelse, den bageste væg er mørk, gulvet ligeledes. Nu åbnes en lille klap i den mørke bagvæg, og en stor gammel rotte kommer ind. Men den er ikke sort eller mørkebrun, som vores rotter, den er kanariegul. Klappen åbnes på ny og en lysegrå rotte kommer til syne. Og således fremdeles den ene efter den anden, så at den næste er så forskellig, som mulig, i farve fra den foregående, indtil omtrent et halvt hundrede rotter er forsamlede. Rotterne ser på hverandre, nogle begynder at slås, og det ville rimeligvis ende med almindelig batalje, men så går tæppet ned. 2. akt begynder som første, men nu har alle rotterne en lille klokke hængende om halsen. Snart begynder alle rotterne samtidig at løfte på benene, denne naturlige bevægelse går over til en vild dans, en ellevild Kan-kan. Alle de små klokker klinger, og tilskuerne bryder ud i stormende jubel. I 3. akt er ligeledes 50 rotter forsamlede i huset, men de har ingen klokke om halsen, og farven er, som på vor gode danske race. I midten af huset ligger en stor flad sten, hvorpå flere rotter tager plads. Det varer ikke længe, før der opstår almindelig uro blandt dyrene, alle vil sidde på stenen, men der er kun plads til omtrent en tredjedel. Det udarter til slagsmål, til sidst til kamp på liv og død. Stenen bliver stormet, indtaget og tabt igen. Der ligger allerede flere rottelig rundt om kamppladsen, så går tæppet ned, forestillingen er forbi, publikum spredes og alle har moret sig udmærket. Det forstår sig af sig selv, at rotterne er kunstig farvede. Dansen og kampen frembringes ved, at husets bund, som er af jernblik, bliver opvarmet.

Vi var også inde i flere kinesiske templer. Medens præsterne her forrettede de kirkelige ceremonier, stod folk og sludrede ganske højt og gemytlig sammen. I

forgrunden sidder ofte nogle på gulvet og spiller terninger eller andet hasardspil under gudstjenesten.

Især gadelivet er interessant. Det vrimer af mennesker, som alle er travle og beskæftigede; thi kineserne er meget flittige. Overalt på gaden, hvor pladsen er til det, ser man barbererne i færd med at barbere, ikke skæg, men hoveder. Den kinesiske barberkniv er meget kortere end den her brugelige, men den er til gengæld næsten ligeså bred som lang. Barbererne er tillige massører, men for øvrigt er enhver kineser massør, da massage hører med til det kinesiske folks fornødenheder.

Vi lå fulde tre måneder i Amoy, og det var ubetinget den bedste tid, jeg tilbragte på denne kyst. Vi havde da ikke andet at bestille end at holde vagt. Kineserne var opmærksomme imod os og bragte os frugter og høns til foræring, så høns i karry med ris var daglig ret. Hver dag kom der både ud til skibene, i hver båd var der 20 til 30 unge kineserinder, alle sammen sy- og vaskepiger, som søgte arbejde. For en billig penge reparerede og vaskede de vort tøj. Det var små, venlige jomfruer. Undertiden foranstaltede vi bal om bord med harmonikamusik, og så lærte vi jomfruerne at danse vals og rheinlænder.

Imidlertid fortrak de sorte kinesere, og den ny Superkargo bestemte, at skibet skulle gå til den nordligste by på Formosa, Tamsui, for at hente passagerer til Amoy. Vi indtog ballast, og mellemdækket blev indrettet for passagerer. Vi gik sønden om øen Formosa, da vi ikke kunne krydse mod den svære NO monsun, og da vi kom på den anden side af øen, drev vi med den herskende syd-strøm, mod vind og sø, op til Tamsui. Her indtog vi så ca. 400 passagerer; mænd, kvinder og børn. De bragte alle lidt, men ikke megen, bagage, og alle disse mennesker og sager kom ned på mellemdækket, og så gik vi til søs igen. Men når man, fra nord-enden af Formosa under NO monsunen, skal til Amoy, så har

man ikke blot vinden, men tillige en meget stærk strøm imod sig. Man må derfor passe omhyggeligt på, at strømmen ikke bringer een for lavt; thi da er det ganske umuligt at krydse op igen mod vind og strøm. Dette kan kun hindres ved at føre svære sejl, så skibets fart fremad kan blive stor.

Men vi traf denne gang meget hårdt vejr, og ved det svære pres af sejl var skibet mere under end over vandet. Vi måtte derfor skalke (at skalke en luge er, når lugedækslet er lagt over lugen, at lægge en pressending over, som med tynde lister spigres fast til lugekarmen) alle lugerne til mellemdækket, for ikke at få skibet fuld af vand. Men derved blev ventilationen til de mange mennesker i højeste grad mangelfuld. Stormen tiltog i styrke, men trods dens hulen og trods søens brus, kunne vi dog høre de gennemtrængende skrig af de ulykkelige indespærrede. Endelig nåede vi smult vand ovre under Amoy, så vi kunne tage lugerne bort. En våd damp og en væmmelig stank slog os i møde, og på mellemdækket lå mænd, kvinder og børn, forskelligt husgeråd, kasser, baljer osv., hulter til bulter imellem hverandre.

Vi var straks på det rene med, hvorledes det hele var gået til. Da stormen begyndte, og søen tog til, blev omtrent alle søsyge. Da stormen voksede til orkan, og skibet slingrede og stampe i den høje sø ved det store sejlpres, så var det umuligt, for de stakkels kinesere på det flade mellemdæksgulv, at holde sig fast, og de blev derfor sammen med de forskellige genstande kastet fra den ene bordside til den anden, svækkede som de var af søsyge og mangel på frisk luft.

De lå næsten alle som livløse, da vi åbnede lugerne. Efterhånden, som den friske luft trængte ned gennem lugerne, kom de fleste til besindelse, men pattebørn og mindre børn var alle døde, rimeligvis, fordi de kom til at ligge underst, når hele redeligheden rullede fra side til side, måske

også af luftmangel. Alle var mere eller mindre kvæstede, og skrækkelig smudsige var de tillige. Da vi kom til Amoy, indfandt det høje politi sig igen, og der blev optaget forhør over det forefaldne.

Fra Amoy afsejlede vi i ballast til Bangkok, hovedstaden i Siam, hvor vi indtog en ladning små fisk, omtrent så store som sardiner, og disse fisk blev nedsaltede i selve skibets lastrum. Arbejdet besørgedes helt og holdent af kvinder. De siamesiske kvinder udmærkede sig ved en stærk udvikling af brystpartiet, som bæres oppe ved et tørklæde (sædvanlig af silke), som var svunget om halsen. Desuden var de stærkt forfaldne til tygning af betelnødden, som er meget udbredt og anvendt i Ostindien. Betelnødden er frugten af en af de smukkeste palme-arter. Den tygges, som skrå, sammen med bladene fra en peber-art og virker oplivende, men den giver læberne og tandkødet en levret, mørkerød farve og gør tænderne sorte.

Fra vidunder-byen, Bangkok, skal jeg kun meddele, hvad der interesserede os søfolk mest, nemlig de overordentlige smukke rofartøjer, som tilhørte kongen og landets stormænd, og som ofte i lange rækker roede op eller ned ad floden. De blev i reglen roet med indtil 100 skovlærer. På midten af båden var gerne et prægtigt silketelt eller en baldakin, og hele fartøjet forestillede en eller anden virkelig eller tænkt dyrisk figur, idet forstavnen, som ragede højt til vejrs, forestillede dyrets hoved.

Med fiskeladningen gik vi til Batavia på Java. Sjældent har vist et skib bragt en mere modbydelig ladning over søen; thi før vi nåede Batavia, var fiskene gået i forrådnelse, og de afsondrede umådelige kvantiteter tran. Da vi ankrede på redens, løftede alle andre skibe deres anker for at komme lidt længere bort fra os. Alligevel var modtagerne af lasten særdeles tilfredse. De fandt, at ladningen var tilpas for markedet. Malajerne spiste denne

rådne fisk til deres ris – det er jo som alt andet en smagssag.

Batavia består af en gammel og en ny del. Den gamle er forretningskvarteret og ligger nede ved pramhavnen, den ny ligger oppe i landet, og i den bor de rige »Mynheers« (således kaldes hollænderne). Fra Batavia gik vi i ballast til Saigon i Kochinkina. Saigon ligger et stykke inde i landet ved en lille flod. Der eksisterede den gang ikke slæbedampere på floden, og rejsen op ad denne til byen var derfor meget besværlig for mandskabet. Ebbe og flod gjorde desuden sit til at formindske farten. Floden var på begge sider bevokset med storskov, så der rørte sig ikke en vind. Saigon ligger på 11 graders bredde, så der er umådeligt varmt, men den aller værste plage er dog de skrækkelige moskitoer. Hvem der ikke har gjort en rejse op ad en sådan flod, kan ikke fatte de ulidelige pinsler, som disse uhyrer bereder med deres stik. Franskmændene var enerådende i byen, der lå en mængde fransk militær og en hel flåde af små, hvidmalede kanonbåde, der løb op og ned ad floden.

Byen var gennemskåret af flere kanaler, hvori der side om side lå fartøjer, som tjente til boliger for de indfødte, og den urenlighed, som her herskede i disse kanaler, er aldeles ubeskrivelig. Der kunne nemlig hengå år imellem, at floden steg til en sådan højde, at den bortførte en del af de opsamlede uhumskheder.

I Saigon indtog vi en ladning sække, flettede af siv, og så afgik vi til byen Rangoon for at få sækkene fyldte med risengryn. Rangoon er en stor by i den engelske del af Bagindien; den ligger på vestkysten i den store flod Iravaddis Delta. Vi lastede nede på floden ved en tømmerplads. Her arbejdede et stort antal elefanter, og føreren ledede dem ved en lille klokke. Det var både morsomt og interessant at se den behændighed og villighed, hvormed elefanterne udførte førerens befalinger, og den forbavsende kraft, hvormed de stab-

lede store kæmpe stykker af tømmer. Om aftenen fik vi lov til at ride på elefanterne, når de hentede foder i skoven.

Med risen gik vi til Singapore. Ankomsten hertil, forefandt vor kaptajn et brev, som kaldte ham hjem til Danmark for at overtage kommandoen på et nyt skib, som var under bygning. Han overgav skibets førelse til styrmanden, og jeg blev efter eget ønske afmønstret og gik i logi i Singapore. APOLLO indtog en ladning ibenholt og sandeltræ, bestemt til det nordlige Kina, men på rejsen derhen blev skibet taget af sørøvere udenfor Hongkong, og den ny kaptajn fik ved denne lejlighed, ikke mindre end 7 kugler, alle dødbringende. Da sørøverne så havde plyndret skibet, bragte styrmanden det ind til Hongkong; jeg har aldrig siden set gamle APOLLO.

Sørøverier hørte den gang næsten til dagligdags begivenheder på Kinakysten. Man havde på en måde tre klasser af sørøvere; de egentlige, lejlighedsrøverne og kystrøverne. Til den første kategori kræves et hurtigsejlende, vel udrustet skib og en stærk og forvoven besætning og en kaptajn, som hverken skyr ild eller vand. Det blev fortalt os, at der eksisterede sådanne professionelle sørøvere på kysten den gang, samt at altid kaptajnen og i reglen flere befalingsmænd var fremmede, oftest portugisere, samt at de havde barberet hovedet med forloren fletning. Det kan næppe være tvivl underkastet, at der af og til dukkede sådanne sørøverskibe op, men deres virksomhed var rimeligvis ikke af lang varighed; de blev enten nappede af de engelske kanonbåde eller opgav selv den farefulde næringsvej. Lejlighedsrøverne var det derimod næsten umuligt at få bugt med; thi hele det himmelske riges flåde drev lejlighedsvis sørøveri. Når et eller flere kinesiske skibe så lejlighed til at plyndre fremmede, så forsømte de det aldrig. Et sådant overfald kunne kun foregå i ganske stille vejr; thi så var de kinesiske

skibe absolut de overlegne. Da nemlig Kina den gang næppe ejede noget krigsskib, måtte de kinesiske skibe være indrettet til selvforsvar. Det var ikke sjældent at se Dschouker med 30 temmelig svære kanoner foruden andre våben og så de farlige stinkpotter. Disse blev under batalje kastet fra mastetoppene. Skibene havde altid en forholdsvis umådelig stor besætning, og den store besætning var kun om bord for at sætte kæmpestore årer i bevægelse, som lå over hækken. Denne åre brugtes i stille vejr på søen, eller når skibet gik ind og ud af havnen, eller op og ned af floderne. De fremmede skibe, som kom til Kina eller sejlede i kystfart, havde derimod kun det mest nødvendige mandskab om bord, og hvad der særlig gjorde dem til et let bytte for kineserne var, at man i stille vejr jo slet ikke havde nogen kommando over den. Selv om man ville optage en kamp, var den på forhånd håbløs; thi kineserne kunne med deres store åre bringe deres skib i alle ønskelige stillinger, og fjerne eller nærme sig efter omstændighederne. Når et skib var taget af disse lejlighedsrøvere, så plyndrede de det og tog, hvad de fandt for godt. Mandskabet tilføjede de sjældent nogen legemlig skade, hvorimod de meget ofte dræbte kaptajnen.

Kystrøverne var i første linje beboere af kysten på øen Hainan. Blev et skib overfaldet af stille under denne kyst, så blev det hurtigt omringet af en mængde både. Skibet blev taget i besiddelse, og alle værdigenstande og så meget som muligt af ladningen blev taget med i land. Endelig kan nævnes de såkaldte »Flodpirater« i havne og floder, men sådanne findes overalt, hvor der drives skibsfart.

Singapore var en meget stor by, den blev beboet af alle mulige nationer, dog så man sjældent negre. Byen faldt i tre afdelinger: Den europæiske, den malajiske og den kinesiske. Afdelingerne skiltes ved store græsplæner, bevoksede med træer og

buskads. Der var desuden et hindu-kvarter, hvori der hovedsagelig boede folk fra Bombay og Madras.

Da jeg forlod Apollo, var det hovedsagelig for at få hyre hjemefter. Singapore var imidlertid i så henseende en af de dårligste byer i verden; thi en hel del af de skibe, som afmønstrede her, tog malajer i stedet for den hvide besætning. Min gamle kaptajn gav mig en anvisning på rederen i Danmark for mit temmelig betydelige tilgodehavende; denne anvisning sendte jeg hjem, og da jeg gik i land, førte jeg med mig 8 mexicanske dollars, en stråhat, to drejlskjorter og et par sejldugs-sko – alt gammelt. Jeg søgte et logi og betalte 6 dollars forud for en uge, og da ugen var omme og jeg ingen hyre havde fået og ikke kunne betale mere, blev jeg uden videre komplimenter kastet på gaden. Det var jo ikke nogen videre behagelig situation i den store, fremmede by, men jeg var ikke den eneste, hvem denne ublide skæbne overgik; der var flere hundrede søfolk uden penge og tag over hovedet. Om morgenen samledes vi alle nede ved landingsbroerne, hvor kaptajnerne fra de mange skibe på reden lagde til med båd, og folkene havde da i reglen beskøjter med til os. Men for selv at have lidt adspredelse, kastede de beskøjterne i »Grams«, og det gav anledning til ofte blodige slagsmål. Var man så heldig at få fat i en beskøjt, så måtte man hurtigst muligt tage flugten eller hurtigt bide en stor mundfuld af og kaste resten fra sig. Når vi var færdige med denne frokost, så var solen gerne højt på himlen, at man ikke kunne færdes på gaden (Singapore ligger næsten under ækvator), så gik vi i vandet, vaskede først vort tøj, og lagde det på strandbredden, og så blev vi gerne i vandet indtil solen var passeret meridianen og dalet nogle grader. Så slentrede vi i forskellige retninger rundt på gaderne, og det lykkedes sommetider at rapse nogle bananer fra en have eller en grønthandler eller i heldig-

ste tilfælde at fortjene en drikkeskilling for en eller anden håndsækning. Undertiden vandrede vi til kineserbyen i håb om, at der var begravelse; thi skønt kineserne ellers intet bortskænkede, var de ved begravelser meget gavmilde med risengrød. Da grynene kun var halvkogte, så kunne man gå en god tid på en mindre portion ris. Om aftenen samledes vi alle under træerne på den store græsplæne, mellem den europæiske og den malajiske bydel, nogle med fulde maver, andre med slunkne. Her var også en offentlig brønd med godt drikkevand, og under disse træer tilbragte vi nätterne på den bare jord. Skønt vi var under ækvator, kunne vi dog ofte fryse om natten, især hen imod morgenstunden. Det var et meget blandet selskab, disse 5-600 mennesker, alle mulige tunge-mål blev talt, og det kunne sommetider være ganske morsomt at være med i, men der var desværre mange rå og dårlige elementer imellem, især irlændere. Til tider udbrød der vældige slagsmål.

Således tilbragte jeg 5 uger, uden at jeg egentlig følte mig videre angrebet af dette tigger-liv. Da blev jeg en dag på gaden præjet af en nobel klædt ung mand – det var min gode gamle ven Bill (Manillamanden). Vor gensidige glæde var stor, ikke mindst min, for nu følte jeg, at min trængselstid var forbi. Bill, som var i besiddelse af gode sprogkundskaber, havde en god og indbringende bestilling ved det portugisiske konsulat. Han optog mig i sit hyggelige logi, gav mig mad og klæder og skaffede mig, efter nogle dages forløb, hyre, om bord på et meget stort fuldskib, som skulle gå fra Singapore til Australien og tilbage igen. Kaptajnen og styrmanden var portugisere, og hele besætningen bestod af malajer (ca. 40 mand), jeg havde på fornemmelsen, at jeg ikke ville få det synnerligt godt der om bord, og natten før skibet skulle gå til søs, deserterede jeg i land. Da skibet var afsejlet, opsøgte jeg igen Bill, som atter tog venligt imod mig, og nogen tid efter, fik jeg hyre på en smuk



lille bark, som lå fragtsøgende i Singapore. Nogle dage efter min ankomst om bord, fik jeg den farlige klimafeber, måske som følge af de udståede besværligheder. Min kraftige natur sejrede efter nogle ugers forløb, men der gik lange tider, inden jeg kom til kræfter, og mit hår mistede jeg fuldstændig.

Imidlertid havde kaptajnen fået fragt. Det var en ladning flintesten, som skulle bringes til Taku, en mindre by, som ligger lige indenfor mundingen af floden Plibo. Højere oppe ad floden ligger Tientsin og endnu højere oppe hovedstaden, Peking. Flintestenen skulle bruges i militært øjemed, og varer fragtede for den kinesiske regerings regning. Indsejlingen til Taku er bugtet, snæver og vanskelig. På begge sider af indløbet havde kineserne opført fæstningsværker, især var jordværkerne på venstre side af mægtige dimensioner. Men da vi besøgte fæstningen, var alle kanoner med undtagelse af nogle få, som var af meget svær kaliber, bortført, og fæstningen var i det hele taget ikke besat af militær. Ved de tilbageblevne kanoner hang tynde kæder, og en tilstedeværende kineser fortalte, at kanonbesætningen under angreb blev låset til kanonerne med disse kæder. Da englænderne og franskmændene var på vej til Peking, indtog de også fæstningsværkerne ved Taku, og kineseren fortalte, at de først havde stormet den mindre fæstning på højre side og så derfra bombarderet den større på venstre side.

Da jeg en søndag ifølge med to af mine kammerater vandrede over en marksti op til fæstningen, mødte vi en kineser, og min ene kammerat stødte ham i hovedet, ned i en grøft ved siden af stien. På tilbagevejen blev vi omtrent på samme sted modtaget af mindst 100 kinesere, alle var de vel forsynede med sten, og de begyndte at bombardere os, men vi løb dem hurtigt på livet, og de tog flugten. Den ene af mine kammerater fik dog fat i anstifteren, som blev belønnet med en ordentlig dragt prygl.

Dagen efter kom det kinesiske politi om bord, og vi måtte alle tre i forhør i en lille by højere oppe ad floden. Anklagen lød på, at vi havde overfaldet og mishandlet kineseren, sønderrevet hans klæder, samt frataget ham 100 taëls. Den sidste beskyldning var især ærekrænkende; vi var alle tre retskafne unge mennesker. Skibet var imidlertid blevet sejlklart, og så klarede vor kaptajn sagen med en større sum penge på rederiets regning: thi han var fuldstændig overbevist om vor uskyldighed.

Vi gik så på en meget svær rejse til Sibiriens sydgrænse. Især døjede vi af kulden; Thi vi havde jo opholdt os flere år i troperne og måtte nu ved juletid mod nord. Sejladsen gik rundt om halvøen Korea, gennem strædet mellem denne og Japan og ind ved et punkt, som hedder Possiet (Possiet-bugten er lidt syd for Peter den Stores Bugt, ved hvilken Vladivostok ligger). Peter den Stores bugt støder mod syd til Manchuriet, og omgives i øvrigt af russisk territorium. Der var ingen by, men der lå flere hundrede både, nu ved vintertid, satte på land, og disse både var fulde af manna, hvide bønner og især et produkt, som jeg vil kalde »sø-kål«. Det er hav-planter, som samles på en bestemt årstid og tørres på klipperne. Kineserne spiste dem som en tilsætning til risen.

Om bord på skibet var nogle og tyve kinesere fra de nordlige egne. Kineserne fra norden er større og mere velnærede end de andre, måske er det det mere tempererede klima, som er årsagen, måske den omstændighed, at det ikke er risen, som er hovednæringsmidlet i Nordkina; men en slags bønner, som indeholder megen olie. På havnens nordside var bygget to gode og store stenbygninger, som tjente til kaserne for 400 mand russisk infanteri, desuden var der et mindre hus til kommandanten. Soldaterne var næsten alle polakker, glade og gæstfri mennesker, og næsten al vor fritid tilbragte vi hos dem. Vi op-

levede mange fornøjelige timer her, en stor del af dem forstod tysk, der fandtes flere flinke violinspillere imellem dem og alle kunne danse den bekendte mazurka. Deres forplejning var upåklagelig. Vi havde i flere år ikke smagt rugbrød, og soldaternes friskbagte brød var derfor for os en stor delikatesse. Desuden handlede soldaterne med fasaner, saltet og tørret laks og zobelskind, og disse artikler var meget billige. For en papir-rubel fik man 4 store og fede fasaner.

Så langt øjet kunne nå, var landet aldeles fladt og bevokset med højt græs. Tæt ved kasernerne havde soldaterne gravet et hul, højst en favn dybt og her hentede de gode kul. I de tider sendte den russiske regering årlig mange skibsladninger rugmel fra Kronstadt til Sibirien. Det hændte da ikke sjældent, at et skib på grund af is ikke kunne nå sit bestemmelsessted, som gerne var en af de store byer ved Amurfloden.

Så løb skibet ind til Possiet og lossede der. Lasten blev så senere sendt videre med anden befordring. Da vi var der, lå, i Possiet, et sådant mel-lastet skib, et engelsk fuldskib ved navn JEDDO, og 2. styrmand var en gammel bekendt af mig, fra Sorø, broder til en soransk borger. Vi havde begge megen glæde af at træffes.

Turen gik nu til Shanghai. Den bekendte store kinesiske by ved floden Yangtsekians munding. Denne by bestod af den egentlige kinesiske, en engelsk og en amerikansk del. I den kinesiske by, var der dog meget usikkert at komme for fremmede. Medens vi lå til ankers, drev der dagligt med ebbemange lig ned ad floden. Meget ofte måtte vi med bådshagen støde lig fri, som blev hængende på vores ankerkæder.

Fra Shanghai gik vi til Sivatow, som ligger på Kinas kyst, lidt syd for Krebsens Vendekreds. Skønt skibet i alle måder var godt at sejle med, forlod jeg og to af mine venner det her, og årsagen var følgende.

Vi havde om bord på denne, som på alle kystfarere, kinesere til kok og steward (proviantforvalter). Med disse to levede vi på en spændt fod til stadighed. Da der en dag havde været en bedre frokost i kahytten, så jeg, at der mellem levningerne fandtes en delikat karbonade. Jeg tænkte at den kunne måske smage mig bedre end de to kinesere, og som tænkt så gjort. Jeg gik om på forkant af ruffet, for at fortære den, men her stod mine to kæreste skibskammerater, en hamburger og en københavner. Jeg delte derfor karbonaden med dem, idet jeg selv beholdt benet at gnave på. Dette var lykke for mig: thi de to skurke af kinesere havde strøet giftpulver på karbonaden. Jeg blev mindre syg. Københavneren blev stærkt angreben, og hamburgereren var døden nær. Vi forlangte nu af kaptajnen, at han skulle afmønstre de to kinesere. Og da han ikke ville det, så forlod vi skibet alle tre og kom også alle om bord på en meget stor hollandsk bark, som hed KOLUMBINE. Med denne gik vi til Macao (Macao ligger ved samme bugt som Hongkong), for at indtage 700 kulier til Havanna.

Denne fart, som hovedsagelig gik fra Macao til Havanna og andre steder i Amerika med kinesiske arbejdere, var egentlig en ganske regulær slavefart. Danmark var et af de lande, som først forbød sine skibe den.

Befragtningen foregik på følgende betingelser. Der fulgte kinesiske agenter med skibet lige til bestemmelsesstedet. Disse agenter forpligtede sig enten til at betale en vis sum for rejsen eller betale vist pr hoved, som kom om bord, eller endelig vist for hver, som levede til bestemmelsesstedet. Det var dog kun uerfarne kaptajner, som gik ind på sidstnævnte befragtningsmåde, da dødeligheden under rejsen i reglen var meget stor. Agenterne, som ærligt fortjente navn af slavehandlere, søgte nu ved alle mulige kneb og ved gyldne, men falske løfter at få fattige ki-

nesiske arbejdere til at indgå mangeårige kontrakter, som arbejdere på amerikanske plantager og tage håndpenge på disse kontrakter. De største stædigheder udøvedes, mange blev med magt slæbt om bord. Til sidst blev de europæiske regeringer nødt til at forbyde deres undersåtters deltagelse i denne trafik.

KOLUMBINE var et efter hollandsk skik udmærket bygget skib. Massivt, svært og desuden udstyret med solid elegance. Det var meget højrigget og førte skyskraber på stortoppen. Der var desuden truffet foranstaltninger, som gjorde skibet særlig skikket til denne fart med kulier. På kvarter dækket, som lå 4 fod højere end stordækket, havde 8 blankpudsede kanoner deres plads. De var stillede således, at de, ladede med kardæsker, kunne feje hele stordækket rent. Kvarterdækket turde ikke betrædes af nogen kuli; hvem der handlede mod dette forbud, blev skudt ned. Lugerne, som førte ned til mellem-dækket, hvor kulierne havde deres logement, var forsynede med meget høje lugekarmer, så at man ikke behøvede at lukke lugerne selv i temmelig hårdt vejr. Lugerne var endvidere forsynede med solide jerngitre, hvori var anbragt små lemme, netop tilstrækkelig store til, at et menneske ad gangen kunne passere igennem. Skibet sejlede med dobbelt besætning, den ene halvdel manøvrerede, medens den anden forrettede vagttjeneste på kvarterdækket og ved lugerne, og i det hele taget holdt orden på de mange mennesker. På søen kom kineserne skiftevis i mindre hold på dækket for at trække frisk luft.

På mellem-dækket kunne de frit bevæge sig, men de med skydevåben forsynede vagter holdt skarpt udkig gennem lugerne. Jeg forrettede om bord i KOLUMBINE tjeneste som hovmester; det vil sige, jeg uddelte og forvaltede provianten. Desuden måtte jeg opvarte og betjene kaptajnen. Han var en lille mand, betydelig under middelstørrelse, men næsten firkantet, og

han gjorde indtryk af at være meget stærk, både på sjæl og legeme. Når han var på dækket, spadserede han altid tværs over kvarterdækket, frem og tilbage, med begge hænder i bukselommerne og en stor havanneser i munden. Cigaren glødede og brændte som en lunte, og endskønt han vist var godhjertet, så ville han sikkert om fornødent ikke noget øjeblik betænke sig på at stikke cigaren til kanonernes fæng-huller.

Der hengik i Macao omtrent 3 uger, før end agenterne fik hvervet og bragt om bord de ca. 700 kulier, så at vi kunne begive os på rejsen til Havanna. Jeg var meget glad for tanken om at komme bort fra Kinakysten til Havanna: thi herfra ville det ikke være vanskeligt at finde hyre til Europa. Vi kom imidlertid ikke til Havanna den gang; thi nogle dage efter vor afgang fra Macao blev vi overfaldne af en tyfon (hvirvelstorm). En sådan storm har en umådelig kraft, den kan i land ryste store træer op med rod, og den er sømandens skræk. Men som alle naturfænomener følger tyfonen bestemte love, og den intelligente skibsfører ved så betids, når den er i anmarch, at han kan træffe alle mulige forberedelser til at tage imod den. Han kan desuden beregne, hvor den har sit centrum, hvilket det gælder om ikke at komme ind i; thi i centrum er vindstille med umådelig høj og toppet sø, og her er det derfor umuligt at regere skibet. Han ved endvidere, hvordan han hurtigst muligt kan slippe ud igen af tyfonen. Men trods alt vil dog skibet gå til grunde eller lide et større havari, og besætningen må være glad og taknemlig, hvis den slipper derfra med livet.

KOLUMBINE var jo et usædvanligt stærkt bygget skib, ført af en udmærket dygtig sømand og med dobbelt besætning, så vi slap nogenlunde helskindet derfra, men vi måtte dog kappe både mesan og stormast. Skibet gav sig i alle sine sammenføjninger, det sprang læk, og kaptajnen søgte ind til

Singapore som den havn, han med sine mangelfulde sejlføring bedst kunne nå. Her blev skibet »kondemneret«; det vil sige, at assurandørerne udbetalte forsikringssummen, da en reparation ville koste mere, og skibet solgtes til ophugning. Besætningen blev afmønstreret, og kineserne spredtes omkring på ostindiske plantager.

I Singapore opsøgte jeg igen min ven, Bill. Han var i mellemtiden avanceret og havde fået en slags uniform, hvorover han som alle kulørte mennesker var næsten barnlig glad. For dernæst at komme bort igen fra Singapore, gik jeg om bord på en stor, læk englænder, som skulle bæres på pumperne til Vampoa (ved samme bugt som Hongkong og Macao) for at repareres. Vi var 18 matroser om bord, og vi stod ved pumperne dag og nat. Kosten var meget sløj, og vi var til sidst så udmattede af at pumpe, at vi forsøgte at tvinge kaptajnen til at søge nærmeste havn. Men han og begge styrmændene holdt os tre seksløbede revolvere under næsen. Så pumpe vi videre. Vi skulle have 2 engelske pund sterling hver for rejsen, men da vi nåede Vampoa, fik vi ingen ting; kaptajnen sagde, vi måtte være glade til, at han ikke anklagede os i Hongkong for mytteri.

Fra Vampoa rejste vi ned til Hongkong, og herfra gjorde jeg et par kortere rejser, en til Ningpo (som ligger syd for Shanghai), og en til Niutschuan, som ligger på den østlige side af Liantongbugten, øst for Peking. Jeg erindrer, at der i Niutschuan fandtes store oplag af tobaksblade, i Ningpo en umådelig mængde skindmagre og herreløse hunde.

Ved min tilbagekomst til Hongkong gik jeg i logi hos en »hyrebasse« (en sømandsforhyrer), som gik under navnet »Lange Hannes«, rimeligvis fordi han var usædvanlig lang og hed Johannes. Der gik skrækkelige rygter om denne mands fortid.

Der lå til tider et meget stort antal søfolk i dette mere end tarvelige logi. På

lofterne i en bagbygning havde vi vores sovesale, det vil sige, der var indrettet en mængde nummererede hylder, hvoraf hver fik sin. Sengeklæder eksisterede selvfølgelig ikke, og kosten bestod for en stor del af sweetpotatoes. Et sådant logement kostede 6 mexikanske Dollars, og de skulle være fuldvægtige. Kineserne brugte nemlig ved et stempel at slå deres navnemærke i de dollars, som gik gennem deres hænder, og på den måde stjæle lidt af sølvet.

En sådan mærket dollar kaldtes for en »Chapdollar« (af chaf, at klippe), og den kunne i tidens løb have mistet ikke så lidt af sin vægt. Den gangbare mønt på Kinakysten var dengang hovedsagelig mexikanske dollars og taels. Tael betyder kinesisk hårfletning, og en sådan fandtes afbildet på den ene side. Skillemønterne var af messing, og der gik ca. 1000 af dem på en dollar. De havde på midten et firkantet hul, så de kunne trækkes på snore.

Hongkong er som bekendt en engelsk besiddelse. Den ligger amfiteatralsk op ad skråningen til et højt bjerg, på hvis top den gang lå en signalstation. For en ringe betaling kunne man lade sig bære i bærestol af kineserne, op til toppen og nyde en herlig udflugt. Der boede kineserne rundt om sidegaderne, men der var dog også et helt kinesisk kvarter tæt op til hovedbyen. Dette kvarter nedbrændte fuldstændigt på den tid, jeg var i Hongkong, og kun med stort besvær lykkedes det at redde selve byen ved at nedskyde flere gader med kanonkugler.

I Hongkong havn lå altid et stort antal engelske skibe. Byen havde sin kommandant og en større engelsk politistyrke samt et meget stort engelsk politikorps. Officerer og underofficerer i dette korps var alle englændere eller dog hvide, de menige var alle store, stærke og udsøgte afrikanske negere. Hovedgaden hed Victoria Street eller Queens Road, i dens ene ende lå et meget stort fængsel, Victoria-fængslet. Udenfor dette blev forbrydere, f.eks sø-

røvere, henrettede ved hængning, og denne foregik offentligt, vel sagtens til skræk og advarsel for alle ligesindede. Tilskuere manglede der aldrig. Ofte blev flere klyngede op samtidig, og det foregik da med stor nøjagtighed, at løkkerne trak til på en gang. I den anden ende af Victoria Street, just hvor den mundede ud i kineserkvarteret og var meget bred, lå på den ene side »British Hotel«, en toetages stenbygning med rundtløbende galleri, i begge etager. Lige overfor var op mod en mur bygget en tribune, hvortil brede stentrapper førte op. Midt på platformen stod et stærkt trækors, som var forbrydernes rædsel. Thi her foregik offentlig afstrafning med piskeslag. Skulle en sådan foregå, var gaden og galleriet på »British Hotel« tæt besatte med tilskuere. Foruden de dømte blev et større antal fanger eskorterede af stærkt bevæbnede neger politibetjente, førte hen til tribunen og opstillede i kreds om dem. Der piskedes med flere tynde remme, med eller uden knuder. Rømmene var samlede i enden af et skaft, der var betrukket med læder. En officer opråbte en af fangernes navn, en anden hans forbrydelse og dom, to betjente førte ham op på tribunen, fastgjorde ham til korset, så at hans hage hvilede på top-enden, hans arme var fastgjorte til korsets tværstykke, anklerne til det lodrette stykke. To betjente havde imidlertid afført sig uniformsfrakken og smøget skjortearmerne op; deres muskuløse arme gav vished for, at de kunne føre piskeren med kraft, og deres ansigtsudtryk viste, at de gik til den grufulde gerning med lyst. Allerede efter nogle få slag var ryggen på de ulykkelige mennesker en blodig masse. Og de djævelske negre gjorde sig en særlig nydelse, som sikkert ikke hørte med til programmet, idet de i stedet for at løfte piskeren til nyt slag, trak rømmene gennem kødet. Når en af staklerne havde fået sine slag, blev han ført eller båret ned af tribunen, hvorpå sårene blev indsmurte med salve; mange påstod

at denne indsæbning var det smerteligste af det hele.

Vil man nu spørge, om sådanne barbariske straffe var nødvendige, så må de, som kender forholdene ved Kina på den tid, vistnok svare – ja. Men vil man så spørge, hvem der skabte denne sørgelige situation, så må kineserne frikendes. Den gule mand har aldrig inviteret den hvide til at komme, han kom af sig selv og bragte missionærer, kanoner og spiritus.

Efterretninger fra hjemmet modtog vi kun sparsomt. Et brev var længe under vejs, og portoen var høj. Vi hørte, at Frederik den Syvende var død og krigen udbrudt, Dannevirke forladt. Dybbølsskanserens heltmodige forsvar og flådens sejr ved Helgoland vakte stor glæde og begejstring, og denne gav sig udslag i vældige slagsmål mellem tyske og danske søfolk. Resultatet af den sørgelige fred var, at der kom ordre til alle sønderjyske skibe, at de skulle veksle flag. Der var den gang særlig mange sønderjyske skibe på Kinakysten. Da ordren kom, var jeg om bord på en Flensborg bark. Om morgenen blev Dannebrog hejst under gaffelen og vajede til middag, så blev den prøjsiske sorte ørn på hvid dug hejst i stedet. Søfolkene kaldte ørnen for »den prøjsiske krage«, rimeligvis fordi den ligner alt andet end en ørn.

Efter fire ugers ophold i Hongkong tog jeg hyre på en Hamborg bark som fuldberedmatros. Jeg havde fået at vide, at skibet var klassificeret af det franske kontor, som kaldes »Bureau Veritas«, men at denne bestemmelse af dets klasse kun gjaldt endnu for 6 måneder. Der var derfor sikker formodning for, at skibet ville søge fragt hjemefter for at blive klassificeret. Det var et stort og meget vel sejlsende skib; vi gik i ballast til Singapore. Efter at vi i længere tid havde ligget her og søgt fragt, meddelte kaptajnen os, at han havde fået fragt til New York. Glæden om bord var ubeskrivelig; thi nu bar det hjemad, men en lille dæmper lagde dog kaptajnen her-

på ved at meddele, at hvem der ville blive om bord måtte tage til takke med hamborger-hyre. Der blev oven i købet affordret os skriftlig tilståelse af, at vi gik ind på denne ny kontrakt. Åbenlys uret var det, thi vi var hyrede i Hongkong for 6 måneder á 18 mexikanske dollars og hamborghyren var kun omtrent det halve. Kaptajnen vidste imidlertid, at han i Singapore, kunne få lige så mange folk han ønskede, måske aldeles uden hyre, og han benyttede sig af sit overtag.

Underrummet blev lastet med et ejendommeligt garvestof, som kaldes »Gambier«, i øvrigt bestod lasten af alle mulige ostindiske produkter, særlig et meget stort parti peber i vældige bast-sække. Jeg tog hjertelig afsked med min gamle ven Bill, som forsøgte at overtale mig til at forlade sømandslivet og blive i Singapore. Jeg længtes imidlertid hjem.

Hjemrejsen foregik selvfølgelig modsat udrejsen, men den faldt dog sjældent i samme bane. Således passerede vi på hjemrejsen Det gode Håbs forbjerg så tæt, at vi tydelig kunne se det kendte Taffelbjerg, vi fik St. Helena i sigte, hvad vi jo heller ikke havde på udrejsen. Efter 105 dages forløb ankom vi lykkelig til New York. Vi lossede, indtog en ladning petroleum, som var bestemt direkte til Hamborg og på den overordentlige korte tid af 14 dage nåede vi Lands End, 4 dage efter Hamborg. Jeg slog endelig følge med en skibskammerat, vi rejste over Kiel-København til gamle Sorø.

Hermed er egentlig beskrivelsen af min første rejse til Kina til ende. Jeg har kun fremdraget, hvad jeg mente kunne interessere alle og vist nok for den største del sådant, som ikke synderlig er omtalt andet steds. Nogle strø-bemærkninger hidsættes dog endnu.

Først kineserinderne. Det er langt fra dem alle, som bruge »Fodkorset«, der er i tusindvis, som ikke ynde denne mode. Den giver også kun forkrøblede fødder, så for-

krøblede, at al lighed med naturlige fødder falder bort. Ved anklerne og især over disse, danner sig knuder og udvækster, mange lider af væskende og ildelugtende sår. Ofte kunne de slet ikke gå, så de må lade sig bære, og ofte kunne de kun gå korte strækninger, støttende sig til husene for ikke at tabe balancen. For øvrigt må man ikke tro, at kineserne, hvad hudens friskhed og sarthed angår, giver de nordiske kvinder meget efter, om de nok så meget hører til »den gule race«. I reglen havde de kort, fyldigt og glinsende hår, de anvender megen tid til frisure og er i dette stykke vore damer overlegne.

De kinesiske senge kan ikke beskrives af den grund, at de ikke eksisterer. Man lægger en flettet måtte på gulvet eller på en hylde, og dermed er sovestedet færdigt. Når man siger, at kineserne bruger en klods træ til hovedpude, så er det ikke korrekt for alles vedkommende. Der bruges meget en hovedpude, som i form ligner vores 8 punds rugbrød. Det er en skammel af bambus. Man spalter et bambusrør i tynde stave, to af disse bøjes og bliver til endestykker, og endestykkerne forbindes med en del længere stykker. Det er et ganske behageligt, elastisk underlag for hovedet.

Man ser ofte herhjemme kineserne afbildede med langt, nedhængende overskæg. Dette er ret vildledende; thi i Kina træffer man kun af og til en gammel mandarin med nogle svinebørster under næsen. Kineserne er af naturen ikke synderlig godt udstyrede med skægvækst, og de hår, som han har i ansigtet, barberer han af eller rykker ud med en lille tang.

De herrer kinesere bruger forlorent hår til at forlænge deres fletning med, så den hos mange når lige til jorden.

De fornemme kinesere lader neglene vokse på deres fingre, jo højere i rang, des længere negle. Disse lange negle plejes med omhu ved særlige instrumenter, som er befæstede ved en snor om livet.

Den store forskel i uniformer, så vel ci-

vile, som militært, som findes hos os, eksisterer ikke i Kina. De civile embedsmænd er delte i 9 rangklasser, og den niende er den laveste. Disse klasser har hver sit dyr som kendemærke, f.eks. vagtel, and, sølvfasan, vildgås, påfugl, guldfasan. Hær og flåde have sælhund, vaskebjørn, tigerkat, bjørn, tiger, leopard, løve, næsehorn. Disse kendemærker er meget kunstfærdigt og

smukt broderede med flerfarvet silke på et stykke silketøj af ca. en kvadratfods størrelse og bæres på ryggen og brystet. Ordenstegn uddeles ikke, men udmærkelse sker ved tilladelse til i huen at bære en kragefjer eller fra en til fire påfuglefjer med et, to eller tre øjne. Den højeste udmærkelse er den gule ridejakke af silke. Gul er kinesernes hellige farve.

Sejlads på Kinakysten i det 20. århundrede

M. Jebsen A/S – et sønderjysk rederi¹

Af OLE STIG JOHANNESSEN

En kort omtale af en lang forhistorie

Når man hører vendingen sejlads på Kinakysten, tænker man uvilkårligt på tidligere tiders sejlskibsfart. Mange danske sejlskibe opererede i de syd- og østkinesiske farvande i årene efter ca. 1850 og op til lidt efter århundredskiftet. Det drejede sig især om skibe, der var hjemmehørende i havnebyerne langs den jyske østkyst såsom Aalborg, Randers, Aarhus, Haderslev, Aabenraa og Sønderborg samt Flensborg.² Også sejlskibe fra danske øer som Fyn og Sjælland sås derude (fortrinsvis fra byerne Faaborg, Svendborg, Nyborg, Korsør og Helsingør) desuden fra Troense på Tåsinge samt fra Fanø. Efter tabet af den sydlige del af landet i 1864 med Flensborg, Aabenraa og Haderslev fortsatte skibs-

farten under tysk flag. Tyskland var i det hele taget stærkt repræsenteret på Kinakysten med skibe fra bl.a. Hamburg, Altona og Bremen. Et enkelt rederi fortsatte også farten på Kinakysten i damp- og motorskibenes tidsalder, det var rederiet M. Jebsen i Aabenraa.

Slægten Jebsen er en gammel sønderjysk familie, der stammer fra landsbyen Løjt. I 1719 erhvervede Jacob Jebsen sig borgerrettigheder i Aabenraa,³ og i 1732 købte han det hus, der lige siden har været i familiens eje. Pengene tjente han som købmand og skipper. Fire generationer senere (og de var alle søfolk) kommer vi til Michael Jebsen (1835-1899), der i 1878 stiftede firmaet som et partrederi, hvilket gennem årene ejede 32 skibe. Der valgtes



MICHAEL JEBSEN (I) på Fjernøsten.

et blåt rederiflag, på dets midte ses tre sølvfarvede makreller afledt af Aabenraas byvåben, men på rederiflaget svømmer den midterste fisk mod højre. Fiskene indrammes af en krans af egeløv.⁴

Beskæftigelsen var sejlads på den såkaldte Kinakyst, skønt man langtfra altid begrænsede sig til ren kystfart. Fra 1883 havde man skibe i fast liniefart: Hong Kong-Tonking, Hong Kong-Saigon-Manila, Hongkong-Vladivostok og returrejse via Nagasaki og Chefoo. I 1898 oprettedes linien Shanghai-Tientsin, og desuden samarbejdede man med andre rederier på andre ruter. I perioden 1891-1914 transporterede man hvert år op mod 25.000 kinesiske arbejdere mellem Swatow i Kina og østkysten af Sumatra, hvor de arbejdede i de hollandske plantager. I årene op mod 1. verdenskrig var rederiets flåde på 15 dampskibe. Disse gik dog alle tabt for rederiet under verdenskrigen – dels ved sænkning, dels ved beslaglæggelse.

Til rederiets historie hører også handelsfirmaet Jebsen & Co, Hong Kong. Det var blevet stiftet 1. marts 1895 af Michael Jebsen og købmanden Heinrich Jessen,⁵ der havde lært hinanden at kende i Østen. Dette firma var ikke kun et handelshus, men også generalagent for rederiets skibe, som det havde opsyn med. Ligeledes blev det senere agent for adskillige andre rederier.

I 1911 var rederiet blevet ændret til et aktieselskab med navnet Reederei M. Jebsen A.G. Apenrade, og der tilgik endnu tre skibe, hvoraf et opereredes under norsk flag.

Dermed kommer vi til det danske afsnit af rederiets historie.

1. verdenskrigs følger og tiden, der fulgte
Efter 1. verdenskrig, hvor Sønderjylland i 1920 atter kom tilbage til Danmark, valgte man på trods af familiens stærkt pro-tyske holdning at forblive i Aabenraa, og man var derfor nødsaget til at ændre firmaet til

et dansk aktieselskab med navnet *Rhederi M. Jebsen A.S. Aabenraa*.

Dog for at kunne få del i de tyske tilskud til en genopbygning⁶ af den tyske handelsflåde, oprettede man et selskab i Hamburg, der blev anerkendt som efterfølger for M. Jebsen A.G., og som var berettiget til eventuelle bidrag. I 1920 ændrede man navnet til China-Reederei A.G. Til dette rederi blev der nu bygget to skibe, CLARA JEBSEN og FORTUNA. Det viste sig imidlertid problematisk atter at få fodfæste i Østasien og at genoptage gamle forbindelser i Fjernøsten. De ruter, som rederiet tidligere havde betjent, var nu overtaget af andre landes rederier, og det tyske flag blev mange steder især fortrængt af det norske.⁷ Det viste sig endda langt vanskeligere, end man havde forestillet sig at få skibene i fart under tysk flag. Det valgtes derfor at sælge skibene til rederiet i Danmark. Det tyske China-rederi stod nu uden skibe, men ifølge bestemmelserne måtte det ikke likvideres. Der kontraheredes derfor igen to nye skibe til dette rederi.⁸ Af de to nu danskregistrerede skibe kom CLARA JEBSEN foreløbig i et godt time charter i sydkinesisk kystfart, hvorimod FORTUNA trods sit navn var plaget af hyppige motorhavarier og sejlede med konstant underskud. Hertil kom en del politiske uroligheder, der gjorde fragtmarkedet vanskeligt. Endelig i 1927 lykkedes det at afhænde skibet. Til erstatning herfor modtog man samme år en mere velegnet nybygning, MICHAEL JEBSEN – et dampskib – fra Howaldtswerke, og skibet blev fra starten sat i et godt time charter. Et vellykket salg af de to skibe fra China-rederiet gav desuden finansiel baggrund for levering i 1930 af endnu et skib, GUSTAV DIEDERICHSEN.⁹

Mellemkrigsårene

Rederiet blev som alle andre ramt af verdenskrisen 1929 og dens indvirkninger på søfarten i de følgende år, dog langsomt

forbedredes selskabets økonomi, og aktionærernes udbytte steg fra 4% over 5% til 8% i de to sidste regnskabsår før 2. verdenskrigs udbrud. CLARA JEBSEN blev afhændet 1936 dels på grund af forestående større kostbare reparationer, dels fordi det efterhånden var blevet et lidt for umoderne skib. Salget var dog lige lovligt forhastet, for få måneder senere steg priserne på second hand tonnage betragteligt.

1937 oprettede man i samarbejde med firmaet Melchers & Co, Bremen, en linie mellem Hong Kong og Shanghai under navnet Jebesen-Melchers-Line.¹⁰ Denne liniefart blev snart udbygget og strakte sig fra Saigon i syd til Tientsin i nord og ofte videre til japanske havne og Vladivostok. Linien blev ledet af firmaet Jebesen & Co., Hong Kong, og man fik hurtigt behov for at indchartre fremmed tonnage. Ladningerne bestod oftest af kul og ris fra Indokina til havne nordpå og stykgods på returrejsen. Krigen (1937) mellem Japan og Kina skabte dog mange bryderier, men den medførte også højere fragtrater. Man begyndte derfor at overveje en forøgelse af tonnagen, og disse overvejelser resulterede i en kontrahering hos et engelsk værft i Hong Kong af dampskibet HEINRICH JESSEN til levering i foråret 1940.

2. verdenskrig

Ved 2. verdenskrigs udbrud ophørte samarbejdet med Melchers, da et partnerskab med et tysk firma ikke mere var lovligt i den britiske kronkoloni Hong Kong. Linien fortsatte derfor nu som Jebesen Line frem til foråret 1940.

Der var allerede af rederiet blevet betalt fire ud af fem rater til værftet for nybygningen HEINRICH JESSEN. Det blev imidlertid beslaglagt af den engelske regering, der betalte den 5. rate, og derefter færdigbygget til MOWT (Ministry of War Transport); bestyret af Butterfield & Swire. Skibet blev sat i kinesisk kystfart for kortere tid (hjemsted Hong Kong),

derefter blev det overført til sydøstasiatisk farvand; senere blev det overført til den indiske marine (The Royal Indian Navy, Bombay), ombygget og anvendt som moderskib for hurtigbåde. Tilbageført til MOWT og nu bestyret af British India Steam Navigation Co. Ltd. Tilbageleveret til rederiet i Bombay maj 1947 og atter indrettet som fragtskib på byggeværftet, derefter sat i fart efteråret 1947, dog først i charter til forskellige engelske og hollandske rederier.

Ved Danmarks besættelse befandt MICHAEL JEBSEN sig i Det gule Hav på rejse til Dairen. Det modtog (som søsterskibet) modstridende instrukser, men valgte at følge en ordre fra kontoret i Shanghai om at søge ind til Hong Kong, hvilket da også var i overensstemmelse med kaptajnens eget ønske. Ankommet hertil blev skibet beslaglagt af englænderne, der indsatte det i fart med forsyninger fra USA til England. Under en sådan rejse blev det torpederet af en tysk ubåd d. 14. aug. 1942.

GUSTAV DIEDERICHSEN befandt sig ved Danmarks besættelse sig (ligesom søsterskibet MICHAEL JEBSEN) i søen i Det gule Hav på vej til Dairen (nu Dalian), da det fik modstridende ordrer. Rederiets agent i Japan beordrede det til at fortsætte rejsen, men senere indløb der fra rederiets kontor i Shanghai en anden besked, der gav skibet anvisning på at sejle til Hong Kong. Kaptajnen valgte at følge den første ordre, og d. 10. april 1940 ankom GUSTAV DIEDERICHSEN til Dairen, der var japansk kontrolleret område. Den danske konsul foreslog imidlertid kaptajnen at sejle ud og tilslutte sig de øvrige danske skibe under allieret kontrol, men kaptajnen afviste, da han nu havde fået ordrer fra rederiet i Danmark om at forblive her foreløbig. I maj 1940 blev rederiet enig med japanske befragtere om indsættelse af skibet i japansk kystfart. Der skulle dog en gives tilladelse fra det tyske gesandtskab i København, og her var kravet, at Japan i tilfælde

af skibets forlis skulle levere et skib af samme størrelse og værdi som erstatning, hvilket Japan afviste. Først et år senere blev diverse danske, tyske og japanske myndigheder enige, og endelig d. 2. oktober 1941 blev der givet tilladelse til en charteraftale på fire måneder. Betingelserne var, at skibet kun måtte sejle i japansk kystfart, og det skulle være forsikret for værdien i enten schweiziske francs eller svenske kroner, såvel som hyren skulle udbetales i disse valutaer. En ny charteraftale blev ligeledes indgået i begyndelsen af 1942, men i juli 1942 beslaglagde Japan skibet og satte det i fart under japansk flag og med det japanske navn TEIKYU MARU.

På rejse i ballast Shimizu-Koshiro blev det d. 2. sept. 1942 torpederet af en amerikansk ubåd 9 sm SSV for Erimo Misaki ved indsejlingen til Hakodatestrædet. Torpedoen ramte i bagbords side ud for lastrum nr. 2. Besætningen satte tre redningsbåde i vandet, og det lykkedes også at samle kaptajnen op, der da allerede havde ligget et stykke tid i vandet og nu konstateredes død. Efter otte timers roning nåede besætningen ind til land.

I januar 1943 udbetalte Japan erstatning for skibets krigsforlis, men på grund af de urolige tider og diverse forviklinger modtog rederiet dog først erstatningen i løbet af 1944. Øvrige krav fra besætningen kom først til udbetaling i 1961 i forbindelse med andre danske erstatningskrav mod Japan.

Tiden efter 2. verdenskrig

Rederiets aktier var dels på rigstyske hænder (ca. 40 %) og var dels ejet af personer tilhørende det tyske mindretal i Danmark. Efter krigen blev den tyske kapital beslaglagt, og rederiet sat under dansk administration jævnfør efterkrigstidens love om beslaglæggelse og tvangsadministration af tysk og japansk ejendom.¹¹

Rederiet blev derefter stillet over for et alternativ: enten kunne man tilbagekøbe

aktierne til den skønsmessigt ansatte kurs, dvs. en total sum på 3 mio. kr. og fortsætte driften, eller også ville aktieselskabet blive opløst. Det lykkedes dog for rederiet at skaffe den fornødne kapital takket være indbetalte erstatningsbeløb for de to krigsforliste skibe, og d. 23. januar 1950 blev administrationen ophævet efter ca. 4 års forløb. En ny bestyrelse blev valgt d. 26. juni 1950.

Rederiet blev desuden efter krigen indklaget for Danmarks Rederiforening grundet påstået unational og illoyal optræden under krigsårene. Ved en æresdomstol blev disse beskyldninger kendt ubeføjede – og rederiet forblev i øvrigt medlem af Rederiforeningen.

I 1949 genoptog Jepsen Line, og man genoptog atter farten mellem Hong Kong og Nordkina (Tientsin) med HEINRICH JESSEN. Da de kommunistkinesiske styrker i de følgende år trængte frem fra Manchuriet og videre mod syd, blev netop dette skib gennem en 3-årig periode redningen for mange flygtninge. Over 4000 europæere bragte det i sikkerhed og medførte på en enkelt rejse 400 passagerer. Skibet havde god indtjening, og takket være denne og finansiell hjælp fra firmaet i Hong Kong kunne der atter kontraheres et skib, motorskibet JACOB JEBSEN, der blev afleveret fra Howaldtswerke, Kiel, 1952, og tre år senere overtog man fra værftet i Flensburg nybygningen MICHAEL JEBSEN.

Jepsen Line måtte dog lukke i Kina allerede i 1955 bl.a. på grund af manglende fragttilgang samt administrative vanskeligheder for kystsejladsen.

På trods af problemer i fragtmarkedet anskaffedes atter i 1959 ny tonnage med de to skibe, CLARA JEBSEN og KAETHE JEBSEN, fra værftet Nobiskrug i Rendsburg. Atter tilkøbtes ny tonnage i henholdsvis 1966 med CARL OFFERSEN, leveret fra værftet Rickmers i Bremerhaven samt i 1971 og 1972 med skibene af den

så kaldte Trampco-type på ca. 7000 t. dv. HEINRICH JESSEN og EMMA JEBSEN, begge endnu engang byggede på værftet Nobiskrug i Rendsburg.

Ophør med rederivirksomhed

Sidst i 1970'erne blev konkurrencen fra Kina for overvældende for handelsfirmaet; liniefart og kystfart blev opgivet, og man vekslede derefter over til trampfart. Konkurrencen var imidlertid hård, og de meget restriktive danske bemandingsregler gjorde det ikke lettere, hvad også mange andre danske rederier måtte erfare og i øvrigt bukkede under for i disse år. Konsekvensen blev følgelig, at skibene solgtes

fra. Rederiet oplyste, at skibene ikke med rimelighed kunne drives under dansk flag. Man ville derfor afvente udviklingen, men havde dog fortsat interesse for at drive rederivirksomhed under dansk flag, hvis egnet tonnage med rimelig bemanning kunne fremskaffes. 1979 solgtes de to sidst tilkomne skibe til registrering under Panama-flag og dermed lempeligere betingelser.

1983 blev rederiet opløst efter salget af skibene. Rhederi Jebsen beskæftiger sig i dag ikke længere med skibsfart, navnet dækker derimod over et ejendomsselskab.¹²



CLARA JEBSEN (I). Opkaldt efter hustruen (se note 3) til den i indledningen omtalte Jacob Jebsen, borger i Aabenraa 1719.

CLARA JEBSEN (I). Bygget af Howaldtswerke A.G., Kiel (Nr. 626), (søs. aug. 1922) afleveret nov. 1922 til China-Reederei A.G., Hamburg. Overført 1. okt. 1923 til M. Jebsen A/S, Aabenraa.

Fragtskib. 3200 dw, 1974 gt, 1145 nt; 270'7" x 38'9" x 21'. Damp. 3. cyl. 900 ihk. 2 dæk. 4 luger. 2 master.

Solgt 10. nov. 1936 til Wallem & Co., Bergen, og omdøbt DAH PU. På rejse Abadan – Karachi sænket 28.6.1943 af japansk ubåd i havnen i Muscat. 15 omkom.



FORTUNA.

FORTUNA. Bygget af Howaldtswerke A.G., Kiel (Nr. 627), (søs.13.1.1923) afleveret 14. marts 1923 til China-Reederei A.G., Hamburg. Overført 1. okt. 1923 til M. Jepsen A/S, Aabenraa.

Fragtskib. Indrettet til passagertransport. 600 dw, 545 gt, 274 nt; 151'1" x 27'5" x 12'6". Diesel. To 4 cyl. 2-takts motorer. 320 ihk. 2 skruer.

1 dæk. Lang poop. 2 lastrum. 2 luger. Åbent styrehus. Ved forkanten af stormasten findes en skorsten fra hjælpekedlen.

Solgt 7. jan. 1927 til Rio y Olabarriela, Manila, uden navneændring. Sænket dec. 1941 af japanske fly ud for Manila.



MICHAEL JEBSEN (I). Med sit karakteristiske udseende er det et typisk Østen-skib i dobbelt forstand: det er både bygget i Østen og bestemt til lokalfart i Østen. Også efter at skibet under verdenskrigen var blevet indsat i transatlantisk fart, havde det en større menig kineserbesætning. H. Mathiasen, der i 1942 mønstrede som telegrafist om bord i Glasgow, beretter i sin bog Havet mørkelagt, 1960, at der var den samme store besætning som under sejlads ude på Østen, dvs., »et par og tredive kinesere, men så var der også kineserboy'er til opvarning alle vegne og en vaskemand og tre donkeymænd.«

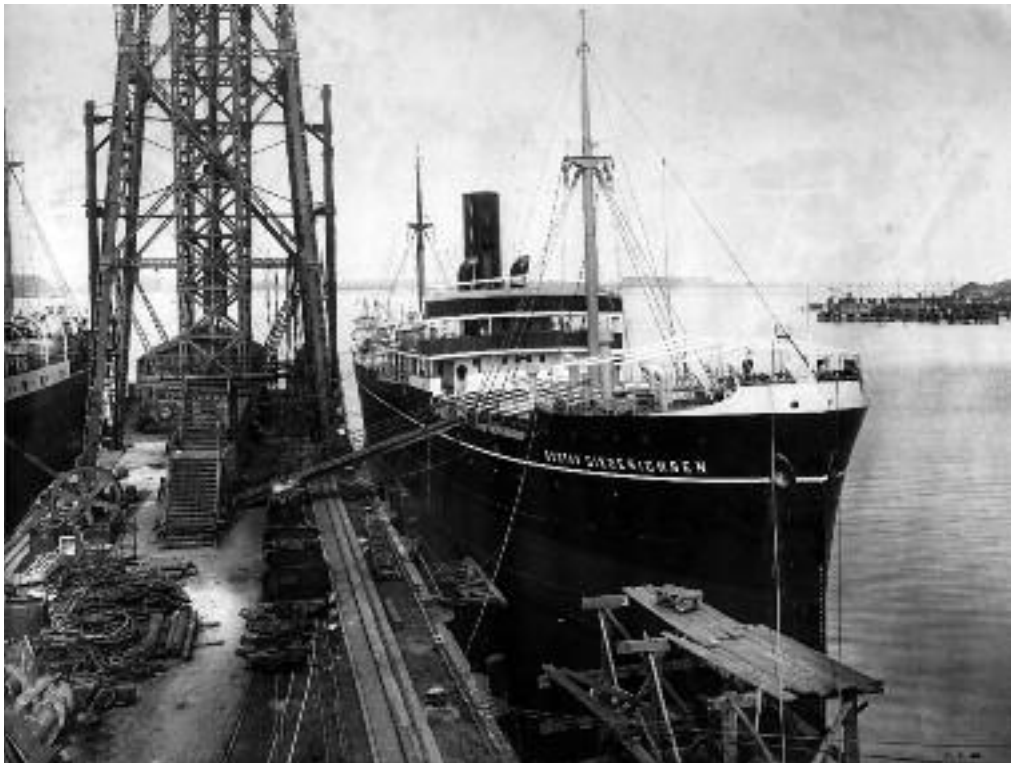
Senere beskriver han torpederingen: »kun den, som har været om bord i et skib, der for fuld fart sejler mod et isbjerg eller har været med ved en togulykke, hvor to eksprestog under farten støder sammen, kan sætte sig ind i, hvad jeg mener, når jeg siger, at der lød en jordskælvsagtig eksplosion, og at det føltes, som om MICHAEL JEBSEN løb på et undersøisk skær. Sådan føltes det, når et mindre skib, der sejler for fuld fart gennem vandet og er tungt lastet, bliver ramt af en torpedo.«

H M. boede i det eneste kammer, der ikke havde direkte adgang til dækket, det lå inde bag spisesalonen. Døren var blevet blokeret af en stol, men det lykkedes for telegrafisten at komme ind i spisesalonen, hvor alt inventaret væltede ned over ham. Han slap dog ud og nåede at konstatere, at skorstenen var sprængt væk, inden han sprang over bord. »Lige efter hørtes en ildevarslende sugende og kogende lyd, og MICHAEL JEBSEN væltede helt over på siden og forsvandt i et stort skummende vandkrater. Vi, der befandt os i nærheden, blev suget et stykke med ned, men var gudskelov for langt borte til, at noget alvorligt kunne ske. Da jeg fik hovedet ovenfor igen, var der kun en lille sort røgsky tilbage på himlen over det sted, hvor der før havde været et skib.« (JJHA)

MICHAEL JEBSEN (I). Bygget af Howaldtswerke A.G., Kiel (Nr. 677), (søs. april 1927) afleveret juni 1927. Fragtskib. Passagerer. 3300 dw, 2318 gt, 1343 nt; 281'2" x 41'9" x 21'9". Damp. 3 cyl. 1500 ihk. 2 dæk. 2 master.

Hændelse:

Ved Danmarks besættelse 1940 valgte kaptajnen at søge ind til Hong Kong, hvortil det ankom formentlig d. 12. april 1940. Her blev det overtaget af MOWT (Ministry of War Transport), sejlet til England og bestyret af D. Alexander & Sons, London. Indsat i transatlantisk fart. På rejse Barbados – England med sukker blev skibet d. 14.8.1942 torpederet kl. 06.30 af en tysk ubåd lidt vest for Bahamas og sank i løbet af et minut. 7 omkom blandt hvilke to danske besætningsmedlemmer. Den øvrige besætning blev reddet af en tililende amerikansk destroyer.



GUSTAV DIEDERICHSEN. For navnet, se note 9. (JJHA)

GUSTAV DIEDERICHSEN. Bygget af Howaldtswerke A.G., Kiel (Nr. 697), (søs. marts 1930) afleveret juni 1930. Fragtskib. Passagerer. 3300 dw, 2332 gt, 1353 nt; 281'2" x 41'9" x 21'9". Damp. 3 cyl. 1550 ihk. 2 dæk. 4 luger. 2 master. 7 bomme (kun én til betjening af den forreste luge).

Hændelser:

På rejse fra Hong Kong til Swatow med stykgods, hvor der også medbragtes ca. 40 kinesiske passagerer, blev besætningen 28. februar 1933 overfaldet af nogle af passagererne, der viste sig at være forklædte pirater. Iste styrmand blev såret af et skud, men det lykkedes ham til trods herfor at reparere radioen og afsende et SOS-telegram, der dog ikke havde nogen virkning. Efter udplyndring af de øvrige passagerer forlod piraterne den følgende dag skibet i en af redningsbådene medførende tre velhavende kinesiske passagerer som gidsler.¹³

Videre forløb? Torpederet som TAIKUN MARU 2.9. -47



HEINRICH JESSEN blev i 1957 chartret til at foretage sejlads med pilgrimme, der skulle fra Østen på pilgrimsfærd til Mekka. Der kunne befordres 1100 passagerer pr. sejlads.

I 1960 blev det chartret af Kina for at transportere kinesiske statsborgere fra Indonesien til Kina. Hjemtransporten skete som følge af indonesiske myndigheders skærpede restriktioner over for kinesere i Indonesien. (JJHA)

HEINRICH JESSEN (I). Bygget af Hong Kong & Whampoa Dockyard Co., Hong Kong (Nr. 827), (søs. febr. 1940) endelig afleveret til rederiet efterår 1947 efter fornyet ombygning. Det blev registreret i Danmark 27. okt. 1949. Fragtskib. Passagerer: 10/I, 28/II, 56/III. 900 dækspassagerer. 3320 dw, 3388 gt, 1986 nt; 319'6" x 46'7" x 19'6". Damp. 3 cyl. 2150 ihk. 12 knob.

1 dæk + awningdæk. Lang bak hen over forreste luge. 4 lastrum. 4 luger. 2 master af typen: 2 forbundne samsonposter med en mast ovenpå. Krydserhæk.

Hændelse:

På rejse fra Hong Kong til Tientsin med stykgods blev skibet opbragt 9.8.1953 af en korvet bemannet med kinesiske nationalister og indbragt til Formosa, men atter frigivet 1. sept. 1953, efter at ladningen var blevet opløst og beslaglagt. Endvidere var 8 mand af den kinesiske besætning blevet anholdt som kommunistiske agenter, men de vendte efter nogle få måneders internering tilbage til Hong Kong.

Solgt 1964 til United Marine S.A. of Liberia, Monrovia, og omdøbt ARU MARINER. Ankom 23.11.1970 til Hong Kong for opugning.



JACOB JEBSEN. (JJHA)

JACOB JEBSEN. Bygget af Howaldtswerke A.G., Kiel (Nr. 955), (søs. 8.3.1952) afleveret 27. april 1952. Fragtskib. Passageraptering til 6. 5320 dw, 3674 / 2287 gt, 2334 / 1049 nt; 338'6" x 47'1" x 23'6". Diesel. 7 cyl. 2-takts B&W. 2800 ihk. 13 knob.

Shelterdæk. (OSD/CSD). 4 lastrum. 5 luger (luge 2 og 3 kan ændres til én gennemgående luge). 2 master. 10 bomme samt en 20 tons bom. Lang bak hen over forreste luge.

Solgt 15.6.1973 til Belgo Asian Shipping Co. Ltd, Hong Kong, og omdøbt SEA PROGRESS (hjemsted Singapore). 1978 > UNISTAR. Solgt 1979 til Universal Steamship Pte. Ltd, Singapore, uden navneændring. Ophugget marts 1980.



MICHAEL JEBSEN (II). (JJHA)

MICHAEL JEBSEN (II). Bygget af Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft, Flensburg (Nr. 555), (søs. 25.6.1955) afleveret 2. sept. 1955.

Fragtskib. 4850 dw, 3434 gt, 1953 nt; 325' x 47'2" x 23'1". Diesel. To 6 cyl. 4-takts MAN G6V-40/60 A gearet til én skrueaksel. 2520 ihk. 13,5 knob.

Shelterdæk. (CSD). 4 lastrum. 4 luger. Seks 3 tons bomme, fire 5 tons og en 25 tons.

Solgt sept. 1976 til Longrainbow Navigation Ltd, Panama, og omdøbt THAI RAINBOW. Solgt 1986 til Dalian Beiyang Steamship Co. Ltd, (COSCO), og omdøbt BEI HE. Sidst opført i LR 1992/93 og fortsat eksistens er tvivlsom.



CLARA JEBSEN (II). (Flor van Otterdyk, Belgien)

CLARA JEBSEN (II). Bygget på Werft Nobiskrug GmbH, Rendsburg (Nr. 610), (søs. 22.1.1959) afleveret 2. maj 1959.

Fragtskib. 6101 dw, 4223 gt, 2407 nt; 376'7" x 49'5" x 27'2". Diesel. To 8 cyl. 4-takts MAN G8V-40/60 gearret til én skrueaksel. 3360 ihk. 14,5 knob.

2 dæk. 4 lastrum. 4 luger. 2 master. To 3 tons bomme, otte 5 tons, en 30 tons.

Solgt okt. 1977 til Wah Fai Shipping Co. S.A., Panama, og omdøbt WAH FAI. Solgt 1980 til Park Lee Freight Agency, Panama, uden navneændring. Solgt 1981 til Bootes Shipping Co. S.A., Panama, uden navneændring. Op-hugget dec. 1987 i Kaohsiung.



KAETHE JEBSEN. Dette er stavemåden på skibets bov. Käthe er navnet på stifteren, M. Jepsens mor.

KAETHE JEBSEN. Bygget på Werft Nobiskrug GmbH, Rendsburg (Nr. 615), (søs. 22.7.1959) afleveret 23. okt. 1959.

Fragtskib. 6101 / 4526 dw, 4225 / 2775 gt, 2440 / 1405 nt; 376'10" x 49'5" x 25'4". Diesel. To 8 cyl. 4-takts MAN G8V-40/60 gearet til én skrueaksel. 3360 ihk. 14,5 knob.

Shelterdæk.(CSD / OSD). 4 lastrum. 5 luger. To 3 tons bomme, otte 5 tons, en 30 tons.

Solgt sept. 1977 til Favor Shipping Co. S.A., Panama, og omdøbt WAHENG. Ophugget sept. 1990 i Kina.



CARL OFFERSEN. For navnet, se note 14.

CARL OFFERSEN. Bygget på Rickmers Werft, Bremerhaven (Nr. 333), (søs. 2.7.1966) afleveret 11. okt. 1966.¹⁴ Fragtskib. 7075 dw, 5450 gt, 3314 nt; 417'1" x 54'7" 25'. Diesel. To 8 cyl. 4-takts MAN G8V-40/60 gearet til én skrueaksel. 4268 ihk. 15,5 knob.

Solgt april 1979 til Greline Compañía Naviera S.A., Panama, og omdøbt GEMINI (hjemsted Piræus). Solgt 1985 til Starduke Shipping Ltd, Limassol, og omdøbt MARY CHIOS. Ankom 23.2.1985 til Gadani Beach for ophugning.



HEINRICH JESSEN (II). (JJHA)

HEINRICH JESSEN (II). Bygget på Werft Nobiskrug GmbH, Rendsburg (Nr. 672), (søs. 19.6.1971) afleveret 22. sept. 1971.

Fragtskib. 7400 / 5353 dw, 5189 / 3010 gt, 3253 / 1534 nt; 389'4" x 56'5" x 29'2". Diesel. 6 cyl. 4-takts MAN RGV52/55. 6000 ihk. 17,25 knob.

Shelterdæk. (CSD / OSD), 3 lastrum. 3 luger. 3 master. Fem 20 tons bomme. Maskine og aptering agter.

Solgt dec. 1979 til Signal Steamship Co, Hong Kong, og omdøbt SIGNAL (hjemsted Panama). (Korr. red. M. Jebesen A/S, Aabenraa). Solgt 1983 til Zigana Uluslarasi Nahliyat Ticaret ve Sanayi AS, Istanbul, og omdøbt ZIGANA. Solgt okt. 1989 til PT Tanto Intim Line, Indonesien, og omdøbt TANTO PERMAI II. (Et forsøg på salg til Kina i 1992 mislykkedes efter købernes besigtigelse af skibet). Dec. 1996 > R-OKO PERMAI II. Jan. 1997 > TANTO PERMAI II; hjemsted: Jakarta. Stadig i fart LR 2011.



EMMA JEBSEN. Emma er navnet på stifteren M. Jepsens yngste datter. (JJHA)

EMMA JEBSEN. Bygget på Werft Nobiskrug GmbH, Rendsburg (Nr. 674), (søs. 29.4.1972) afleveret 21. juli 1972. Fragtskib. 7400 / 5800 dw, 5189 / 3010 gt, 3260 / 1541 nt; 410'1" x 56'7" x 21'4". Diesel. 6 cyl. 4-takts MAN R&V52/55. 6000 ihk. 17,25 knob.

Shelterdæk. (CSD / OSD). 3 lastrum. 3 luger. 3 master. Fem 20 tons bomme. Maskine og aptering agter.

Solgt dec.1979 til Triumph Steam Ship Co. Ltd, Panama, og omdøbt først TRIUMP og dernæst TRIUMP ORIENT. Solgt 1983 til Barbaros Denizcilik Isletmesi AS, Istanbul, og omdøbt ZUHAL K. Solgt okt. 1990 til JSM Shipping Ltd, St. Vincents & The Grenadines, og omdøbt SU XIN. Rapporteret ophugget pr. 16. marts 1998 i Mumbai.

Noter

1. Rhederi M. Jebsen A/S er selskabets egen stave-måde.
2. I 1859 opererede 38 sejlskibe fra Aabenraa på Kinakysten. Om denne sejlads kan der læses nærmere hos F. Holm-Petersen og A. Rosendahl: *Fra Sejl til Diesel IV* i artiklen: Hertugdømmernes skibsfart under Dannebrog. Desuden i den nedenfor i noterne nævnte bog af F. Holm-Petersen. Holm-Petersen nævner som et kuriosum, at når søfarende i de sønderjyske egne mand og mand imellem talte om »æ kyst«, så var det ikke den østjyske kyst, men underforstået Kinakysten.
3. Giftede sig 1723 med Clara Rolfsen.
4. Skorstenen var oprindelig helt sortmalet, først senere ændrede man farven til lysegul og med det påmalede rederilogo.
5. De blev senere svogre, da H. Jessen giftede sig med M. Jebsens søster. H. Jessen vendte senere tilbage til Europa for at beskæftige sig med firmaet Jebsen & Jessen, Hamburg (1909).
6. Alle tyske skibe over 1500 bruttotons skulle afstås som krigsskadeserstatning til sejrherrene.
7. Således af rederiet Bruusgaard, Kiøsterud & Co., Drammen.
8. EVA og KÄTHE. Disse to skibe gav et nogenlunde tåleligt afkast, der hjalp lidt på den betrængte økonomi. 1930 solgtes skibene til hovedaktionæren, selskabet Aug. Bolten Wm. Millers Nachfol-

ger. Endelig i 1937 blev China-rederiet helt overtaget af det ovennævnte selskab, og rederinavnet udgik.

9. Opkaldt efter den gode ven og samarbejdspartner Gustav Diederichsen, medindehaver af handelshuset Th. Wille, Hamburg, der blev rederiets privatbankier omkring år 1900.
10. Med bogstaverne JML som skorstensmærke.
11. Familierne Jebsen og Jessen tilhørte begge det tyske mindretalsparti og var aktive her indenfor.
12. Handelsfirmaet Jebsen & Co. lever i bedste velgående og driver import/eksport af bl.a. sikkerhedsbeklædning og -udstyr.
13. En nærmere beskrivelse af denne hændelse findes i F. Holm-Petersen: *Kurs Hongkong* 1961, pag. 80-83.
14. Skibet er opkaldt efter den i 1956 tiltrådte direktør C. E. Offersen.

Kilder

- Arkivmateriale (Det kongelige Bibliotek).
- E. Hieke: *Die Reederei M. Jebsen A.G. Apenrade*. Hamburg 1953.
- Chr. Lund: *Danske skibe under det japanske solbanner*. In: årbog 1998 fra Handels- & Søfartsmuseet, Kronborg.
- Chr. Tortzen: *Søfolk og skibe 1939-45*. 1981-85. Fotos mærket JJHA = Jebsen & Jessen Historical Archives, Denmark.

Et portræt af ELISABETH af Marstal

Af KARSTEN HERMANSEN

Fra Eriksens Plads

Det bliver en festdag, når BONAVISTA løber af stabelen den 26. maj 2012. Nationalmuseets store projekt, som har været lagt i bådebygger Ebbe Andersens kyn-dige hænder, når til et foreløbigt højde-punkt, når skønnert BONAVISTA atter kan glide ud i sit rette element efter en gennemgribende restaurering. Arbejdet er udført på Eriksens Plads, og som de fleste ved, er der bygget skibe på den plads igen-nem mange år. Et af dem er barkentine-ren ELISABETH, som skibsbygmester Erik Eriksen byggede på sin plads i 1919. ELISABETH havde en bruttoregister-tonnage



Barkentiner ELISABETH ved kaj i fremmed havn.

på 278 og 240 nettoregister-ton. Skibet fik et langt liv i Marstal, da det forblev i byen indtil 1956, hvor det blev afhændet til Tyskland og to år senere blev ophugget efter en brand i maskinrummet.¹

Elisabeths ejere

ELISABETH blev bygget i en brydningstid. Første Verdenskrig var forbi, og krigen havde ikke bare betydet store tab ved forlis, men også udløst meget mærkbare økonomiske tab for en række danske rederier. Krigstiden havde stimuleret en vækst i raterne, og det havde givet mange investeringslystne mennesker blod på tanden. Der var især i de sidste krigså år købt op i forventning om den store gevinst, men da de stridende parter indgik en våbenhvile den 11. november 1918, var det ikke gevinsten, men tabet, der lurede lige om hjørnet. Marstallerne havde imidlertid udnyttet forretningspotentialet i rette tid og realiseret et betydeligt salg af skibe til danskere, nordmænd og ikke mindst svenskere, som købte, da priserne var på deres højeste. Det gav naturligvis et mærkbart fald i Marstalflåden, men marstallerne havde skummet fløden og var klar til at investere igen, da freden atter var tilvejebragt.

Raterne var i mellemtiden blevet normale, og for det nye Svendborgrederi *Falken* og ikke mindst dets bestyrer, A. C. Rasmussen, gav fragtraternes styrtdyk et alt andet end fredeligt forløb, som endte i en dramatisk omstrukturering af rederiet. *Falken* var nemlig blevet grundlagt som aktieselskab i 1917. Takket være skibsfartens gunstige vilkår under krigen kunne rederiet *Falken* i løbet af et år femdoble

sin aktiekapital, som dermed nåede op på en million kroner. Både i 1917 og 1918 blev der udbetalt fantastiske udbytter på henholdsvis 85 og 35 procent. Årsagen var, at rederiet bestod af mange partrederiers skibe, der var fulgt med aktionærerne ind i rederiet Falken, som derfor ikke skulle foretage dyre indkøb af tonnage.

Falkens fremtid tegnede lys, men kun indtil freden i 1918, og ved generalforsamlingen i 1919 blev rederiets bestyrer, A. C. Rasmussen, ikke alene sat fra bestillingen, men også tvunget til at underskrive sin egen umyndiggørelse. Rederiets nye bestyrer blev Erik B. Kromann i Marstal, som dermed blev reder for yderligere 27 skibe og nu stod for en samlet flåde på 38 skibe. Det var ikke nogen let opgave, Kromann havde påtaget sig, for Falken befandt sig allerede på fallittens rand. Der skulle derfor først og fremmest skaffes aktiekapital, som skulle firdobles, hvis fallitboet skulle reddes. Familien Kromann bakkede det nye foretagende godt op, og skibsrederen selv indskød 600.000 kr. i selskabet. Den risikovillige kapital og den gode vilje kunne imidlertid ikke ændre på Falkens alt andet end sunde tilstand, og i 1923 trådte rederiet i likvidation. Som en anden fugl Fønix genopstod rederiet dog straks, men nu under navnet *Det danske Sejlskibsrederi* med 22 sejlskibe. Skibsreder A. P. Møller gik foran i bestræbelserne på at holde skibene på danske hænder og blev bestyrelsesformand, medens Falkens forretningsfører, Erik B. Kromann, fortsatte i samme rolle i Det danske Sejlskibsrederi.

Når man betragter Det danske Sejlskibsrederi i fugleperspektiv, ser det måske enkelt ud, at et selskab lukkede, og et nyt blev åbnet. I nærbillede var situationen naturligvis langt mere nuanceret, og når det lykkedes at rejse den nødvendige kapital, var det ikke mindst takket være de respektive skibsføreres indskud. I et brev, som skulle behandles fortroligt, skrev Erik



Skibsbygmester Erik Eriksen og skibsreder Erik Boye Kromann på tur til Halmø i Eriksens båd antagelig i 1930'erne.

B. Kromann den 16. juli 1923 til ELISABETHS skibsfører Kristen Hansen Groth (1882-1956), at Falkens skibe var blevet vurderet, og den anslåede pris for alle skibene var omkring en million kroner. Det var banken, der bestemte over skibenes skæbne, og det kunne nemt blive et problem, hvis skibene derved forsvandt til udlandet. Og det var ikke blot en frygt, men en regulær mulighed, idet der var kommet et godt tilbud fra Sverige. Køberne var dog blevet afvist i første omgang, men det fik bare køberne til at spørge, hvad den laveste pris for skibene var. Der skulle altså handles hurtigt.

E. B. Kromann redegjorde tydeligt for planen i sit brev til skibsfører Groth: »*Planen er at købe samtlige Skibe til en Pris af én Million Kroner, hvilket efter min Mening er en passende Pris efter de nugældende Skibsværdier. Jeg har ladet Skibene*

vurdere af andre paa dette Omraade kyn-
dige Folk, som er kommen til et lignende
Resultat, og efter en Del Forhandlinger har
vi faaet Skibene paa Haanden til denne
Pris, medens jeg forsøger at skaffe den
nødvendige Kapital. Det er Meningens at
danne et nyt Selskab med en Aktiekapital
paa Kr. 600.000 og Obligationslaan paa Kr.
500.000. Obligationerne forrentes med 4
%, hvilket er en meget billig Rente. Der bli-
ver altsaa udover Købesummen en Drifts-
kapital paa Kr. 100.000. Landmandsban-
ken overtager Kr. 300.000 Aktier og Kr.
200.000 Obligationer, og det er lykkedes at
skaffe største Delen af det resterende Beløb
hos andre interesserede i København, men
for at faa Planen gennemført, er det nød-
vendigt, at der ogsaa skaffes en Del Kapi-
tal fra Marstal, og da Førerne lige saavel
som jeg er interesseret i at Skibene ikke
sælges til Udlandet, mener jeg det er rime-
ligt, at alle Førerne interesserer sig ved at
tegne sig for et Beløb. Jeg har talt med et
Par af de Førere, der har været Hjemme, og
disse var meget villige til at gaa med. Be-
løbene, som Førerne indskyder, må efter
min Mening rette sig efter Skibenes Stør-
relse og bør for et Skib som ELISABETH
dreje sig om Kr. 7.000.

De bedes nu overveje Sagen og meddele
mig, hvorledes De stiller Dem hertil.

Hvis Førerne imod min Forventning ikke
vil gaa med, vil det næppe lykkes mig at
bringe Sagen i Orden.«²

Sagen var klar: skibsførerne sad nær-
mest med nøglen til rederiets fortsættelse,
og Kristen Groth begyndte straks at tæn-
ke sig om. Han havde helst set en ordning,
hvor ELISABETH blev rederiskib, men hvis
etableringen af et selskab var nødvendig,
så måtte det være sådan. Groth havde til-
lid til Kromanns dømmekraft i denne sag
og var klar til at skyde penge ind i foreta-
gendet, selv om han hellere havde nøjedes
med kr. 5.000,-. Det er umuligt at se bort
fra det pres, som Kromann havde lagt på
skipper Groths skuldre. Det skulle ikke



Kristen Hansen Groth (1882-1956) var
født i Ommel og kom som de fleste andre
ud at sejle efter konfirmationen. Efter sin
styrmandseksamen i 1904 sejlede han en
del på Newfoundland, og i 1915 blev han
fører af tremastet bramsejlskonnert LUD-
VIG BRAMSEN. I april 1917 var han fører af
rederiet Kromanns tremastede bramsejls-
konnert ELISABETH, da denne blev søn-
derskudt af en tysk ubåd, og besætningen
måtte gå i redningsbåden. Da skibsreder
Kromanns nybygning ELISABETH var færdig
i 1919, var det derfor naturligt, at også
denne ELISABETH fik Groth som skibs-
fører. Senere købte og førte Groth sit eget
skib med navnet JOHANNE af Marstal, op-
kaldt efter sin hustru Johanne Groth, født
Harris. Skibet hedder i dag LOA af Aalborg.

siges, at han havde ødelagt mulighederne
for at beholde skibene, så han gik med på
forslaget.

Da Kromann havde læst Groths svar,
skrev han den 6. august tilbage, at »De
Førere, som jeg hidtil har været i Forbin-
delse med har alle erklæret sig villige til at



ELISABETH med signalflag i Marstal Havn den 1. april 1930 i anledning af mæglerfirmaet Hermann C. Boyes 50 års jubilæumsdag.

gaa med for de af mig opgivne Beløb og for et Skib som ELISABETH mener jeg ikke at Kr. 7.000,- er for meget at indskyde. Flere ledige Førere har forespurgt, om de ikke kunde komme i Betragtning, hvis der blev ledige Pladser imod at indskyde Kr. 10.000,- eller mere, men selvfølgelig bliver Penge-spørgsmaalet aldrig det bestemmende for mig, hvis jeg ikke anser Manden for at være fuldt ud kvalificeret som Fører. Jeg nævner kun dette for at De kan se, at der er mange Førere, som ikke er bange for at gaa med. At købe Skibene enkeltvis som Partrederier vilde selvfølgelig være det bedste for os, men dette er aldeles umuligt og at købe nogle enkelte og miste Resten vilde ikke være formaalstjenligt.»

Det ræsonnement forstod Groth og accepterede at indskyde kr. 7.000,- i ELISABETH.³ Planen lykkedes, og Det danske Sejlskibsrederi opstod af asken efter Falken, men heller ikke denne nye konstruktion kunne ændre på samfundsudviklingen, og ved generalforsamlingen i februar 1927 måtte driften af Det danske Sejlskibsrederi opgives. Ved dannelsen i 1923 havde A. P. Møller ellers samlet støtte fra mange rederier, men fælles for alle var, at pengene var tabt, og en fortsættelse ville kun forøge gælden.

Generalforsamlingen havde besluttet, at rederiet skulle likvidere og skibene sælges. Likvidationen krævede, at skibene blev dirigeret hjemefter, så ELISABETH, som i slutningen af februar 1927 befandt sig ved Barbados i forventning om en ladning melasse til St. Johns, måtte afvente ny ordre med retning mod Europa. I mellemtiden måtte matros Christensen på hospital og have en mindre operation efter at have været for nær ved det smukke køn, som skipper Groth formulerede det. Om matrosen kom med videre, afhang af indlæggelsestiden, og hvornår der var en ny last. Men det var svære tider, og i forbindelse med skibsreder Kromanns orientering om Det danske Sejlskibsrederis likvi-

dation kom Kristen Groths bekymringer over sejlskibsfartens generelle udvikling tydeligt frem:

»De forespørger, om jeg vil gaa med i et Partrederi, men det er ikke godt at svare paa saa hurtigt. Havde det været 1923, da skulde jeg ikke have betænkt mig, men sig mig, hvor vil De placere Skibet, for over alt i Verden, hvor vi end kommer, har Dampskibene fortrængt Sejlskibe, og Fragten kan jo snart ikke opdrives til denne størrelse [skibe, KH]. I Fiskefarten fra St. Johns til Brasilien vil de nødig have vore Skibe, dog vil de nok købe dem, naar de kan faas til Spotpris.«⁴

Den 25. februar blev ELISABETH sluttet for en ladning divi-divi fra Rio Hacha til Hamborg til en elendig rate af 55 kr. pr. ton, men det var vilkårene, ligesom K. H. Groth måtte acceptere at få sin opsigelse som ELISABETHS fører.

Da ELISABETH lå i Hamborg i maj måned, kom der besked fra rederiet om, at ELISABETH for 30.000 kr. var købt ud af Det danske Sejlskibsrederi til et nyt partrederi. Skibsreder Kromann havde ladet førerpladsen stå åben til Groth, hvis den havde hans interesse, og det havde den da, hvis formuen kunne række til det, som Groth svarede. Med købet af ELISABETH hastede det ikke længere helt så meget med at komme hjem, men under alle omstændigheder trængte det otte år gamle skib til at komme en tur hjem til Marstal til et eftersyn.⁵

Det var naturligvis ikke kun ELISABETH, der blev tilbagekøbt til rederiet Kromann, men for at det kunne lade sig gøre, måtte der udenøs støtte til. Skibsreder A. P. Møller havde været stærkt involveret i Det danske Sejlskibsrederi og haft posten som bestyrelsesformand. Han havde samtidig fået en del andre redere til at indskyde kapital i rederiet, men nu hvor alle pengene var tabt, gav en fornyet investeringsopfordring ikke nogen reaktion. Rederne var generelt færdige med at investere i sejl-

skibe. A. P. Møller holdt dog ved, og det havde sin helt egen årsag: A. P. Møller havde nemlig brug for uddannelsespladser til unge mænd, der skulle lære sømandsfaget. Derfor skulle sejlskibsflåden holdes i live.⁶

I 1928 stod E. B. Kromann tilbage med 16 rene sejlskibe. Hovedparten af skibene havde ligesom ELISABETH taget turen gennem Falken og Det danske Sejlskibsrederi. På skibsskødet af 10. december 1927 var der i alt ni parthavere:

Skibsreder Erik B. Kromann,
 Marstal med 25/100
 Sagfører Hans Peter Nielsen,
 Marstal med 15/100
 Kaptajn Kristen Hansen Groth,
 Marstal med 25/100
 Skibsreder Valdemar Petersen,
 Marstal med 10/100
 Kaptajn H. L. Hansen,
 Marstal med 5/100
 Frøken Anna Marie Kromann,
 Marstal med 5/100
 Skibshandler
 Bjørch Jensen & Co.,
 København med 5/100
 Skibsbygmester Erik Eriksen,
 Marstal med 5/100
 Skibsreder A. P. Møller,
 København med 5/100

Fra 1929 begyndte de øvrige parthavere at sælge til Kromann, og den første var sagfører Hans Peter Nielsen. I 1936 fulgte skibsreder A. P. Møller og skibshandler Bjørch Jensen efter. I 1939 solgte skibsfører H. L. Hansen sine parter, og i december 1940 solgte rederens søster, Anna Kromann, skibsbygmester Erik Eriksen og skibsreder Valdemar Petersen deres parter, hvorefter E. B. Kromann ejede 75/100 af ELISABETH. Den eneste, der ikke solgte til Kromann, var skibsfører K. H.



Rederiet Erik B. Kromanns kontorbygning i Kongensgade i Marstal. Ejendommen blev opført i 1915 og har grundlæggende ikke forandret sig den dag i dag.

Groth, som tilsyneladende beholdt sine 25 procent i skibet helt frem til rederiets afhændelse af skibet i 1956.⁷ I juli 1936 fik skibet installeret en 120 HK motor, og så blev ræerne nedrigget. Dem var der ikke længere brug for. Men da var ELISABETH blevet 17 år gammel og havde været udsat for meget.

Sejlads og ladninger

Skibsfører og parthaver Kristen Hansen Groth var skipper på ELISABETH fra søsætningen i 1919. Den første rejse i oktober 1919 var i ballast til Raumo i Finland, hvor der blev lastet træ bestemt for Sables d'Olonne i Frankrig, og så gik det ellers vestover mod Florida, hvor ELISABETH skulle laste pitchpine i Jacksonville. Kursen blev sat mod Aviles på den spanske nordkyst, og derefter fulgte en rejse fra Cadiz til Reykjavik med salt. Da ELISA-

BETH afsejlede Reykjavik i oktober 1920, var det med kurs mod Middelhavet, idet fiskeladningen skulle losses i Genua, Italien. Efter en rejse fra Sicilien til Göteborg med salt fulgte en trælast til Bridgewater i England, men så var det slut. Der var ikke mere at lave, og ELISABETH blev oplagt i Marstal Havn fra den 2. juni 1921.

Markedet rettede sig stille og roligt, og den 1. juli 1922 satte ELISABETH kursen mod Haparanda i bunden af Den botniske Bugt for at indtage trælast til England. I den næste tid var skibet beskæftiget i fart på Vesteuropa, og først i marts 1925 krydsede ELISABETH atter Atlanten. Denne gang for at sejle mahogni fra Santa Cruz på Cuba til Le Havre i Frankrig. Året efter fik ELISABETH en rejse til Newfoundland efter fisk, som blev losset i Pernambuco i Brasilien. I Rio Hacha, Columbia, blev der lastet divi-divi til Hamburg, hvorefter skibet indgik i fart på Vesteuropa med salt, træ, asfalt, chinaclay, kul, cement og flint.

Nogenlunde samme rutemønster gentog sig i øvrigt året efter.

Kromann tilbagekøbte som nævnt ELISABETH i foråret 1927. Den 4. oktober samme år gik skibet på grund på barren ud for Ballina, Irland. Det kunne være blevet dramatisk, men takket være et usædvanligt mildt vejr for årstiden gik det godt. ELISABETH fik ingen varige men af uheldet, og det skyldtes antagelig, at skibet havde stået på en blød sandbund, som havde skånet skroget for lækager.⁸

I oktober 1929 indtog ELISABETH splitved i Kemi i Finland. Ladningen var bestemt for Shoreham i England, men da skibet torsdag den 17. oktober 1929 lå opankret på Københavns Red for at få proviant, blev den påsejlet af en finsk damper ved navn WELLAMO. Det var tåget vejr, og WELLAMOS skipper Jansson regnede med, at ELISABETH skulle slæbes længere ind. Der tog han fejl, og snart sejlede han direkte ind i ELISABETH, som blev ramt mel-



ELISABETH efter påsejling af S/S WELLAMO af Helsingfors i oktober 1929.



To unge besætningsmedlemmer er gået til tops i ELISABETHS rigning efter påsejlingen af S/S WELLAMO i oktober 1929.

lem fokkemasten og ankerklydset. ELISABETH tog hurtigt vand ind, men kunne flyde på sin træladning, indtil skibet var bugseret bort. En matros i fokkeråen sprang ned om bord på WELLAMO, medens den 16-årige dæksdreng Leo Madsen blev slynget overbord. Til alt held blev Leo Madsens livsfarlige situation straks opdaget om bord på lodsdamperen, som sørgede for at kaste en trosse ud, så dæksdrengen kunne blive reddet. Det var en dramatisk kollision, som naturligt nok blev hovednyheden på *Nationaltidendes* forside samme dag.⁹

Ved udgangen af 1920'erne sluttede ELISABETHS atlantehavsforretning definitivt. 1930'erne bød på Nord- og Østersøforretning med salt, træ, kul, koks og clay som typiske ladninger. Efter Anden Verdenskrig blev cement, kalksten og stykgods hyppige ladninger, om end salt, træ og clay fortsat fyldte godt. I 1947 fik ELISABETH lidt beskæftigelse på Grønland og Island med henholdsvis stykgods og cement. I begyndelsen af 1950'erne gik ELISABETH ind i sildefarten på Norge, men supplerede stadig opgaverne med kali, træ og kul.¹⁰

Men hvad med krigsårene. Hvad sejlede ELISABETH med, og hvordan forløb det alt sammen? Det vides ikke, for ELISABETH var så uheldig at måtte blive i udlandet, da Danmark blev besat af tyskerne den 9. april 1940. Dermed løber kilderne tørre. De fortæller kun, at den midlertidige reder var *The Border Shipping Co. Ltd.* i Newcastle. Føreren indtil april 1940 var E. Skovgaard Christensen, som man må formode forblev om bord på ELISABETH sammen med den øvrige besætning under krigen. Det er i øvrigt tankevækkende, at ingen af besætningsmedlemmerne på det tidspunkt var fra Marstal. Det siger noget om en ny tids samfundsudvikling, som havde været utænkelig tyve år tidligere.

ELISABETH delte skæbne med to af rederiets andre skibe, de tremastede motor-

skonnerter MERKUR og NORDSTJERNEN, som også måtte tilbringe årene 1940-1945 i udlandet.¹¹

Skal man tegne hovedlinierne for ELISABETHS fragtfart, er det karakteristisk, at skibet begyndte i Atlanterhavsforretningen og var beskæftiget i fart på Vesteuropa fra Middelhavet til Norge. Som tiden gik, blev fokus i stadig højere grad rettet mod Nord- og Østersøforretningen, og forklaringen er naturligvis, at udviklingen havde gjort ELISABETH til et lille skib, som konstant blev udkonkurreret af de større damp- og motorskibe, selv om også ELISABETH havde fået installeret 120 HK motor i juli 1936. De sidste år gik med at sejle træ fra Den botniske Bugt til Danmark og England, hvorfra der som regel var en last kul til returrejsen.¹²

Nye tider

Ingen kunne være i tvivl om, at ELISABETHS tid var ved at være omme i rederiet Kromann, og på sin vis dukkede der visse opløsningstendenser op om bord på skibet. Da skibet lå i Umeå i slutningen af september 1955, skrev skibsfører Otto Thesmer hjem til rederiet, at styrmanden var uduelig. Han passede ikke sine opgaver, og hyren var knapt nok udbetalt, inden den var brugt på spiritus. »*Den stakkels kvinde, som får ham,*« bemærkede Thesmer – muligvis intetanende om den hårde kritik, der fra andet hold var rejst af forholdene på hans skib få dage inden. En letmatros og en dæksdreng ønskede nemlig at afmønstre ELISABETH ved først givne lejlighed, da forholdene i den korte tid, de havde været om bord, var blevet slemt forværrede. Vandet i kabyssen var fyldt med olie og slam, og selv skipper Thesmer var blevet dårlig, oplyste de to klagere. Under ophold i England var brødet muggent, og de tre slags pålæg lugtede ikke ret godt. Det var i orden til søs, men ikke i havn, mente de. Desuden havde skibet gennem nogen tid sejlet en mand for kort. Skippe-



Motorskonnert ELISABETH ud for Sønderrenden i Marstal Havn i 1950'erne.

ren skændtes på et tidspunkt så meget med lodsens, at ELISABETH var tæt på at kolliderede med to skibe. Skibet lakkede meget, så der var brug for 500-600 pumpe­slag i timen. Når dagens arbejde var gjort, og letmatrosen og dæksdrengen efter ti timers arbejde bad om en kop kaffe, blev den dem nægtet. Skipperen var arrig, der var mider og orm i maden, og kakkelovnen forude var kun holdt sammen af en wire, så der var nok at rette op på. Men de to unge mænd ønskede ikke at bringe skibet i forlegenhed, så myndighederne skulle nok blive holdt ude sagen, hvis blot de to blev afmønstret hurtigt.

Det lød jo graverende, men i de samme dage indløb der en ansøgning fra ungmand Andreas Hansen, som gerne ville overflyttes til et andet af rederiets skibe enten som ungmand eller kok, når ELISABETH med tiden skulle oplægges. Hvad skulle man så tro?

Skibsreder Kromann har næppe tillagt klagerne så stor betydning. I hvert fald blev kun den ene af de to klagende matroser afmønstret, medens den anden måtte blive. De havde jo selv oplyst, at skibet manglede en mand, så én måtte blive.¹³

I februar 1956 blev ELISABETH oplagt. I

breve til besætningen forventede rederiet, at skibet tidligst kom i fart igen i april måned, men bag kulisserne var et salg under opsejling. Den tyske skibsfører Heyo Janssen fra Augustfehn i Oldenburg bød i begyndelsen af februar 1956 70.000 danske kroner for ELISABETH. Det var jo et skib i dårlig forfatning og derfor svært at skaffe laster til, vurderede Janssen, som ifølge sit eget udsagn løb en betydelig risiko ved overhovedet at købe skibet.

Skibsreder Kromann var dog slet ikke interesseret i at sælge ELISABETH for mindre end 100.000 kr. »*Hvad Skibets Tilstand angaar, maa De huske, at Skibet er klasset i Bureau Veritas, ligesom Udrustningen er i Orden til europæisk Fart, svarende til det danske Skibstilsyns Fordringer,*« svarede Kromann roligt og fik blot to dage senere Janssens accept af prisen, hvis blot han kunne få henstand med de sidste 30.000 kr. og lejlighed til at besigtige skibet i bunden. Og det kunne han da. Han kunne besigtige skibet i forbindelse med et beddingsophold i slutningen af marts og begyndelsen af april.

Efter besøget og besigtigelsen enedes køber og sælger om en pris på 90.000 kr., men inden handlen kunne afsluttes ende-

I 1950'erne kom skibene stadigvæk hjem for oplægning i Marstal Havn, når vinteren meldte sin ankomst. Nederste foto viser oplæggere d. 30. november 1955. Inderst M/S GERT STÆRKE og ude i havnen motoreverten JESSIE, 3 mst. motorskonnert FRIDA opr. 3 mst. topsejlsskonnert, derpå den omtalte ELISABETH som motorskonnert opr. barkentiner, motorloggeren RUTH nu hollandsk OBAN og endelig agterskibet af motorskonnert ARTEMIS opr. 3 mst. bramsejlsskonnert. Foto øverst



viser de samme skibe plus et par flere, set fra en nordligere position ud over Eriksens Plads, hvor man i forgrunden uden på M/S A. FABRICIUS observerer motorjagt BONAVISTA opr. sletskonnert og aktuelt under restaurering netop på Eriksens Plads. Nord for disse fotos lå desuden andre skibe vinteroplagt.



ligt, dukkede der et nyt problem op for kaptajn Janssen. Hans forsikringsselskab ville nemlig ikke forsikre et træskib, og han spurgte derfor, om det var muligt, at ELISABETH blev i det hidtidige forsikringsselskab. Den løsning lod sig imidlertid ikke gøre, og efter lidt søgen på det tyske marked, fandt Janssen til sidst et forsikringsselskab, som ikke frygtede for at forsikre træskibe. Den 27. april 1956 kom Janssen til Marstal for at hente sit nye skib.¹⁴

Et par måneder senere modtog E. B. Kromann et brev fra en meget tilfreds køber, som nu var i gang med sin tredje rundrejse og havde anbefalet en kollega at investere i Kromanns skib FRIDA. Det viste sig imidlertid, at FRIDA allerede var solgt – ligeledes til Tyskland – så Janssens kollega kom for sent.¹⁵

ELISABETH fik ingen lang karriere hos Heyo Janssen, som måtte lade skibet op-hugge efter en brand i maskinrummet i Lybækkerbugten i 1958. ELISABETH blev begravet under aske og affald i Herrenvik i nærheden af Lybæk, men inden da nåede skibsfører Lindemann fra Marstal at købe ankerspil og -kæde, som han brugte på sit eget skib ARTEMIS.¹⁶

Mindet

ELISABETHS historie var forbi, men den er endnu ikke glemt, for på sydsiden af Limfjorden ligger Mou Kirke, og der blev skibsbygmester Erik Eriksen i sin tid gift med sin hustru Laurine. Derfor skænkede de i 1947 – i 40-året for deres bryllup – en model til kirken. Det var barkentineren ELISABETH af Marstal, som den dag i dag hænger under loftet i den klassiske hvide landskyrke med det røde tegltag. Langt fra Marstal – præcis som virkelighedens ELISABETH var det, da hun sejlede på verdenshavene.¹⁷

Noter

1. Marstal Søfartsmuseums skibsarkiv. 0159A0027. ELISABETH 07 (OXDU/NBDP).
2. Rederiet Erik B. Kromanns arkiv. 0345A0121. Korrespondance pr. skib. ELISABETH 1923-1934, brev dat. 16. juli 1923. (Marstal Søfartsmuseum).
3. Rederiet Erik B. Kromanns arkiv. 0345A0121. Korrespondance pr. skib. ELISABETH 1923-1934, breve dat. 30. juli, 6. august og 11. august 1923.
4. Rederiet Erik B. Kromanns arkiv. 0345A0121. Korrespondance pr. skib. ELISABETH 1923-1934, breve dat. 7. februar og 22. februar 1927.
5. Rederiet Erik B. Kromanns arkiv. 0345A0121. Korrespondance pr. skib. ELISABETH 1923-1934, breve dat. 25. februar, 19. maj, 28. maj 1927.
6. Karsten Hermansen: *Never give up! Rederiet Erik B. Kromann i årene 1907-2007*, Marstal 2007, s. 30f og 45-49.
7. Rederiet Erik B. Kromanns arkiv. 0345A0013. Skibsskøder 1923-1947.
8. Rederiet Erik B. Kromanns arkiv. 0345A0121. Korrespondance pr. skib. ELISABETH 1923-1934, afskrift dat. 8. oktober 1927.
9. Marstal Søfartsmuseums skibsarkiv. 0159A0027. ELISABETH 07.
10. Fartsmønsteret er baseret på Marstal Søfartsmuseums befragtningsdatabase fra rederiet Erik B. Kromann, benævnt »Befragt1«. Se endvidere: Karsten Hermansen: *Never give up! Rederiet Erik B. Kromann i årene 1907-2007*, Marstal 2007, s. 67-71; 110.
11. Rederiet Erik B. Kromanns arkiv. 0345A0121. Korrespondance pr. skib. ELISABETH 1935-1947, hyrerregnskab, dat. marts 1940 og notat dat. 1944. Karsten Hermansen: *Never give up! Rederiet Erik B. Kromann i årene 1907-2007*, Marstal 2007, s. 72.
12. Oplysninger fra Marstal Søfartsmuseums befragtningsdatabase fra rederiet Erik B. Kromann, benævnt »Befragt1«.
13. Rederiet Erik B. Kromanns arkiv. 0345A0121. Korrespondance pr. skib. ELISABETH 1948-1956, breve, dat. 21., 29. og 30. september, 6. og 7. oktober 1955.
14. Rederiet Erik B. Kromanns arkiv. 0345A0121. Korrespondance pr. skib. ELISABETH 1948-1956, breve, dat. 8. februar, 10., 12. og 24. marts, 11. og 16. april 1956.
15. Rederiet Erik B. Kromanns arkiv. 0345A0121. Korrespondance pr. skib. ELISABETH 1948-1956, breve, dat. 27. juni og 10. juli 1956.
16. Oplyst af Lindemann den 15. august 1986 til Erik B. Kromann.
17. Jf. www.mousogn.dk.

Erindringer fra sejskibstiden

Af fhv. skibsfører H. P. JØRGENSEN, Marstal

Med ANSGAR i 1910

Med tremastet barkentiner ANSGAR som dæksdreng til 10 kr. i måneden stod vi ud fra Marstal bestemt for Gøteborg for at laste træ til Bridgwater i Vestengland.

Det var et af de gode skibe med ni mands besætning og ruf på dækket, hvor vi var fem mand plus væggelus. I de tider havde hver mand en skibskiste og en stor køjesæk med, så lukafet var fyldt, vi kom jo ikke til land hver dag og kunne købe nyt tøj. Efter at være lastet i Gøteborg, afsejlede vi med assistance af slæbebåd til søs, fik alle sejl sat, og rejsen begyndte. Da det mod aften friskede op, skulle røjlen bjærges. Skipperen kom da langs dækket og

sagde: »Lad os se, om du kan gå op og gøre den fast.« Jeg gik til vejs og fik sejlet gjort fast, og da jeg kom ned igen, sagde skipperen: »Det var godt, så er det din for fremtiden.«

Vi havde en jævnt god rejse til Cardiff Red og lå der et par dage og ventede på højvande. Da det er en lang og meget krogget river op til Bridgwater, måtte vi have slæbebåd både for og agter, men kom godt i havn, lossede trælasten og lastede så tripelsessten til St. Louis du Rhone og Marseille. Losning og lastning tog ca. en måned. Det var så højeste vande igen, og vi afsejlede, men kun med slæbebåd og skulle så i de skarpe knæk have trosser i



Barkentiner ANSGAR. Brutto 301, netto 276. Bygget 1893 i Marstal på H. C. Christensens Værft.

land for at hjælpe at dreje skibet, men så gik det galt. Skibet tog grunden og blev stående, og vandet faldt fra den. Da det blev højvande igen, måtte vi gå tilbage til dokken, og der lå vi så og ventede på højeste spring i halvanden måned. Dagene gik med at skrabe og male, men endelig kom vi til søs, og så begyndte rejsen til Marseille.

Efter at være kommen ind i Middelhavet fik vi en storm, om aftenen røg fokken i stykker, og vi skulle op og gøre stumperne fast, men da jeg ville kravle med op, siger styrmanden: »Vi vil ikke have dig med op,« og det lod jeg mig ikke sige to gange, så jeg blev nede. Men lidt efter kommer skipperen langs dækket og ser mig, og så lød den: »Hvad pokker står du her og glor efter, se du kommer med op.« Jeg kravlede op, men da jeg kommer op, siger styrmanden: »Hvad pokker, sagde jeg ikke at du skulle blive nede,« og så måtte jeg forklare, at skipperen havde jaget mig op. »Nå, så hold dig fast her inde ved rakken.« Vi fik stumperne gjort fast og kom ned igen, og det gik godt til næste morgen. Da var de fleste sejl pillet af den. Men så gik vaterslaget. Bolten var trukket ud gennem spyddet, og hele riggen stod og dinglede, så der blev travlhed med at få det op, for det slæbte langs boven, og få det gjort fast igen, og få riggen stivet af med svikninger. Under hele denne manøvre tog skipperen ligegodt hensyn til mig og lod mig opholde mig agter ude, hvis rigningen skulle falde, men det skete heldigvis ikke. Det hele blev ordnet i løbet af dagen, og vi lå underdrejet til vejret bedredes og kunne fortsætte rejsen.

Omsider kom vi til Port St. Louis du Rhone, hvor noget af lasten skulle losses. Vi blev færdige der, og der var ankommet slæbebåd fra Marseille, som skulle slæbe os dertil. Da vi skulle have losset ved kaj på floden, og slæbebåden havde kontrakt og skulle tage os i havnen, måtte vi selv forhale fra flod til havn. Det blæste kraf-

tigt, og da vinden var med det første stykke, gik det let, men de sidste 500 favne var det næsten umuligt at forhale skibet. Skipperen forsøgte at få slæbebåden til at gå igennem slusen og tage os, men der var ikke noget at gøre, så det tog os fra kl. 9 om formiddagen til kl. 6 om aftenen at forhale disse 500 favne. Endelig kom vi af sted, og da vi kom til søs, blev der sat et par forsejl og stagejl for at lette farten og støtte for slingerage, men det varede ikke længe, før vi var ved at løbe fra slæbebåden, så vi måtte hale de fleste sejl ned igen. Næste formiddag ankom vi til Marseille og fik fortøjet. Nu begyndte losningen, men da vi lå, hvor vi kunne være udsat for tyverier, måtte vi skiftes til at gå vagt om natten. Styrmandene tog de første vagter, og matroser og letmatroser og ungmand de andre. Jeg havde sidste vagt om morgenen sammen med kokken fra kl. 4 til kl. 6 til arbejdstid, som den gang var fra 6 til 6, foruden de 2 timer nattevagt. Da vi måtte hjælpe med losning og lastning skulle der tørres sejl om søndagen, så denne dag var delvis arbejdsdag, og i søen var der vagt om vagt plus en times arbejdsdag. Formiddags- og eftermiddagslandgang var der ikke noget af den gang, især ikke for en dreng som mig.

Med hensyn til kosten måtte vi ikke klage, som det var dengang. Brødet bestod mest af kiks og skonrogger, det kunne jo være vi en gang imellem måtte ryste lidt orm ud af kiksene, og hvad vi ikke fik ud, flød ud i theen, når vi dyppede dem deri. Af salt kød og flæsk, hårdt brød, og hvad der ellers kunne holde sig, blev der provianteret for to år, før vi gik fra dansk havn. Hver onsdag og søndag fik vi i lukafet et rugbrød og et franskbrød, som kokken bagte. Agter ude spiste de altid blødt brød. Dagen begyndte med morgenkaffe og kiks kl. 5½, frokost kl. 8 med en stor bakke havregrød, der kom midt på bordet i lukafet, der blev drysset lidt salt på, og ellers stak vi alle fem til bakken, til den var tom.



ANSGARS besætning i årene 1914-1915. På bageste række ses fra venstre letmatroserne Alfred Kristoffersen, Marstal, og Hans Ingvard Rasmussen, Ommel (begge født 1896). Hans Boye Jørgensen »Ansgar-Jørgensen« var skipper, og styrmanden var Rasmus Eriksen Kristensen fra Ommel.

Dertil kiks og the, og hvad der ellers var af pålæg, salt kød eller flæsk, hvad der var til overs fra middagen. Vi fik også et stykke spegepølse og et stykke ost hver onsdag og søndag. Middag var kl. 12 og skiftede selvfølgelig imellem fersk kød, så længe det kunne holdes og ellers preserverkød. Når middagen var overstået, måtte ungmanden og jeg skiftes til at vaske op, så vi var klar til at tørne til sammen med de andre kl. 1. Efter udskejning kl. 6, når der var spist, måtte vi gøre rent i lukafet, men jeg skal indrømme, vi havde en meget fin og dygtig matros, som ikke hundsede med os drenge. Hver søndag formiddag, når der var drukket kaffe, gik han selv i forhånden, og så måtte alle hjælpe til, så

blev alt taget på dækket og lukafet sæbevasket over det hele. Han lærte os at lappe tøj og holde sammen på det hele.

Med kurs mod Mexico

Omsider var vi blevet losset og lastet med fliser og tagsten, som var bestemt til Progreso og Campeche i Mexico, så nu skulle vi ud på den lange fart og i Passaten, det var en fin sejlads. Sejlene blev skiftet, så vi fik sommersejl slået under. Somme tider gled vi roligt af sted i otte dage i træk med læsejl i begge sider af råsejlene på fokkemasten og alt andet gjort fast.

På rejsen forsøgte vi flere gange at fange delfiner fra forgrejerne på sprydet. Der sad en mand og smed snøre ud med



ANSGAR endte sine dage den 11. april 1917, da skibet blev stukket i brand af en tysk ubåd lidt nordøst for Cap San Antonio. Efter tre timer i redningsjollen blev besætningen reddet af en spansk damper, som satte alle mand i land næste dag i Barcelona.

en hvid lap på og lokkede fisken, og en aften lykkedes det matrosen at få en ordentlig krabat. Han fik den bjærget i en sæk og fik den indenbords, og den blev gjort i stand, så nu skulle der rigtig laves festmiddag næste dag. Men da skipperen hørte, vi havde fanget en delfin, fik vi ikke lov at spise af den, før hovedet var kogt med en sølv mønt i gryden, da de kunne være giftige, men der var heldigvis ikke noget i vejen med den, så vi nød den rigtigt. Flyvefisk var vi også heldige at få nogle af, når de sprang og endte inde på dækket om natten. En nat havde jeg fået to og gjort dem rene og lagt dem i en pøs i pøserækken ved ruffet og skulle have dem til frokost. Da jeg kom og skulle have

mine flyvefisk, var de væk, katten havde hugget dem. Der blev jo også drevet sjov med det, for når vi om natten hørte det klapre, var vi på jagt efter flyvefisk, men til tider var det en af folkene, som sad og klaprede med en bukserem i stedet for fiskene.

Omsider ankom vi til Progreso, hvor vi lå for anker på åben kyst og lossede lasten i små skonnerter, som så gik ind til broerne og lossede. De første dage gik med fint vejr og så begyndte det at friske op, så vi måtte have begge ankere ud af 100 favne kæde for hver, desuden blev der sat svære kabeltove til ankerkæderne og gjort fast til pullerterne agter for at fjedre. I første omgang blev det ikke så slemt, men en dag

vi havde lastet tre skonnerter, kom en aften en såkaldt »norders«, og vi fik travlt med at passe til til at modtage den. Allerefterst måtte vi gå og hælde vand på tovene, så de rigtig kunne fjedre, og så gik det hele natten med at klaske fedt og grøn sæbe på, hvor tovene gled hen over ankerspillet, et par sejle blev gjort klar i tilfælde af, at ankerkæderne skulle sprænges; men det havde været håbløst at klare kysten i det vejr. Vi mærkede flere gange, hvordan det rykkede først det ene anker, så det andet, men heldigvis var vi kun drevet lidt, da det blev morgen, og stormen var ovre. Men et sørgeligt syn mødte os inde ved broerne: alle tre skonnerter med lasten var sunket. Efter denne omgang havde vi fint vejr

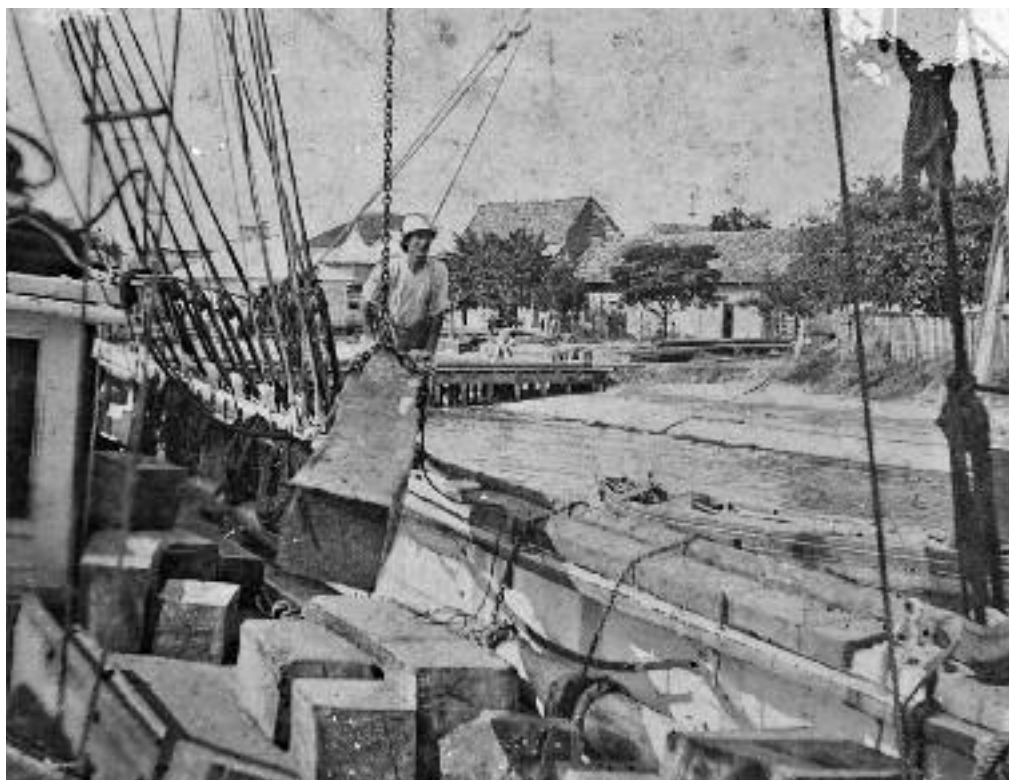


ANSGARS besætning supplerede kosten med delfiner, hvis lejligheden bød sig. På billedet er det besætningen på tremastet bramsejlskonnerter LUDVIG BRAMSEN af Marstal, der har fanget en delfin i maj 1920.

resten af tiden, og omsider blev vi færdige der, men sikken et job da vi skulle hive al den kæde ind med håndkraft, og skibet var jo svunget rundt mange gange, så vi måtte sjækle ud mange gange, inden vi kunne sætte sejl og stikke af. Næste dag kom vi til Campeche, hvor vi lossede resten af lasten uden besværligheder, og da vi var færdige, sejlede vi til Laguna de Terminos for at laste mahognitræ.

Da vi ankom til Laguna de Terminos og opankrede på floden, blev sejlene tørret og slået fra, da vi skulle ligge der i længere tid. Det ville tage 45 dage for at laste 450 tons mahognitræ. En af vore store reserve-spiger blev rigget op til lossebom, og vi fik et spil fra land, som blev boltet fast til dækket. Vi skulle selv hive de store firkantede stammer om bord, de vejede fra 3-4 til 5 tons og blev, efter at mexicanerne med store økser havde stået og hugget dem til inde på strandbredden, flådet ud langs siden og fortøjet, hvorefter vi hev dem om bord. Hvis vi ikke nåede at få alle om bord inden aften, måtte vi skiftes til at gå vagt om natten og passe på, at de ikke drev fra os. Hvis vi kunne fiske en drivende mahognistamme op og aflevere den til købmanden, fik vi 2 dollar i dusør. En søndag havde jeg været så heldig at fiske to og fik dem fortøjet ved de andre, men om natten blæste det op, og mandag morgen var mine blokke drevet væk, så der røg de 4 dollars, en hel måneds hyre.

Lasten blev stuvet af mexicanere, og det gik ikke ret stærkt. Efter at have fået de store stammer bakset ned gennem storlugen, som var den eneste luge, de kunne gå ned gennem – lugerne var jo ikke store i de skibe dengang – blev de ved hjælp af taljer, ruller og dunkrafte slæbt langs i skibet, men dette tog også sin tid, for når taljerne var rigget til, stillede formanden sig i forhånden og sang en chanty, og først når omkvædet kom, og de alle sang med, blev der halet tre gange for hvert vers. Var det en stor blok, kunne det tage det meste af



Det var ikke usædvanligt at laste mahognitræ i Laguna de Terminos, Mexico. Det er der bare ingen billeder af. På dette billede ses til gengæld besætningen på barkentiner KODAN af Marstal i fuld gang med losning af dækslasten i Treve Laguna.

en dag at få den slæbt på plads. Der skulle jo også noget til at stuve blokkene af med, så de lå støt, og det var ungmandens og mit arbejde at ro ind i jollen og samle stumper op inde ved strandbredden. Vi måtte tage dem tre fods længde, foruden skulle vi også sørge for, at der var nok til at brænde i kabyssen også, og var der overskud, blev det stuvet i kælderen, så vi havde brændsel til hele rejsen, foruden træ måtte vi også sørge for drikkevand, det hentede vi i en pøs fra en brønd oppe i et gammelt kloster, bar det ned til jollen og fyldte det i tønder og baljer og roede om bord, og så hældte vi det op i vandfadene, så det var besværligt, for den meste tid gik med at sørge for disse to ting.

Der var også tyrefægtning hver søndag,

og to gange forærede købmanden os to drenge billetter til tyrefægtningen, hvilket vi var meget begejstrede over. Om mandagen blev kødet solgt af de nedlagte tyre på torvet. Det var et temmelig stort torv, og der skulle jeg med skipperen op og hente varerne om bord i skibet. Lige ind for hvor vi lå, var der en indhegnet kokosplantage. Her gik tyrene, når de kom ned til byen oppe fra landet, indtil de skulle bruges til tyrefægtningen eller slagtes. Det offentlige slagtehus lå umiddelbart derved, og det var vel nok dyrplageri at se dem slagte. Dyrene blev bundet til en støtte, og gulvet var så glat, at de arme dyr ikke kunne stå på det. Så begyndte slagterne at stikke dyrene i nakken med store knive og blev ved til de faldt.

Men en aften gik det galt. Da havde Kalle og Mikkelsen, letmatroserne, været for meget i byen og var så gået ind i plantagen og rystet kokosnødder ned, og kom om bord med flere sække fulde af nødder, men de havde glemt at sætte leddet for igen, så nogle af tyrene slap ud. Der blev opstandelse, og de to blev hentet på politistationen, men vi fik dem da med igen, men de måtte betale hver 10 dollar i bøde.

Da 45 dage var gået, var vi blevet lastet, havde fået slået sejlene under og gjort søklar. Næste dag lettede vi anker og afsejlede, men vi skulle over en barre, hvor der kun var 12 fod vand, og skibet var lastet til 12 fod og 3 tommer, og da lodserne kun ville garantere for 12 fod og skulle have ekstra for hver en fod over, afsejlede vi uden lods, så da vi kom til barren blev vi stående, men det var blød bund og med alle sejl til gled skibet efterhånden tomme for tomme fremover, og i løbet af dagen slap vi ud og kunne fortsætte rejsen til Falmouth for ordre. Vi arbejdede os op gennem Mexicogulften og krydsede for små sejl gennem Floridastrædet, som gik forholdsvis let, da vi havde en rivende strøm med og fortsatte ud i Atlanterhavet. En dag kom vi ind i en masse saragossatang, og så skulle vi jo have noget at fylde på flasker, ellers gik dagen med det daglige arbejde, efterse rig for skamfiling, og hvad der ellers skulle laves. Skamfilingen lavede vi selv af gammelt tovværk, som blev slået op. Vi havde en mølle, vi kunne skrue på beddingen på ankerspillet, og med den lavede vi skibsmændsgarn, ellers lavede vi lusplattung, plattung og måtter. Da vi havde dækslast, var der ikke så meget at skrabe og male, men vi skulle nok blive holdt i arbejde.

Storm

En dag måtte vi gøre alle sejl fast med stille vejr, for der var så meget dønning, at det hele trak, så det blev slidt op. Der lå vi så og slingrede et døgn tid, til der blev luft

igen. Modsat af dette fik vi senere en storm af sydvest, og jeg skal love for, det blev storm, efterhånden blev det ene sejl bjærget efter det andet, så til sidst havde vi kun undermærsejl på, men da det stadig tog til, var skipperen bange for, det skulle ryge fra os, så det blev også gjort fast, og vi lænsede for den bare rig, men løb alligevel en 8 knobs fart og undgik at få nogle større søer over. Det døgn fik jeg ikke lov at komme til rors. Jeg kunne ikke styre den, og jeg skulle have en ekstra skammel på styrebænken for at nå op, så jeg kunne se over ruffet, for der var højt ruf. Til tider måtte der to mand til rors. Vi, der havde fritørn, skuttede os foran på ruffet. Der stod to store rationsfade, som var gode at sidde på, og der sad Mikkelsen og jeg på den ene vagt om natten og var faldet i søvn.

Der må jo have været slået glas, og da Mikkelsen ikke kommer og løser af, aner styrmanden jo uråd. Jeg vågner ved at få vand i hovedet og udbryder: »Nu giver den vand, Mikkelsen,« men da vi rigtig får øjnene op, står styrmanden med slagpøs i hånden og griner, for det var derfra, det var kommet. I løbet af næste dag begyndte det at flove igen, og vi kunne få sejl på skuden. Efter den omgang gik rejsen jævnt til Falmouth, hvor vi ankom efter 47 dages rejse.

Det var vel nok et stolt syn at se alle de store sejlskibe i Falmouth af mange forskellige nationer. Især var der en finsk firemastet bark med dobbelte bramsejl, røjl og skøjsel på alle tre master, som tiltrak vor opmærksomhed med den høje slanke rig mod andre skibe med kun dobbelte bramsejl, men så med sværere og mere klodset rig.

Det var rart at komme til land og få nye forsyninger af tobak og skråtobak. Der var ingen slopkiste om bord, det havde jo i den sidste tid knebet med tobak og især skråtobakken, som måtte afløses af en bukseknep eller en stump skibsmands-



Et andet af rederiets skibe, barkentiner H. C. CHRISTENSEN, i Mexicogolfen i 1930'erne.

garn, men nu fik vi ny forsyninger og en del frisk proviant. Medens vi lå i Falmouth, hørte vi, at en mindre norsk bark, en finsk bark og en russisk slettopper, som også var ankommet til Falmouth, havde været ude i samme storm som os. Den russiske slettopper havde klaret sig godt ligesom os. Derimod havde nordmanden brækket to mærseræer, den var løbet i vinden for dem, finnen havde brækket spydet og fået en mand slået ihjel ved roret.

Appelsiner og en omvej

Efter et par dages ophold i Falmouth fik vi ordre til at sejle til London og losse lasten. Vi sejlede kort efter med flov vind. I løbet af dagen kom en af de større slæbebåde, som plejede at slæbe de store skibe og prajede os, og da han hørte, at vi skulle til London, tilbød han, at slæbe os dertil for 5 £, da han skulle vejen alligevel. Men skipperen ville kun give 4 £, så han løb sin vej, og vi fik nogle dages rejse, inden vi nåede London, ydermere gik vi på grund på Themsen og stod et højvande over, men omsider kom vi ind i Vestindia Dok og fik fortøjet.

Havde det taget lang tid for at laste, tog det kun to dage at losse med kran. Al stuveragen skulle også i land, og der var skipperen så uheldig at få en klods over den ene fod, der knuste den store tå, så han ikke kunne komme i land. Jeg blev sendt op til mægleren med et brev og efter at have fået forklaring om med hvilket tog jeg skulle med, og hvor jeg skulle stå af, fik jeg skilling til billetten, der kostede 3 d, så måtte jeg købe appelsiner for resten. Jeg havde været turen før, så jeg mente, at jeg sagtens kunne klare den. Kom så op til mægleren og fik afleveret brevet, købte appelsiner for 8½ d, og steg på toget igen og kommer godt til Vestindia Station og stiger af, men opdager hurtigt at den er gal, og henvender mig til en jernbemand, og prøver, på det engelsk jeg kunne, at få at vide, hvor jeg befandt mig. Jeg

skulle en station længere frem og skulle have en ny billet til 1 d, men da jeg havde brugt de 11½ d, var der kun ½ d tilbage. Jeg forsøgte at få ham til at give mig ½ d, men det var han nu ikke meget for. Da toget kom, fik han en flink gammel herre til at tage sig af mig og forklarede ham, hvor jeg skulle af. Kort efter kører vi over broen over dockgaten til Vestindia Dok, og jeg ser ANSGAR ligge lige inden for. Da toget stoppede ved en holdeplads nær ved broen, ville jeg af, men det ville den gamle ikke gå med til, selv om jeg forsøgte at forklare ham, at skibet lå lige ved siden af. Nej, jeg skulle med til næste station, og da vi kom der, slap han mig løs med det resultat, at jeg havde et par timers spadsere-tur, inden jeg nåede om bord, men kom da til sidst velbeholden frem.

Begmænd

Efter at være udlosset blev vi slæbt til Beckton for at laste beg til Helsingfors. Det var løst i lasten, og vi skulle selv lempe det. Selv om vi kun skulle laste 350 tons, blev det et strengt stykke arbejde. Før vi begyndte lempningen, fik vi udleveret hver et par ståltrådsbriller, og så smurte styrmanden hele hovedet på os ind i melklistere for støvet. Det varede jo ikke længe, efter at vi havde begyndt at lempe og svede, før al melklisteret løb ned ad ryggen af os, så beget satte sig på huden, men værst gik det ud over øjnene, så vi måtte til læge.

Da det var midt på sommeren, havde vi en fin rejse. Ved indsejlingen til den Finske Bugt observerede vi et mindre fuldskib for ude, og da vi stadig halede ind på den, opdagede vi, at det var skoleskibet GEORG STAGE. Om aftenen løb vi forbi den, det kunne de jo ikke lide: at sådan en klædekølle kunne løbe forbi dem. Næste dag fik vi lods uden for Helsingfors, men da vinden var imod, måtte vi krydse ind, men skulle gennem et smalt sted mellem 12 klipper med vinden ret imod. Lods



ANSGAR løb forbi skoleskibet GEORG STAGE på vej ind til Helsingfors. Det bekom ikke skipperen på skoleskibet godt at blive overhalet, og ANSGARS besætning undlod ikke at drille besætningen på GEORG STAGE med dens nederlag. Her ses skoleskibet GEORG STAGE som JOSEPH CONRAD fotograferet under besøg fra Marstal Søfartsmuseum i Mystic Seaport, USA 2008.

foreslog at forsøge at få god fart på og så stikke den ret i vinden gennem hullet, så var der rigelig plads indenfor. Skipperen tog selv roret. Med alle mand klar ved brasen og skøder og med god fart på nær til hullet, blev den stukket ret i vinden, og det lykkedes at komme igennem og fortsætte til Helsingfors. GEORG STAGE måtte ankre uden for, men blev så senere slæbt ind i havnen af en regeringsdamper. Selvfølgelig skulle vi drille gutterne på GEORG STAGE, og de fortalte da også, at skipperen var blevet gal, da vi løb forbi dem.

På rejsen havde vi lidt meget i ansigtet, da beget tog al huden af, så vi måtte gå med klude og lommetørklæder for ansigtet, for vi kunne ikke tåle vinden. Da vi

kom til Helsingfors, var vi sådan til dels kommet over det, men nu skulle lasten jo losses. Denne gang blev der taget bedre forholdsregler, der blev købt rigtige støvbriller, og lærred som vi syede hver en kutte af og syede fast til kasket og briller. Da vi fik lugerne af, viste det sig, at hele lasten var smeltet sammen til en kage, så det skulle hugges ud med hakken. Da det var midsommertid og varmt, svedte vi jo under hætterne, og brillerne duggede, så det var et under, at vi ikke slog hinanden i hovedet. Losningen begyndte fredag morgen, og vi var i lasten og ved spillet, men da vi havde arbejdet fredag og lørdag måtte vi meddele skipperen, at vi ikke kunne mere. Det blev svært at få folk til at

arbejde med det, havnearbejderne ville ikke, så vi måtte tage spritterne, og så blev der skiftet folk ud hver dag, der var dog en, der holdt ud hele tiden, men han drak også 1½ liter sprit hver dag, så han har nok ikke haft nogen følelse. Det tog 14 dage at losse de 350 tons, endda med to gæng.

Efter udlosningen afsejlede vi til Rafsø i den Botniske Bugt for at laste træ til Kolding. Da vi ved afsejlingen skulle sætte sejl, var det en flok mystiske fyre, der bevægede sig i riggen, da vi alle gik med hovederne indbundet. Vi kunne ikke tåle vinden, da huden sad i laser. Efter nogle dages rejse kom vi til Rafsø, påbegyndte lastningen, havde et par stuvere til at hjælpe og lede lastningen, ellers var det besætningen, der udførte arbejdet. Uden større oplevelser blev vi lastet og havde en fin rejse til Kolding.

Da min broder kom om bord i London og skulle med som dæksdreng, var jeg blevet forfremmet til ungmand til 25 kr. pr. måned, og da vi kom til Kolding, blev jeg afmønstret. Rundreisen havde varet ca. 15 måneder, jeg havde været dæksdreng de 13 og ungmand de to måneder og i alt tjent 180 kr.

Da der kom dæksbåd fra Marstal med proviant, blev jeg sendt med den hjem, så sparedes rejsepengene. Styrmanden, vi havde, var fra Strynø, andenstyrmanden fra Bagenkop og skipperen var min far.

JØRGEN OLSEN

Efter at have holdt ferie et stykke tid tog jeg hyre med barkentineren JØRGEN OLSEN, som var af samme størrelse som ANSGAR og også sejlede sydpå. Den førtes af kaptajn Christensen fra Græsvænge. Den nye besætning skulle om bord, når skibet kom til Holtenau på rejse til svensk havn. Heller ikke her blev der ofret rejsepenge. Da der skulle sendes båd med proviant til skibet i Holtenau, kom vi med båden fra Marstal, og den afmønstrede besætning kom med den tilbage. Efter at have fået



Barkentiner JØRGEN OLSEN, som her ses ved afgang fra Marstal, blev bygget i 1887 på rederiet H. C. Christensens eget værft. Rederimærket var de to hvide skandæksstriber. Bruttotonnagen var 310, nettotonnagen 285. JØRGEN OLSEN fik sit endeligt, da skibet blev angrebet i Atlanten af en tysk ubåd den 4. maj 1917. Skibet flød ganske vist videre på sin tømmerlast, men stod dog ikke til at redde.

provianten stuvet af vejen og gjort klar lettedes anker, og rejsen fortsattes til den svenske havn Hargshamn, der ligger inden for Svartklubben Fyr. Der lastedes træ til London, og vi afsejlede derfra den 30. november 1911, havde en noget kontra rejse gennem Østersøen og anløb først København Red en uge før jul. Lå der et par dage og fik proviant, lettede så igen, men da vi kom til Helsingør, var der frisk kuling fra nordvest, så der ankredes igen på Helsingør Red, dette varede dog ikke mere end en dags tid, så kom vinden i syd-

vest, og vi fortsatte rejsen, og på mindre end et døgn passerede vi Skagen. Da vinden stadig var sydvest, stod vi udover under den norske kyst for at få gavn af den vestgående strøm langs landet. Vi krydsede os vest over et par dage og nåede ud for Kristiansand den dag, det var juleaften. De norske lodser, som den gang lå ude i lodsskøjterne, var langs siden og spurgte, om vi ikke ville i havn at holde jul, da der var udsigt til dårligt vejr, men vor gamle skipper afslog med, at han havde holdt så mange jul på søen, så han kunne også tage denne med. Vejret var endnu godt, da vi gik med røjl i top, og vor juleaftensmad, der bestod af frikadeller og medister, nåede vi da også at få i ro, og vi skiftedes til at spise i kahytten, og skipperen læste juleevangeliet for os. Men det var heller ikke mere, end vi var færdige, så begyndte den at friske, og hele natten gik

med at bjærge og rebe sejl. Julemorgen bjærgedes også undermærsejl, og vi lå for stumperne, et klosrebet storsejl og stagfok. Hen på dagen flovede den igen, og vi begyndte at sætte sejl igen. Anden juledags eftermiddag havde vi alle sejl på igen, men det varede kun til næste dag. Da blæste det op igen, og vi måtte bjærge sejl igen, og inden aften lå vi igen for klosrebet storsejl og stagfok, og nu holdt den ved. Roret blev surret, og vi lå underdrejet i ti dage. De første syv dage var vi ikke til rors, da kunne den passe sig selv, og vi kunne kravle i læ, da det blæste hårdt med hagl og regnbyger, og lastet med træ med dækslast til lønningen, lå skibet fint i søen, dog kunne den engang imellem tage en sø over, der kunne tage et par planker med over bord. Den ene dag, da dæksdrengen, der gik under navnet »Skejs«, men ellers hed Karl Hansen, stod i hullet ned til lukaf



JØRGEN OLSEN kølhaler ved H. C. Christensens Værft. Barkentineren får klasset kobberforhudningen, som var et krav for skibe i Sydamerikafarten.

og kabys og var ved at vaske op, kom der en sø og tog de fleste af tallerkenerne med over bord, men heldigvis ikke ham.

Efter syv dage fri for rortørn måtte vi igen til at styre, og på den tiende dag begyndte det at flove, og efterhånden kunne vi få lidt mere sejl på skuden igen. Om aftenen den 11. dag passerede en engelsk trawler os i nogen afstand. Den gamle skipper, som var en meget fin navigatør, forsøgte at komme i forbindelse med ham ved morsning, men da der dengang ikke var noget med morselampe om bord, forsøgte skipperen med agterlanternen og et grydelåg, men det gav intet resultat.

Da det stadig blev bedre vejr, og søen havde lagt sig, og vi næste dag kom i nærheden af en anden trawler, sattes der signaler til ham, og han lagde også bi, der blev braset bak, og jollen kom i vandet, og skipperen med et par mand roede over til ham, og han var på vej til Hull. Vi fik breve med ham, så de kunne høre fra os derhjemme, at vi havde det godt. Vi fik også at vide, hvor vi befandt os, for der havde jo i de sidste 14 dage ikke været lejlighed til en eneste observation. Vi fik så at vide, at vi befandt os på højde med Shetlandsøerne, så der var lang vej til London endnu, og vinden syd-sydvestlig. Men da jollen kom om bord igen, var der en ret god fisk med, og det lavede op på det. Nå, vi startede med at krydse sydover, og var da ikke udsat for flere storme, men med vinden fra skiftende retninger nåede vi London den 28. januar 1912. Det blev to måneder fra Hargshamn til London, som vel nok kan betragtes som en kontra rejse.

Fra England til Marstal

Efter at have losset træ lastede vi gødning til en lille plads, der hedder Appledore i Bristolkanalen. Ved afsejlingen fra London tegnede alt til, at vi skulle få en hurtig rejse rundt, da vi det første døgn nåede til tværs af Isle of Wight, men så kom vinden fra sydvest igen og friskede, så det var igen

om at bjærge sejl, og jeg havde lige været oppe og gjort bramsejlet fast, og vi var ved at rebe storsejlet, da vi opdager, at bramstangen var brækket, og den og røjlråen hang og dinglede i stængevanterne. Ved nærmere eftersyn viste det sig, at det var mærsbardunerne til luvart, der var gået, mens bramardunerne holdt, og derved havde brækket bramstangen. Da det stadig friskede af sydvest, blev det besluttet at holde ind i læ af Isle of Wight, og vi ankrede næste dag på Ryde Red, fik riggen i orden og var klar til at sejle igen i løbet af et par dage. Men da det stadig blæste af sydvest, gik der en fire à fem dage, inden vi kom af sted.

Omsider nåede vi om til Appledore og fik lods om bord, men da vinden var skrald for at lægge ind, måtte vi have hjælp. Det eneste, der var, var en af de små kosters med en donkeykedel, der blev spændt for, men den kunne ikke trække os. Lodsen skældte ud, for vi var kommet for langt ind, så vi ikke kunne vende, og strømmen var begyndt at løbe ud, og da bunden var bare rocks, så det ikke godt ud. Kosteren forsøgte ved rykkeslag at slæbe os, og da der samtidig kom lidt mere vind, slap vi til sidst inden for og fik ankret. Da der lå et andet skib i den faste moring, måtte vi selv mere vore ankre.

Der var ikke megen plads i havnen og ingen kajer. Det gik meget godt, de første dage vi lå der, men skærtorsdag nat knækkede den ene ankerkæde, og da vi kom op langfredag morgen, stod vi med agterenden oppe i rocksene med slagside, så vi måtte ned og lempe guanosække for at rette skibet op. Da vandet kom, kom lodserne og hjalp os med at få skibet flot og fiskede vort tabte anker op og lagde skibet på plads. For at dette ikke skulle gentage sig, blev der gravet et stort varpeanker ned i sandet på den modsatte side af havnen med en ny pertline i, som blev gjort fast agter. Men denne pertline skulle skiftes hver gang, strømmen skiftede, men

dette job overtog lodserne, da besætningen selv skulle losse lasten. Omsider fik dette også en ende, og da vi var udlosset, blev skibet sat op på en grund ved højvande, og da det blev lavvande, kunne bunden undersøges, om der var sket skade ved grundstødningen, men der var heldigvis ikke sket noget, og med næste højvande kom der slæbebåd fra Llanelli og slæbte os dertil, hvor vi skulle laste kobbervitriol til København.

Ved ankomsten til Llanelli blev vi i løbet af et par dage lastet og afsejlede til København. Efter udlosningen i København afsejlede vi til Marstal for reparation og ny kobberforhudning. Efter et par dages rejse passerede vi forbi Marstal for en frisk vind med ni knobs fart, men efter at have passeret Skjoldnæs og skulle til at krydse ned til Mørkedybet, nægtede skibet at vende, og det blev opgivet at krydse ned, hvorfor der holdtes over i Flensborgfjorden, hvor der ankredes, afventende gunstigere vejr. Men vi fik en hel uge i Flensborgfjorden, inden det lykkedes at komme til Marstal, og efter at have rigget af og slået sejl fra, blev vi afmønstret.

Europæisk fart

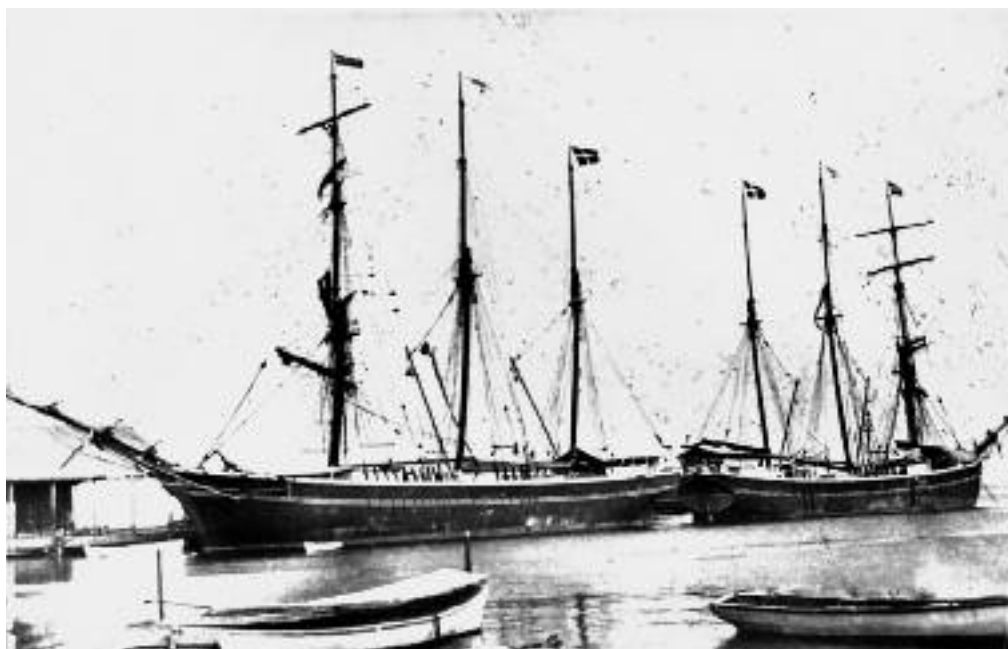
Efter ca. en måneds tid, da skibet var klar til afsejling igen, mønstrede jeg igen med JØRGEN OLSEN som letmatros, da det var et godt skib at sejle med, og der var heller ikke noget, der hed arbejdsvagt i søen, og med hensyn til kosten var der ikke noget at klage over, da vi så godt som altid fik blødt brød i stedet for kiks og beskøjter.

Fra Marstal sejlede vi til svensk havn for at laste træ til Tetuan på Marokkokysten. Efter en jævnt god rejse ankom vi til reden ud for Tetuan og ankrede. Der blev sat bøjer ud ved vore ankre, hvis vi i tilfælde af pålandsvind skulle stikke ankrene fra os og stå til søs. Vi var dog heldige med vejret, men med hensyn til losningen gik det lidt småt. Araberne, som skulle stuve trælasten i små pramme, som

de kom roende ud i, var ikke meget for at bestille noget. Så snart de kom om bord, søgte de op under bakken og røg deres opiumspiber, og så kunne vi selv sørge for at få lasten stuved i prammene. Da dette havde stået på i nogle dage, blev vi klar over, det ville tage lang tid for os at blive losset. Skipperen fik så arrangeret, at vi kunne raft dækslasten i søen, og så kunne de slæbe den i land. Vi fik lavet et par store rafter af dækslasten, og det var lige noget, der passede araberne, da de blev helt fri for at hjælpe at losse, og da dækslasten var losset, mente de også, at vi kunne losse rumlasten på samme måde. Dette ville skipperen dog ikke være med til, da hele rumlasten bestod af høvlet last, så nu måtte araberne til at hjælpe til igen. Vi måtte dog stadig stuve prammene, men omsider blev vi losset.

Da vi kom på reden, lå der en tysk damper og lossede, så vi mente da, at nu havde vi selskab, men allerede første aften lettede den anker og stod til søs. Næste morgen blev vi forbavset over, at den igen lå på sin ankerplads. Da dette gentog sig nogle dage, blev vor skipper nysgerrig og ville over til damperen og høre, hvorfor han lettede hver aften. Den tyske damper var lastet med en jernbane, som skulle anlægges fra havnepladsen og til byen Tetuan, som lå et stykke oppe i landet, og da den var begyndt at losse, var den, den første nat, bleven beskudt oppe fra bjergene, hvorfor den gik uden for skudvidde hver aften.

Efter den langvarige losning sejlede vi til en spansk havn og lastede salt, så vidt jeg husker til Harburg. Havde en god rejse ud af Middelhavet, og da vi i Gibraltarstrædet løb fra damperne, sagde skipperen: »Lad os prøve at logge en gang.« Det foregik med håndlog og timeglas, og da det gav til resultat, at vi løb ni miles fart, grinte den gamle så smørret og sagde: »Ja, så er det ikke så underligt, vi løber fra damperne,« og det var jo en fryd for os



De to H.C. Christensen-sejlere, H. C. CHRISTENSEN og JØRGEN OLSEN ligger i Maracaibo i 1912 og lossere stykgods fra Hamborg for efterfølgende at laste divi-divi bestemt for Hamborg.

sejlskibsfolk. Rejsen gik jævnt godt til Harburg og uden særlige oplevelser.

Mod vest tur-retur

Derefter lastedes stykgods i Hamburg til Maracaibo i Venezuela. Samtidig med os lastede også barkentineren H. C. CHRISTENSEN stykgods til Maracaibo. Den blev færdig og afsejlede en uges tid før os. Da der var kommen is på Elben, da vi skulle slæbes til søs, måtte vi have jernplader i vandgangen for ikke at risikere skade af isen. Det var plader, som kunne lejes og var til at hægte sammen og hænge i klejne kæder, det gik så meget godt, og efter ankring på Cuxhaven Red fik vi det hele rigget af igen og om bord i slæbebåden. Vi kunne lette og afsejle. Havde en fin rejse over Nordsøen og gennem Kanalen. I løbet af fire dage var vi Kanalen ude, så alt tegnede godt. Imidlertid kom vi ind mellem De Kanariske Øer og lå og krydsede

i syv dage med skiftende sejlføring, inden vi slap klar af dem. Men nu var det jo igen den fine sejlads i Passaten med at skrabe og male og pudse op og holde riggen i orden.

Omsider kom vi en aften ind under land ved indsejlingen til Maracaibo, men måtte stå til søs igen og afvente dag. Næste morgen var vi igen ved indsejlingen og lå og ventede på lods. Da vi ligger og venter på lods, får styrmanden øje på en sejler, som også styrer efter indsejlingen, og efterhånden som den trækker ind efter, ses det, at den fører dansk flag, og styrmanden siger: »Det kan være det er H. C. CHRISTENSEN.« »Ok nej,« siger skipperen, »den er for længst inde og nok gået igen efter den lange rejse, vi har haft«. Men da den er inde på siden af os, viser det sig at være H.C.C., så humøret blev jo højt på JØRGEN OLSEN. Vi fik først lods og begyndte at styre indover barren og op ad floden og

var således først. Men uheldigvis kom vi for nær til den ene side og tog grunden, og hvem løb forbi os? H.C.C.!

Der blev manøvreret med sejl og forhallet kæde på dækket og pumpet læns, og vi slap af grunden og kom op til Maracaibo.

Da vi ankrede på redan, havde H.C.C. fået sine sejl gjort fast, så han blev nr 1.

Næste dag forhalede vi begge ind til broen og begyndte losningen, som skulle være tilendebragt på tre dage, da vi ikke måtte ligge ved broen længere. Efter ud-



Besætningmedlemmer fra H. C. CHRISTENSEN og JØRGEN OLSEN og andre, samlet til gudstjeneste om bord på JØRGEN OLSEN i Maracaibo i 1912. Skibene konkurrerede om at komme først hjem til Europa, og JØRGEN OLSEN kom først! Vi kender navnene på folkene, idet Christen Christoffersen, Marstal, der var med på rejsen som matros, har meddelt dette.

Øverste række fra venstre: ukendt, i hvid skjorte: tysk sømand (fra tysk bark), dernæst artiklens forfatter ungmand Hans Peter Jørgensen, Marstal, (JØRGEN OLSEN), matros Hans fra Strib (J.O.), derpå dæksdreng »Skejs« fra Marstal (J.O.), og yderst mod vanterne letmatros fra Korsør (J.O.).

Anden række fra venstre: barn, tre tyske søfolk (fra t. bark), dernæst iført vest: letmatros Andreas Rasmussen, Marstal (J.O.).

Tredje række fra venstre: førstestyrmand Albert Andersen, Ommel (J. O.), damen er en dansk missionær, den næste ukendt, derpå skibsfører Chr. Albertsen Christensen, Græsvænge pr. Marstal (J. O.) og ved siden af ham skibsfører Andreas Frederiksen, Ommel, og siddende ved siden af ham førstestyrmand Laursen, Marstal (H.C.C.), helt ude ved vanterne, andenstyrmand fra Jylland (H. C. CHRISTENSEN), derpå stående med vest, matros Christen Christoffersen, Marstal (J.O.) og ved siden af ham ude i borde to danske kvindelige missionærer.

Forreste række fra venstre: et par børn og siddende bag taburetten kok fra Svendborg (H.C.C.), kok »Klister« fra Marstal (J.O.) og sidst tysk sømand (t. bark).

løsningen skulle vi begge laste divi-divi til Hamburg. H.C.C. skulle laste i selve Maracaibo, men vi skulle laste på floden længere oppe, så vi sejlede straks efter til lastepladsen. Lastningen af divi-divi foregik på den måde, at hver morgen kom lægtere ud med ca. 40 tons, som blev lastet om bord og blev lempet ud. Resten af dagen gik hele besætningen frem og tilbage og trampede det sammen, da det var meget let. Således foregik hele lastningen. Da vi ikke kunne gå oprejst mere, fik vi sejldugslapper på knæene og så kravlede vi, for der skulle sættes fuldt. Da vi var lastet, sejlede der ud til barren. Da vi var kommet et godt stykke ud, meddelte lodsens, at nu kunne der tages vand af floden til drikkevand, så alle mand gik i gang med at hale vand op og fylde vore vandfade op med frisk vand. Efter udklareringen i Maracaibo fortsattes til barren, men da der ikke var vand nok til at komme over barren, måtte der ankres. Næste dag kom H.C.C. også og måtte ankre.

Nu blev der konkurrence mellem skibene. Næste morgen blev der gået i gang på begge skibe med at slå råsejlene fra, og der blev skrabet ræer. Til aften var vi færdige med at skrabe og oliere ræer på begge skibe, og os på JØRGEN OLSEN nåede først til dæk, hvorefter fortsattes de følgende dage med stænger og master, så vi fik hele riggen skrabet og smurt, medens vi lå der.

En uge efter, en søndag eftermiddag, kom lodserne og sagde, at nu var der vand, så vi littede begge to, men da det var meget flovt, opgav H.C.C., hvorimod det lykkedes for os at komme over barren, selv om den huggede et par gange. Om natten kulede det op, og vor ene overmørsbrase sprang, så sejlet blev gjort fast, til det blev dag. Vi krydsede på med kurs mod vindvardpassagen, der var den korteste vej, men da vi dagen efter igen opdagede H.C.C. et godt stykke til luvarf af os, opgav skipperen at krydse med H.C.C., og roret blev taget op, og vi sejlede for en

god vind den længere vej, og således skiltes vore veje, og nu blev det jo spændende, hvem der kom først til Hamburg.

Med fint vejr og letlastet skib havde vi en god rejse. Der blev stadig arbejdet med at pudse skibet op, først med udbedring af rig og skamfiling og så lapsalving. Men dér gik det galt for ungmanden den ene dag, da han var oppe i storriggen og lapsalve. Da han skulle nedad, fiskede hans tjære-pøs og vendte bunden i vejret, og han fik det over hovedet, så jeg måtte op og se at få ham ned på dækket igen. Heldigvis havde øjnene ikke fået noget, så han kom hurtigt over det igen efter at være bleven gjort ren. Der fortsattes med skrabning og maling, så vi kunne have fint skib ved ankomsten til Hamburg. Omsider nåede vi til Helgoland, hvor lodserne dengang lå i sejluttere for at betjene skibene. Det første spørgsmål lodsens fik, da han kom om bord var selvfølgelig, om de havde set noget til H. C. CHRISTENSEN, men det havde de ikke. Ved Cuxhaven skiftedes lods, og der kom slæbedamper og prajede, men han havde job og ville sende en anden damper, der kunne tage os. Da vinden var god, fortsattes til Brunsbüttel, hvor der ankredes om natten afventende slæbebåd. Da der endnu om formiddagen ingen slæbebåd var kommen, og vi ikke var sikre på, om H. C. CHRISTENSEN var kommen eller ej, blev der gjort klar til at lette, men da det blæste temmelig meget, blev der rebet storsejl, hvorefter vi forsøgte at krydse videre op af Elben, men for de små sejl var den ikke meget for at vende og manøvrere i det smalle og strømfyldte farvand, så det var ved at gå galt, men så var slæbebåden der, og det var den samme, som havde prajet os i Cuxhaven, så han havde snydt os godt, og ydermere var det nu ham, der bestemte prisen for at tage robben, og vi var nødt til at slå til for ikke at gå på grund. I løbet af dagen var vi fortøjet i Hamburg Havn, og der var ingen H. C. CHRISTENSEN kommet.

Skipperen, der ville rejse hjem, mente dog, at han ville vente på H.C.C., hvis han kom i løbet af en dags tid, for så kunne de da følges ad hjem, men da han havde ventet to dage, rejste han hjem, og bad styrmanden hilse på H.C.C., når de kom. På trediedagen efter vor ankomst kom den, og styrmanden aflagde visit og bød velkommen og hilste fra vor skipper, men skipperen på H.C.C. var gram i hu over, at vi havde snydt ham både på ud- og hjemvejen.

På vor rejse hjemover fra Maracaibo kneb det svært med vandet, da vi ikke havde regn på så at sige hele rejsen, så vi fik udleveret et mål vand hver om ugen til at vaske os i, og til hænderne brugte vi søvand, eller hvad der blev til overs af the blev hældt i en lille balje, som vi så alle brugte til at vaske hænderne i, så det blev jo lidt godt jævnt til sidst. Først da vi var ud for Dover, fik vi en lørdag eftermiddag en rigtig tordenbyge, og så blev der travlt med at samle vand. Ruftaget blev skrubbet rent, og slangen blev sat til vandfadene. Spygatterne blev stoppet, og alt hvad der var af baljer og tønder blev fyldt op. Da der ikke havde været lejlighed til at vaske tøj på hele rejsen, blev der travlt med det søndag formiddag, så til middag lignede det et orlogsskib, der havde holdt storvask.

Atter vestpå

Efter udlosning i Hamburg sejlede vi til en lille svensk plads og lastede træ til Vigo i Spanien. Vi havde en god rejse og kom ind til Sverige en lørdag, fik påbegyndt lastningen mandag og var lastet til lørdag igen. Da vi ankom, lå der et par svenske sejlskibe, som var lastet, men da der ikke fandtes slæbebåd til at tage skibene til søs, og der kun kunne sejles med en bestemt vind, måtte der ventes på lejligheden. Da vi havde lastet lørdag aften og havde gjort søklar og kom op søndag morgen, var det den ideelle vind til afsejling, og svenskerne

lettede da også og stod til søs. Vor skipper, der var meget religiøs, plejede ikke at sejle på en søndag, men nu kom han lige godt og sagde til os. »Ja, nu kan vi ikke forsvare at vente, da der nu er en fin lejlighed og har set de andre skibe vente en hel uge.« Så vi gjorde klar til afsejling og kom godt i søen, og da vi havde fået alle sejl sat, kom skipperen med en flaske rødvin, som vi skulle have hver et glas af, fordi vi var sejlet på en søndag. Vi havde en jævnt god rejse til Vigo og efter udlosning dér, afsejlede vi til Dieppe og lastede oliekgager til København.

Derefter sejlede vi til Göteborg for at laste props til Methil. Under opholdet i Göteborg skiftedes skipper og styrmand. Den gamle skipper ville holde op med at sejle, og kaptajn Nielsen, der havde været på tremastet skonnert DANMARK, blev skipper og havde sin styrmand med fra DANMARK, som i øvrigt var broder til vor gamle styrmand, der så blev skipper på den anden. Efter at være lastet med props afsejledes til Methil i Skotland, hvor vi ankom et par dage før jul. Da der ikke holdes jul i Skotland, måtte vi også losse i juledagene, men fik så lovning på at holde jul til nytår. Efter udlosning slæbtes til South Alloa for at laste kul til Barbados, men da der kun holdtes fri nytårsdag i Alloa, blev der ikke meget af vore lovede fridage. Men vi blev lastet og havde så igen en god lang rejse foran os, som forløb uden større hændelser af nogen art, men vi kunne jo godt mærke, at vi havde fået yngre skipper og styrmand om bord, for der blev jo sejlet noget hårdere.

Da vi kom til Barbados, skulle vi losse vor kullast inde i havnen. Det blev et hårdt job i 40 graders varme og ikke en vind rørte sig. Både at være i lasten og skovle kul og stå på dækket og hive op i spillet. Vi skiftedes til at være på dækket og i lasten, og så snart der var lejlighed til det, sprang vi på hovedet i havnen for at blive kølet af, indtil de indfødte gjorde os



Barbados Red omkring år 1900.

opmærksom på, at vi godt kunne risikere, at hajerne gik ind i havnen. Så turde vi ikke det mere, men måtte nøjes med nogle pøse vand ned over hovedet.

Omsider blev vi lastet og sejlede til Rio Hacha for at laste divi-divi. Vi ankom et par dage efter og ankrede på kysten. Her var farvandet fyldt med hajer, så vi havde stadig vor hajkrog ude, og den ene dag var der også en, der bed på, men inden kokken fik os kaldt op fra lasten, og vi kom agterud, havde hajen slidt sig af krogen. Lastningen af divi-divi gik som i Maricaibo: laste, lempe og trampe. I løbet af en halv snes dage var vi lastet, og da skipperen havde været i land og udklareret og kom om bord igen, havde han tre gedebukke med. De blev halet om bord og styrtede straks op under bakken, skræmte som de var, og bedre blev det ikke, da vi begyndte at sætte sejl på og hive kæder ind, men da de så opdagede, der stod en pøs med kartoffelskrælling og affald ved kabyssen, fandt de trøst der. Der var jo ikke mad nok til tre, men da de to blev slagtet til påske, blev der så rigeligt til den tredie, så den forråd sig, den var ellers blevet alles kæledægge. Men en søndag eftermiddag jeg kom fra roret og går langs dækket, ligger Mads på agterlugen under storbåden og ser lidt løjerlig ud, jeg får fat i styrmanden,

og han hældte amerikansk olie i den, men vi måtte slagte den næste dag.

Rejsen til Hamburg gik som sædvanlig med skiftende vind og vejr og arbejde, og efter et par måneders rejse kom vi til Hamburg, hvor jeg afmønstrede efter 30 måneder med JØRGEN OLSEN. Jeg kom hjem til Marstal første pinsedag 1914, da det frygtedes, at skonnert SVANEN, som min broder var med, var forlist på rejse fra Halmstad til Island. Da der ikke havde været hørt fra den i flere måneder, og de andre skibe på samme rejse var kommet frem, fik min moder mig til at gå på navigationsskole, jeg havde da sparet ca. 400 kr. så der var da lidt til at begynde med, da jeg ikke skulle betale for kost og logi. Jeg begyndte på skolen og en skønne dag, jeg sidder oppe på mit værelse og læser, hører jeg en lille stemme kaldende op ad trappen. Da var det med bud fra SVANEN, at den efter 13 ugers sejlads fra Halmstad var kommet ind til Færøerne med alle mand i behold, men ikke proviant.

Tiden på navigationsskolen gik godt, efter ti måneder på skolen fik jeg styrmandseksamen i april 1915 og anden afdeling i juli 1915. Mine 400 kr. slog til til styrmandseksamen, og jeg måtte låne til anden afdeling, men var så klar igen til at tage ud at sejle.

Lorens Hansens værftsmodel i Hørsholm

Af GUNNER EGHOLM RASMUSSEN

Udover den kendte værftsmodel på Marstal Søfartsmuseum af H. C. Christensens værft, findes der yderligere en lignende model af et træskibsværft fra Lorens Hansens hånd, idet det netop i år er 70 år siden, han leverede en sådan model til det nye Jagt- og Skovbrugsmuseum i Hørsholm.

Den 22. december 1941 kunne man i Ærø Venstreblad læse, at Lorens Hansen, villa »Solbjerg« havde fået ordre på et træskibsværft »in miniature« til Jagt- og Skovbrugsmuseet i Hørsholm. Modellen skulle indeholde et delvist spanterejst skib samt de forskellige faser af tømmerets tilvirkning ved bygning af træskibe, så

københavnerne kunne blive klogere på, hvorledes en Marstal-skonnert blev bygget tidligere. Udover jagt beskæftiger museet sig med skovbrug og træets anvendelse. Lorens Hansen lovede modellen færdig i løbet af 3-4 måneder.

Den strenge isvinter var velegnet til in-dendørs sysler, og arbejdet må have glædet og interesseret den fingersnilde modelbygger, for allerede 26. februar var modellen færdig og pakket og klar til forsendelse, så snart trafiksituationen tillod det. Der var streng isvinter i Danmark, med Ærø fra tid til anden afskåret fra omverdenen.

Modellen fik følgende beskrivelse med



Marstal Søfartsmuseums model af H.C. Christensens Værft anno 1900 med H. C. Christensens Rio Grandefarer FREDENSBORG under kølhaling.

på rejsen af avisen: *Ved at betragte det lille kunstværk føler man sig næsten hensat til de gode gamle dage i Marstal, hvor man så træskibsværftet i sin opblomstring. På en meget naturtro måde har Lorens Hansen her, som ved andre lejligheder forstået at skabe et arbejde med akkuratess og snildhed, som vel nok tør siges at være enestående. Værftet er gennemført i alle dets enkeltheder. Der mangler intet, lige fra skib, som er under spant, til værktøj, planker, spil, ankre, dampkedel med kassen, hvor plankerne koges, ja selv en »plan«, hvor spanterne fremstilles, kort sagt alt hvad man har kendt fra vore værfter. Der er næppe tvivl om, at dette stykke husflidsarbejde vil blive en særlig attraktion på museet. Lorens Hansen gør sin ø og sig selv ære af dette smukke arbejde.*

Modellen måler 1,5 x 2,5 meter.

Da Jagt- og Skovbrugsmuseet er oprettet netop i 1942, må man antage at Lorens Hansens træskibsværftsmodel har været blandt de første udstillede genstande, og modellen kan stadigvæk ses i den permanente udstilling på første sal i »Stalden«. Lorens Hansen »kom således på museum i Hørsholm hele 15 år, før hans modelsamling kom til Marstal Museum. Som bekendt for de fleste var samlingen udstillet i ejendommen »Solbjerg«, Knasterbjerg uden for Marstal fra 1940 til sommeren 1957, hvor den fandt sin endelige placering på museet i Marstal.

Jeg fandt det interessant at undersøge, hvorledes det stod til med modellen og kontaktede derfor Jagt- og Skovbrugsmuseet med en forespørgsel. Meget hurtigt svarede museumsinspektør Helle Se-



Fotografi fra museumsinspektør Helle Serup på Jagt- og Skovbrugsmuseet i Hørsholm.

rup, at de rigtignok rådede over en sådan model, som var udstillet som ovenfor nævnt, og at min forespørgsel var meget spændende, da museets eneste oplysning om modellen i indkomstjournalen var: »Model af skibsværft. Købt«. Intet om modelbyggeren eller modellens byggested, så museets ville være meget interesseret i yderligere oplysninger.

Jeg sendte derefter afskrift af de artikler, der var i de gamle aviser om værftsmodellen og en lille beskrivelse af Lorens Hansen foruden hans nekrolog, og dette kendskab til modellen og dens skaber gjorde den derefter meget mere interessant for museet. Jagt- og Skovbrugsmuseet påtænker i nær fremtid på deres hjemmeside at lave et indslag med »Månedens genstand«, og her vil træskibsværftsmodellen snart være at finde.

Kilder

Ærø Venstreblad 22/12-41, 19/02-42 og 26/02-1942.
Ærøboen januar og maj 1942.

Lorens Hansen og Winston Churchill

Af GUNNER EGHOLM RASMUSSEN

Ja, Lorens Hansen har nu ikke mødt Churchill men:

Da Winston Churchill i oktober 1950 besøgte Danmark for bl.a. at modtage elefantordenen og en æresdoktortitel på Københavns Universitet, fik Marstal og modelskibssamlingen gratis og god reklame.

Erik Stokkebys cigarfabrik i København havde i anledning af Churchills besøg fremstillet en Havanacigar af allerbedste kvalitet »vuelta abajo havana«, til-egnet den store statsmand og med navnet *Santa Maria*. Cigaren var 180 mm lang og en tro kopi af den cigar Churchill yndede mest. Hver cigar lå i et aluminiumshylster foret med cedertræ, og sådanne 5 stykker lå i en kasse, der var forsynet med et billede af Columbus' skib SANTA MARIA, som i 1492 kom til tobakkens hjemsted, Cuba. Hvert enkelt hylster var, i anledning af Churchills udnævnelse til æresdoktor på Københavns Universitet, påtrykt teksten: Dedicated to the right honourable Win-

ston Churchill, doctor philosophias honoris causa. The university of Copenhagen, Oct. 10. 1950.

Overalt hvor Churchill deltog i arrangementer var cigaren til rådighed for den store statsmand. For almindelige cigarrygere kunne cigaren købes for 7,50 krone/stk.

Fru Carla Hansen, Solbjerg, viste i denne anledning cigarfirmaet den store venlighed at udlåne sin mands model af SANTA MARIA til udstilling i København. Under Churchills besøg kunne skibsmodellen derfor beundres hos Københavns største tobakshandler, hr. tobaksfabrikant N. C. Nielsen, Amagertorv 33. SANTA MARIA var under opholdet i København forsikret for 7.500 kroner

Selvfølgelig gav udstillingen således også omtale af Marstal og modelskibssamlingen.

Kilde

Ærø Venstreblad 2. oktober 1950.

Ord og vendinger

Af ERIK B. KROMANN

Der findes glimrende forklaringer i f.eks. »Danmarks Søfart og Søhandel« bd. II., i Dansk Illustreret Skibsliste 1987, i »Søens Folk« bd. III og på nettet på <http://www.jmarcussen.dk/maritim/lex/lex.html>.

Her bringes nogle forklaringer, noteret på museet over lang:

Afdrift: skibets afvigelse fra den styrede kurs på grund af vind og sø.

Alen = 0,6277m

Amningsmærker: indhuggede eller påsvejsede mærker for og agter, der angiver skibets dybgang. Forskellen mellem amningen for og agter er skibets styrkethed.

Anduve: at nærme sig en indsejling, plads eller havn. (Anduvningsbøje: landfall buoy. Anduve: approach (anduvningsfy: approaching light)).

Aptering: opholdsrum i skib, indretning nede om læ.

BBB: before breaking bulk: udtryk fra skibsmæglerbranchen: fragten skal være betalt før man begynder at losse ladingen.

Bak: opbygning af forskibet (det forhøjede fordæk).

Bakstørn: opvask, opklaring i kabys.

Ballast: kontravægt i bunden af skib af hensyn til stabiliteten, når der ikke er ladning inde. Ballasten kan bestå af sand, jord, sten o.l. og i vore dage vand i ballasttanke. Fast ballast i fx joller er bly, cement o.l.

Ballastspir: de store sejlskibe kunne ikke ligge helt tomme uden risiko for kæntring. For at forhindre dette, kunne man i havnene leje såkaldte ballastspir, sammensurrede træstammer. Mens skibet endnu havde en del af ladingen inde, blev ballastspirene fastgjort, et på hver

side af skibet, og skulle ved deres vægt forhindre skibet i at krænge over. Fortøjningerne skulle naturligvis hele tiden reguleres, så at spirene lå og malflød lige i vandoverfladen med totte trosser. (Se »Dansk Skibsfarts renæssance«)

Banke: at banke en skonnert vil sige at sætte skibet ind på en sandbanke ved flod for at kunne rense og smøre skibsbunden ved ebbe.

Banke pæle: Svære ryster i skibet, når fartøjet stamper op i søen. Denne banken i svær sø er udtalt i fladbundede skibe, medens kølbyggede ikke banker pæle.

Benting boom: bom el. spilerstage på fokken (forreste under råsejl) på barkentinnere og skonnertbrigger eks. DORTHEA på Carl Rasmussen-maleriet på museet.

Beslå sejl: sammenrulle og fastgøre sejl til rær og bomme.

Bidevind: Tæt til vinden. Et skib med sejl kan ikke gå lige op imod vinden, da sejlet så blot vil stå og blafre som et flag. Hvis et sejl skal kunne fyldes af vinden og dermed trække skibet fremad, må man falde så meget væk fra vindretningen, at sejlet fylder. Når man sejler tæt til vinden fx. under kryds, siger man, at skibet ligger bidevind. – Ordet er af hollandsk oprindelse som så mange andre udtryk på søen og udtales med hårdt »d«.

Bilbrev: byggeattest udstedt af skibsbyg-

mesteren. En på tro og love af skibets bygmester afgivet attest om hvor, af hvem og for hvis regning skibet er bygget, samt skibets art, dimension, drægtighed o.l. (se eksempelvis under sk. BONAVIDA)

Bjælkebugt: dækkets bue tværskibs, idet dækket er højest på midten, så at vandet kan løbe af.

Bjørn: krumtømmer, som regel af eg, lagt som forstærkning hvor stævn og køl støder sammen indvendigt i fartøjet.

Blueback: søkort med forstærkning på bagsiden af blåt papir, som det anvendtes i sejlskibs- og dampertiden, hvor kortet ikke altid kunne være beskyttet mod vejrliget i et bestiklukaf eller nede om læ, men ofte blev studeret på den åbne bro eller på halvdækket agter, specielt i kystnære farvande, hvor der skulle et øje på kortet hele tiden.

Blusse ål: stange ål med lyster/ålejern om aftnen/natten ved hjælp af kraftig blus-selampe, mens man langsomt padler eller stager sig fremad med lysteren. Når man foretager samme fiskeri om dagen, kaldes det at man skrur eller ligger på skruer

Blå hylde: havet: »Læg det ud på den blå hylde« = smide det over bord.

Bomme: ved sejlskibs i medvind at ændre på kursen så at vinden kommer ind på sejlet fra den anden side, således at bommene må hales over til den anden side. Under kryds må en råsejler sommetider vende med vinden, halse rundt (køvende), hvis skibet ikke kan vende op imod vinden (stagsvende) og så bommer man under den manøvre.

Bord: plankerne på skibets yderklædning.

Bove: At bove strømmen: »Han kan dårligt nok bove strømmen«: dvs. at skibet (han) knap kan forcere hen over havbunden (»beholden fart«), fordi strømmen er for kraftig imod. Strømmen kan også komme sideværts og så »sætte« skibet meget.

Brase: regulere ræernes stilling i forhold til masten eksempelvis under krydssejlskibs. Man braser eksempelvis bak på en af masterne, når man skal lægge skibet stille i forbindelse med at lodsens kommer om bord. Man braser ræerne på det vandrette plan. Skal man fx ligge i en havn uden på andre skibe, må man brase ræerne så meget som muligt. Man kan evt. også kaje de store underræer eller bredfokråen, hvilket vil sige, at man vipper råen i det lodrette plan.

Bulklaster: last i løs vægt, fx fiskemel.

Bunkers: olie der anvendes til skibets maskineri. At bunkre vand eller olie = at indtage.

Capstan: spil med lodretstående spiltromle, som fx ankerspillet ude på bakken.

Certeparti: Dokument som opsættes mellem befragteren af en vare og skibsføreren. Fransk chartepartie af latinsk carta partita (delt papir) idet Kontrahenterne oprindeligt rev dokumentet igennem og beholdt hver sin del som bevis.

DDB: deals, battens and boards (sævede planker og brætter) udtryk når man slutter x antal standard træ i løs vægt 1 standard: 6,116 kubikmeter eller 216 kubikfod. Når et skib kunne sejle med et antal standard træ, der svarede til 1/3 af dødvægten regnedes det for at være godt, eksempelvis et skib på 300 dw, der kunne »stå med« 100 standard træ.

Danmarks Skibskreditfond oprettet i 1961

David: jollebom.

Demurrage: overliggerdagspenge eller kompensation, som afskiber eller modtager skal betale skibet i forbindelse med langsom ekspedition.

DIS: Dansk internationalt Skibsregister, oprettet juli 1988 for at beholde skibe under dansk flag.

Dividivi: Bælgkapsler af *Cæsalpinia coriaria*, der vokser vildt i Mexico, Centralamerika og de nordlige egne af Sydamerika samt på de vestindiske Øer.

- Eksporteredes i tørret stand til England og Nordtyskland til brug i garveindustrien. Meget fragtedes af de marstalske langfartssejlere fra Maracaibosøen til Hamburg.
- Dory*: pram anbragt på dækket af bankefiskere og anvendt til at pilke fra fx på Newfoundlandshavet og i Davidsstrædet.
- Drivkase*: en bådtype, der anvendtes meget fra 1890'erne. Som navet siger, er det et fartøj, der driver med fiskegarn, vod. Sejlene sættes således, at de driver sideværts med voddet spændt ud fra bomme både for og agter. Drivkaser forekom i stort antal i Smålandsfarvandet, hvor især Fejøkvaserne er kendte, og i Det sydfynske Øhav, hvor Marstal havde mange af typen. Museet har en af disse, ANNE KAROLINE, med liggeplads ved Eriksens Plads og et par for nemme modeller i samlingerne. Lokalt kaldes typen for vejebåde. Drivkase konceptet er her på disse kanter kommet fra Pommern, hvor typen kaldes for Zeesboote, og udformningen er et noget andet skrogmæssigt.
- Drægtighed*: fartøjets bæreevne.
- Duc d'Albe*: fortøjningspæl bestående af flere pæle sammenholdt af jernringe. I Marstal benævnt jagtpæl, idet de oprindeligt blev anvendt til oplægningspæle for jagterne. Benævnelsen kommer fra, at hertugen af Alba, Duc D'Alba bankede sådanne pæle ned under belejring af Holland.
- Dunnage*: stuvetræ til brug for stuvningen af ladningen i lasten (=lastrummet).
- Duve*: Et skib duver, når det under sejladsen bevæger sig op og ned i langskibsbevægelser. Bliver bevægelsen, på grund af krap sø, voldsom, siges det, at skibet stamper i søen.
- Duve an på*: se anduve, meget benyttet udtryk i Marstal. »Det tøj' jette dove an å« = det tøj jeg ikke duve an på = det tøj jeg ikke løbe an på
- Dørk*: betegnelsen for gulvet om bord.
- Ende* eller *tamp*: en line eller trosse.
- Etmål*: Et døgn på søen kaldes for et etmål. Udtrykket bruges ofte i forbindelse med, hvor megen distance et sejlskib kan udsejle i løbet af et etmål.
- Fangeline*: fortøjning til jolle.
- Feederskib*: mindre containerskib, der opsamler containere på flere pladser og leverer dem på containerterminal, hvor de store containerskibe anløber.
- Flot*: at et skib er flot vil sige, at det er klar af grunden. Et grundstødt skib kan bringes flot. I befragtningsmæssig henseende bruges vendingen »ikke flot«. Fx skonnertbrig DE ATTEN SØDSKENDE er sluttet for en ladning staver fra finsk havn til Themsens, ikke flot. Dvs at skibet losses i en tørhavn og ikke i en dokhavn.
- Fod* = 0,3138535 m = ½ alen.
- Fow*: first open water (udtryk i befragtning af skibe med isfyldt farvand).
- Fisk* eller *mastefisk*: forstærkning af dækket og bunden i skibet, hvor masten henholdsvis går igennem og står i.
- Forfare*: flytte.
- Forhale*: flytte et fartøj.
- Forhudning*: beklædning af skroget med plader aht. beskyttelse enten mod ormeangreb (kobberforhudning fra o. 1790) eller is.
- Forhånd*: den eller de mænd, der er nærmest ved blokken, når der hales i en tallieløber, i modsætning til dem, der haler i agterhånden.
- Forsejle*: sejle et skib fra en havn til en anden i nabolaget, fx for dokning.
- Forsætning*: skibes afdrift på grund af strøm eller vind. Forsat af sin kurs.
- Fortøjning* og *fortøje*: og for alt i verden IKKE fortøjring: Et skib fortøjer man – en ko tøjrer man – man kan fortøje men ikke fortøjre, det skulle da lige være en søko.
- Fribord*: den del af skroget, der er oven vande.

Garnering: fartøjets inderklædning på indersiden af spanterne og oven på bundstokke.

Gat: Åbning, oftest nedskåret i enden af en stang eller en planke, i hvilken kan anbringes en skive, der kan dreje rundt om en akse, skivgat. Ordet, d.s.s. engelsk Gate, gennemgang.

Gearless: skib uden lossegrej, altså bomme eller kraner.

Gerd: tov eller wire til at støtte og styre en gaffel eller lossebom sideværts.

Gold Dues: specielle havneafgifter bl.a. i portugisiske havne. Bruges ikke mere.

Gøs: lille flagstang ude for med lilleflag eller stander på som i orlogsflåden og Ærøfærgerne.

Hals: nederste, forreste hjørne af sejl, fx også råsejl, hvor den del af råsejlet, der er forrest (hvilket jo varierer), er halsen og den, der står agter over er skødbarmen. Deraf udtrykket styrbords halse og bagbords halse, hvor et skib, der ligger på styrbords halse har rettingerne efter de internationale søvejsregler. Hvilket vil sige, at når to skibe er på kollisionskurs, så skal det skib, der har vinden ind fra bagbords side og dermed har råsejlets hals op til bagbord, gå af vejen for det andet skib, der har vinden ind fra stb. ved enten at falde af (dreje væk fra vinden) eller vende.

Halv shelterdækker: se shelterdækker.

Helligdag: steder på malet flade, som malleren har »sprunget over«.

HK: maskinens hestekræfter. I motorsejlernes tid regnede man 1 HK pr. dw som godt.

Hummer: fortykningen på den øverste del af masten på de gamle jagter.

Hulk: mere eller mindre udtjent skibsskrog, der ofte anvendes til flydende magasin

Hummergat: hul, aflang åbning i en rundholdt. Kommer af oldnordisk. Hunbora, hvor hun betyder mastetop.

Hundevagt: vagten fra midnat til 4 (mor-

genvagten). Ordet hund benyttes om noget ubehageligt som hundekoldt, et hundevejr, en dum hund o.l. også her, hvor det drejer sig om et ofte ubehageligt tidspunkt. Se vagt.

Hvergarnsstriber/hvergangsstriber: farvebælterne på skibssiderne af jagterne i forskellige kulører. Omtalt i »Danske bådtyper« af Chr. Nielsen p. 114 og »Den Danske Jagt« af Erik B. Kromann p.4.

Hæk: den del af agterskibet, der rager ud over agterstævnen.

I/S: interessentskab, hvor man hæfter for hele rederiet solidarisk og personligt. Andre ejerforhold: P/R, partrederi, hvor man hæfter for den del, der svarer til andelen og endelig kommanditist, hvor man hæfter alene med det tegnede anpartsbeløb.

Jacobslejder: en mere smækker lejder end en lodslejder og anvendt til arbejdsbrug eksempelvis rigget an til (arbejds)stillinger på skibssiden. Eller brugt på topstænger.

Jagtbygget: skibsskrog med rundt fyldigt forskib og hjerteformet agterspejl i modsætning til klipperbygget, der er hulkindet.

Jomfru: runde træstykker med huller, der anvendes parvis med taljereb igennem. Bruges i stedet for vantskruer til at totte skibets vanter med.

Judasører: to stævnstøtter som sprydet går igennem.

Juffers: tømmerstykker til master (Holland) eller lægtene eksempelvis til spær.

Kabellængde: 1/10 sømil = 185 m.

Kabys: skibskøkken.

Kadrejer: handelsmand, der driver handel med søfolkene om bord fra sit fartøj.

Kaje: at kaje en rå, se under brase.

Kalfatre: tætte revnen eller nåden mellem to planker i skrog eller dæk ved at islå hamp- eller bomuldsværk og herefter lukke af med kogende beg.

Kamyse: Lille udgave af skibstømmerkiste til at have med rundt på værftet/skibet.

Kaplak: tillæg til fragten, som tilfalder kaptajnen. Kommer fra hollandsk kaplakken, egentlig tøj (laken) til en hue, idet afladeren i gamle dage forærede kaptajnen tøj til en hue for at han skulle passe særligt godt på hans gods. Kaplak hedder i overensstemmelse dermed hatmoney på engelsk og chapeau på fransk.

Kapsejse: kæntré.

Keel: 1 Keel (kulladning) = 21 en femtedel tons 1 Shipload = 20 Keel.

Kendtmand: en lods, der ikke er med i lodsorganisation. Unlicensed pilot

Ketch: galeaserigget fartøj, hvor mesanen står foran for rorstammen, i modsætning til yawlen, hvor mesanen eller pappegøjen, som den lille mesan her ofte kaldes, står agten for rorstammen.

Kinesertørn el. Kineservagt: »I min barndomsverden var Kinesertørn den meget elendige tørn hvor man opdeler døgnnet i kun 5 vagter. 0000-0400, 0400 - 0800, 0800-1200, 1200-1800 og 1800-2400.

Derved skifter den enkeltes vagt hvert døgn, således at man skiftede døgnrytmen hver anden dag, altså hver anden dag lang eftermiddagsvagt og hver anden dag lang aftenvagt, hvilket man nu ved er en af de mest søvnødelæggende måder, man kan tilrettelægge folks vagt/fritid på.

Udtrykket Kinesertørn med blind makker blev brugt som en vits når man også i sine fritørner blev tørnet til af den ene eller anden grund. Havneanløb, sluser osv.

Vi gik denne vagttørn i de fleste småskibe op til omkring 1965 hvor det blev mere almindeligt at gå seks-seks altså 0000-0600, 0600-1200, 1200-1800 og 1800-2400«. (*Vestergaard*).

Kinke: en utilsigtet bugt eller løkke på tovværk eller wire.

Klinkbygget: bordene i klædningen overlapper hinanden.

KML = Kvartmil = 1 sømil = 1/4 geografisk mil = 60 på 1 grad á 5.910 fod.

Klar vende! – eller *Klar til at vende!* »Når denne ordre blev råbt fra skipperen var der en del ting, der skulle gøres for at vi kunne foretage denne manøvre altså at gå over stag. Som regel var hele besætningen involveret (5 mand i tremastskonerterne i Nord-Østersøfart og Newfoundlandsfarten). Om natten dog ikke kokken, eftersom der ikke var fyr i kabyssen. Hans arbejdsdag var som regel fra 6 morgen til 6 aften. Når der var fyr i kabyssen skulle skorstenen drejes – eller den luv side dækkes til, så vinden ikke pludselig pressede røgen tilbage i kabyssen. På dækket skulle alle støttetallerne på bommene hugges ud – gaffelgerderne i læ side slækkes af – det løse på de luv forsejlskøder hales ind – fore gaffeltopsejl gives op, og skøde gøres los. Mens dette stod på, havde skipperen givet skibet lidt mere fart ved at falde lidt af for vinden. Når han så at alt var klart råbte han: Læææ! og lagde roret ned, så skibet gik op i vinden. Samtidigt halede han i det luv mesanskøde, så mesanen bakkede og hjalp med at vende skibet. Forude havde vi travlt med at slække på forsejlskøderne, og så – når skibet var oppe i vinden, løb vi over til den anden side for så hurtigt som muligt at hale ind på skøderne inden sejlet blev helt fuldt igen. Det skulle gå hurtigt, for vindens pres ville, hvis ikke vi var hurtige nok, gøre det umuligt at få skødet tot nok – så skulle der hurtigt flere mand til at hale – eller skipper måtte dreje skibet tættere til vinden, så sejlet levede og skødet kunne hales tot. Om dagen var kokken klar ved ørefigenen på stagfokken. Dette sejl skulle, når skibet kom op i vinden, stå bak og dermed hjælpe skibet til at gå over stag. Så råbte skipperen: Lad gå! Og kokken lod ørefigenen gå, og holdt sig godt på afstand af

den. Var man for nær, kunne man få en ordentlig ørefigen (slag på ørene), idet denne tovende i et nu løb gennem 2-3 kovs. Kokken skulle så snøre ørefigene i læ side og gøre den fast klar til næste gang. Det løse på forsejlsskøderne blev kvejlet op og hængt på de respektive nagler. En mand gik ud på sprydet for at overhale de luv skøder og lægge dem helt ned på sprydet så de ikke skamfilede. En mand gik til vejrs i fokkemasten for at skifte gaffeltopsejlsskødet under mellemstaget og om på læsiden – ved at løse musingen på kløerne i skødbarmen – hugge disse kløer ud og hugge dem i igen på læsiden og binde musingen på igen. Halsen, som var på luvsiden, hales op og ledes ned på læsiden af gafflen. Nu kunne topsejlet hejses op igen – skødet hales ind og halsen gøres fast. Imens var den anden mand gået op i stormasten – her var det blot halsen, som skulle hales op og hales ned på læsiden. Det samme skulle gøres med mesan gaffeltopsejl. Derpå skulle støttetaljerne hugges i igen på læsiden. Loggen skulle hales ind og læses af og fires ud igen. Der skulle løses af ved roret, så skipperen kunne gå ned og notere kokkeslettet for vendingen, loggens visning, den nye kurs, vindens retning osv. Den anden mand gik så rundt og klarede op på dækket. Under hele manøvren var styrmanden med og så til, at alt gik rigtigt til. Når alt var i orden gik frivagten til køjs og sejladsen fortsattes«. (*Eli Bager*).

Klokkebøje: vager eller bøje ved anduvning af løb med monteret klokke, der via bølgenes bevægelse bimler, hvilket er nyttigt i diset eller tåget vejr. Klokkebøjer tjekket i kort 297 år 1922/ senere 170 år 1943, er anduvningen til Marstal Havn N fra, der hvor renden øster fra drejer hårdt bb over mod S ind ad Damperrenden til Marstal, Joenseprikken S for Stryn, anduvningen til

Rudkøbing Løb både S fra og N fra, anduvningen til Ærøskøbing. Der ud over har der på V siden af Lillegrunden til indsejlingen til Faaborg været en klokkebøje og i nærheden heraf en kombineret lys- og klokketønde på S siden af Knastegrunden og N kanten af Skrams Flak.

Klyds: hul i skibssiden til at føre trosser igennem, eller i skroget som ankerklyds, hvor ankerkæden løber.

Kommercelæst: mål for skibs rumindhold. Indtil 1867 var en læst fastsat til 150 danske kubikfod og den dertil svarende vægt som norm til 2600 kg men varierede med varens art. Efter 1867 blev en kmcl. ved lov fastsat til 2 registertons á 100 engelske kbf. = 2,83 kbm.

Kontrabande el. *krigskontrabande*: en vare som indføres i et land trods forbud.

Kost: regler for mandskabets bespisning findes i Søloven. Slutningen af 1800-tallet, skafning ved vagtskiftet kl. 8: frokost bestående af brød og kaffe. Middag ved vagtskifte kl. 13, aftensmad: brød med margarineration og fra 1913 pålægsration. Der var kaffe, kold eller varm, te og vand. Vin forekom i fart på Middelhavet og andre steder, hvor der var billig vin. Øl kommer først omkring II. verdenskrig. Skipperen havde snaps eller lignende til udskænkning ved højtidelige stunder eller efter en hård tårn. Den varme middagsmad kunne bestå af vandgrød med stegt salt flæsk, hvidkålsuppe med salt kød og kartofler, preserveret kød og sødsuppe, saltkødfrikadeller og vælling, gule ærter med salt flæsk og kartofler, klipfisk og budding, og som søndagsret kunne serveres preserveret kød og frugtsuppe. Når man lå under land var der mulighed for fersk kød og friske grøntsager.

Konsulatslister: bemandingslisten – en kontrakt mellem skibsfører og de enkelte søfolk, heri står de personlige oplysninger om de enkelte mennesker, fødested,

alder, lægdsrulle, løn og arbejde ombord på skibet. Denne listes indhold skal skipperen forelægge for den danske konsul i de havne, han anløber, og dermed fortælle at folkene findes, Afmønstring o.s.v. kan så blive foretaget med konsulens medvirken. Sådanne mandskabslistes er kun yderst sporadisk bevaret bl.a. hos Generalkonsulatet i Hamburg, enkelte andre konsualter har også lister, men de er få og meget spredte. Enkelte kan igen findes i Udenrigsministeriets enorme samling af sager. Er det en hjemmesejler, altså et skib der starter og slutter i dansk havn, så bør mandskabslisterne kunne findes i den lokale mønstringsbestyrers arkiv. D.v.s. Toldvæsenet, eller Waterschouten, heraf findes temmelig meget på de statslige arkiver. Desuden findes der protokoller fra de samme steder. I København findes en del for forbisejlere, der har skiftet mandskab. Desuden er der lægdsrullerne.

Køje: rundt vindue i skib, bl.a. i skibssiden. Tidligere anvendt i dækket også og udformet som en halvkugle, der lignede et stort køje, deraf navnet. På engelsk ligeledes: Bull's Eye og tysk: Bullauge.

Krapsø eller *krapsø*: korte stejle søer, der kommer tæt efter hinanden. Krapsø er ret ubehagelig og findes især i relativt lavvandede farvande som eksempelvis Nordsøen og Østersøen. I forbindelse med strømsætning, hvor strømmen kører op mod sø og vind, kan der opstå særlig krap strømsø.

Kravelbygget: bordene i klædningen støder an mod hinanden, så skroget bliver glat.

Krig: stykke tømmer anbragt uden på nederst del af forstævnen, hvor det er påsat i lighed med strårkøl for at beskytte selve stævnen mod slitage, men også fordi det giver bedre bidevindsejls.

Krydse: sejle i siksak op mod vinden, så tæt til vinden som muligt. Se bidevind.

Krøbbelspil: ankerspil med vandretliggende tromle.

Kuf: se under tjalk.

kW: 1 kW = 1,358 HK (maskinkraft).

Kølhale et skib vil sige, at man ved hjælp af svære taljer eller gier op til masten krænger skibet over på siden så langt, at kølen kommer klar af vandet, for at man kan skrabe, kalfatre og tjære bunden, samt foretage reparationer og muligt udskifte kobberpladerne i bunden, for de skibes vedkommende, der gik på varmen og var beskyttet mod ormeangreb vha. kobberplader.

Kølsprængt: At et skib er kølsprængt vil sige, at den oprindelige rette køl buer mere og mere op på midten, efterhånden som skibet ældes. Specielt skibe i fart på tørhavne blev hurtigt kølsprængt. Efter installering af maskineri blev de fleste skibe stærkt kølsprængt, idet de »tabte« agterskibet. Pga. kølsprængningen mistede skibene deres oprindelige spring og blev helt rette. Nogle skibe kunne blive så kølsprængt, at de blev helt pukkelryggede. Skonerten FULTON har i ny tid fået rettet sin kølsprængning op og har derved genfået sin ungdoms facon.

Kølsvin: en planke, der ligger oven på køl og bundstokke.

Laber: svag (om vinden) af tysk labber, slap.

Landing: overlægget, hvor to bord ligger op til hinanden i et klinkbygget skib.

Lapsalve: smøre tjære på den med skibsmandsgarn klædte wire.

Lask: sammenføjning på langs af to stykker tømmer evt. vha. et tredje stykke.

Lempe: flytte rundt på lasten.

Lig: tov, der er syet i sejlets kanter.

Liner Terms: lastning og losning (måske nærmere defineret) på skibets regning på ikke fastlagte antal timer eller dage.

Lodslejder: rebstige, på hvilken lodsens kan entre op ad skibssiden. Eng: Pilot-ladder, tysk: Lotzen-Leiter.

Log: instrument til at måle skibets fart gennem vandet.

Longton: 1020 kg.

Luv eller *luvart*: vindsiden i modsætning til læ.

Lægde eller *bådlægde*: fortøjningsplads (af oldnordisk oprindelse).

Lænse: sejle med vinden agten ind – eller lænse (øse eller pumpe) skibet tomt for vand.

Løbetøj: Den tømmerkonstruktion, som et skib glider i vandet på ved søsætning/stabelafløbning. Tommelfingerreglen vedrørende faldet på løbetøjet er et fald på en tomme pr. fod – eller små 5 graders fald, ikke fladere.

Løjert: bøjle til at fasthægte stagejil til stag.

Lønning: et stykke afrundet træ, der ligger oven på lønningstøtterne, der er støtter for skanseklædningen ude i borde over dæk. Oven på lønningen kan der være anbragt sceptre, og oven på disse ligger et stykke træ, rælingen. Imellem sceptrene kan der være et net (pyntenet) eller være anbragt et bræt, kaldet pyntenettet.

Lybækkerkælling: meget svær krapso (brugt af Østersøsejlere).

Metersystemet: idéen opstod i Frankrig for imødegå mangfoldige upræcise systemer, hvor der var mulighed for snyderi. Systemet skulle være baseret på 10-tal systemet. Den franske Nationalforsamling fastsatte meteren som en 10-millionedel af afstanden mellem Jordens nordpol og ækvator målt langs den længdegrad, der går igennem Paris. Kilogrammet blev samtidigt fastsat som vægten af én liter destilleret vand ved + 4 grader. 1799 var prototyperne for enhederne klar: en platinstok på 1 m og et platinlod på 1 kg. I Danmark blev metersystemet indført ved lov den 4. maj 1907.

Malflyde: ligge og flyde i vandfladen, eksempelvis en jolle, der er fyldt med

vand eller en skonnert der flyder på trælåsten. Mal betyder dårlig. Kendes også fra fx malplaceret og andre ord-sammensætninger.

Marstalbygget: jagtbygget.

Marstalgrøn: nærmest: »lys søgrøn«

Marstallergrammofon: hånddrevet tågehorn.

Marstallersoda: sand (til dæksskuring).

Messe: kahyt, hvor besætningen spiser.

Mik: pæl med overligger med pinde, beregnet til at holde garnene klar af jorden på reberbane.

Mærsejl: Opdeling af mærsejlene – og i sjældnere tilfælde også bramsejlene – i to sejl var noget amerikanske skibsførere nåede frem til af hensyn til mandskabsbesparelser og håndterlighed. I takt med at skibene voksede i størrelse, fulgte sejlgarderoben med. De i udviklingen større og større mærsejl blev efterhånden for uhandige og krævede mange hænder, derfor delte man dem i under- og overmærsejl fra omkring 1865, i lighed hvad man havde gjort med den efterhånden voldsomme klyver, der i storesejlerne blev delt op i inder- og yderklyver. I de større sejlere delte man også bramsejlene i to (clipperen MARPESIA, bygget 1866 var den første, rigget med dobbelte bramsejl). Vi har den samme udvikling i topsejlskonnerter og bramsejlskonnerter, hvor topsejlene svarer til mærsejlene. I samme periode ændredes råsejlernes sejlføring, således at sejlene blev bredere og mindre dybe, hvilket var med til at sænke tyngdepunktet. I sejlskibenes tid var sejlene af hamp og des større og dybere sejlene blev, jo mere posedede de ud og blev derfor ikke særlige anvendelige under bidevindsejls efter kort tids brug. Derfor er en opdeling i mindre flader langt at foretrække og giver også bedre og handigere muligheder, når man skal mindske sejl, når vinden frisker.

Da man indførte dobbelte mærssejl, indrettede man det således, at overmærserråen kører på en mobil rakke, så at man firer råen af under sejlbergning, og ikke hiver sejlene op under en fast rå i stedet. Hvorfor gjorde man det på den måde? –

Alt i sejlskibenes tid var resultatet af erfaringer, og denne løsning er også et resultat heraf. Der kan være forskellige forklaringer herpå:

Tyngdepunktet. Ved at fire ræerne af, flytter man tyngdepunktet ned, hvad der er en fordel, når skibet ligger under land og derfor kan varpe mere af ballasten ud inden indtagelsen af last, uden at skibet mister sin stabilitet. Ringere topvægt var i det hele taget efterstræbelsesværdigt. Samme effekt havde opdelingen af sejlarealet på flere master, hvilket i sagens natur gav et lavere sejlcenter.

Bevægelighed. Under sejlads og sejlmanøvrer trimmes sejlene for at få det

optimale ud af sejladsen, og en mobil rakke giver større bevægelsesmuligheder end en rå der er fastgjort til fast rakke.

Skøde for. Når man skal skøde et råsejl for under sejlsætning, er mulighederne for optimal sejltrimning langt bedre ved at hive sejlet op i et »fast overlig« = råen, i stedet for at hive skøderne ned og totte dem, som man gør ved undersejlene. (*O. P. Nielsen, skibsfører på skoleskibet DANMARK*).

Monkey Island: Toppen af brobygningen. Hvorfor toppen af brobygningen kaldes *Monkey Island* er der ingen skudsikker opskrift på.

Monkey bruges nogen gange om noget der er mindre, fx kaldes en mindre gaffel anbragt oven over mesangaflen på den agterste mast af nogle af de helt store barker for *monkey-gaff*. Og *Monkey Island* eller *Monkey Bridge*, som det også er benævnt i engelske skibe er jo en mindre bro oven på den egentlige. Og hvorfor så *Island*. Det kender vi fra



TORM-skib med den kendte skibsfører Albert Madsen, Marstal, på broen.

skibe med høj bak og bro samt poop-bygning, som oftest kaldes en three-islander, fordi man på afstand så/ser det som tre afbrudte øer p.g.a. jordens bøjning.

Monkey er selvfølgelig også brugt lidt nedværdigende, og lige som folk nede i maskinen bliver kaldt for gelænderaber, så har de jo nok givet igen over for navigatørerne om deres arbejdsplads, broen, og kaldt den for Monkey Island. Ordet er opstået efter der kom dampere ind i søfarten, for på sejlskibene var der ingen bro, men blot et halvdæk eller poop med meget lidt opstående.

Måned – *sige måneden op* – er udtryk for at sige op til søs.

Nathus: kompashus.

Nationalitetsmærker: 7.9.-39 skriver »Dansk Søfartstidende«: Ethvert dansk skib, der går i fart udenfor linierne Skagen-Vinga og Falsterbo-Balzerort, skal snarest muligt påmales 2 store danske flag på hver side af skibet samt skibets navn og derunder ordet »Danmark« i store tydelige bogstaver på hver skibsside. Endvidere skal alle sådanne skibe straks på et fra luften synligt sted på dækket så vidt muligt både for og agter vise et udbredt nationalflag eller lade et sådant påtale f.eks. lugepressenningerne. Endelig skal skibene dag og nat føre nationalflaget. Lov af 4. maj 1939. Nationalitetsmærker anvendtes også under I. verdenskrig, men med lige så ringe held. 42 af marstalflådens skibe blev således sænket af de tyske søkrigsmagter under I. krig.

Natte dæk: spule (træ)dæk over med vand, for at det ikke skal sprække op i varmen.

Ollerops: gammelt udtjent tovværk, der trevledes op og anvendtes til værk.

Ommelsbeg: finsk træbjære rørt op med pulverkridt eller andet forhåndenværende som aske, cement eller savsmuld,

blandet op til tætemasse, der ikke bliver hårdt. Blyhvidt eller blymønje, der også kan røres op i stedet for tjære bliver hårdt.

Paket: skib, der sejler med stykgods og evt. et par passagerer mellem to eller få anløbshavne i faste tidsterminer.

Pantry: spisekammer eller anretterkammer.

Pier: anløbsbro.

Plat: at sejle plat er at sejle med vinden agter ind, – *plat for de gat*: med vinden ret agten ind.

Plimsollermærke: lastelinie, der viser hvor dybt skibet må lastes ned under forskellige forhold. Nævnt således efter engelskmanden Samuel Plimsoll, der i 1876 i parlamentet kæmpede for at få indført et lastelinie, der i begyndelsen kun bestod af en cirkel med en horisontal linie igennem.

Poop: Forhøjede agterdæk også kaldt halvdæk eller hytten. Poop skulle komme af latin pupas, husguder, som de romerske søfarende opbevarede agter i skipperens kahyt.

Projektlast: ladning af større enheder, eksempelvis maskiner, store olierør o.l.

Props: træstaver til brug for afstivning af minegange (ofte fra norske pladser til UK).

Pullert: opstående stykke tømmer – eller jernpullert – til fastgøring af fortøjning.

Quintal: lasteenhed for fiskeladninger fra New Foundland. En bærebørfuld = 50,8 kg = 1 Quintal.

Rakke: bøjle hvormed en rå er fastgjort til beslag i mast.

Range: klædningsplanke i begge sider, fx: kølrange.

Rank: et fartøj er rankt, når det krænger let til siderne.

Rasmus: gammelt udtryk for havet: Rasmus er vred = kraftig søgang.

Rate el. fragtrate: betalingen for transporten af godset.

Rotteskærme: metalskærme sat på for-

- tøjningstrosserne for at hindre rotter i at kravle om bord. Man har også anvendt at male hvide striber (evt. belyst) foran gangwayen, idet man mente at rotterne var bange for den lyse farve. Bandt af samme grund undertiden hvide klude på trosserne.
- Rovs* eller *rovse*: når skibet slingrer, kan tingene rovse (glide) frem og tilbage, når de ikke er surret eller gjort ordentligt fast. Tage rovs: tage fart.
- Ruf*: dækshus.
- Rummet*: lastrummet.
- Ræling*: se lønning.
- Ræv*: »Vinkelinstrument« med indhakkede vinkler i hakkebrættet agter, hvor man kan måle vinklen på loglinen ud til siden og dermed afdriften – mest anvendt af svensken. Se kuglepennetegning første side i »Fra mast til køl« på Marstal Søfartsmuseums læsestue.
- Seasoned*: om trælast, der er tør og lagret.
- Sejle til søs*: »Han sejler til søs« siger man om folk, der sejler som professionelle søfolk.
- Sejlskibstid*: for at komme på navigations-skole skulle man tidligere have sejlet med sejlskib – og, på et senere tidspunkt, sejlskib med hjælpemotor. Denne ordning blev først ophævet med Sø-næringsloven af 1958.
- Sejlmagerpose*: lille pose af sejldug, hvor sømanden havde sine egne sager til sømandsarbejde som mergespiger, kniv, fedthorn til sejlnåle og sejl(mager) handske.
- Shelterdækker*: skib forsynet med vejrdæk eller shelterdæk over hoveddækket, hvilket vil sige, at dækslasten er lukket inde. (Shelterdækkere går dog ofte med dækslast, eksempelvis containere oven på vejrdækket). Der er også bygget skibe med vejrdæk opbygget over halvdelen af hoveddækket, de såkaldte halve shelterdækkere. Skibe kun med hoveddæk kaldes enkeltdækkere eller singeldækkere.
- Singeldækker*: se shelterdækker.
- Sjov*: at hejse flaget i s., at hejse det bundet i knude, et gammelt udtryk for at skibet er i nød.
- Sjækket*: jernbøjle med skruebolt.
- Skaffe*: spise.
- Skagge* eller *skage*: at dreje, at runde langsomt eller småt. Vinden skager. Udtales med hårdt »g«. Navnet Skagen.
- Skalke*: at lukke luger og andre åbninger vandtæt med presenninger, surringer m.v. At skalke vandtæt.
- Skamfile*: slitage pga. tovværk slider mod jern, træ- eller andet tovværk.
- Skandæk*: yderste dæksplanke.
- Skanseklædning*: øverste del af skibssiden over dæk.
- Skeje ud, udskejning*: fyraften.
- Skimmelsgarn*: skibmandsgarn.
- Skimmelsarbejde*: riggerarbejde.
- Skot*: væg om bord fx. kollisionssskot i forskibet og maskinskot tværgående lodret skillevæg mellem maskinrum og lastrum. Kornskot er en som regel langsgående skillevæg i lastrummet for at forhindre lasten i at forskubbe sig.
- Skral*: Vinden er skral, d.v.s. den har skrallet, drejet sig mere forlig; Modsætning til rum.
- Skre*: se under »Blusse ål«.
- Skvalp*: mindre bølger.
- Slækvande*: Ved tidevandsskift er der perioder, hvor der ingen tidevandsstrøm er, medens strømmen vender. Disse »stille« perioder kaldes for slækvande.
- Skærpe*: Under sejlads at brase ræerne så meget forefter som muligt, for at kunne gå tættere op til vinden.
- Slør*: Rum vind, deraf at sløre, d.s.s. at lænse. Slør betyder også spillerum f.eks. mellem akse og dens leje.
- Smakke*: et firkantet sejl, også kaldet sprydsejl, anvendt i joller for det meste. I eftersejlskibstiden, hvor skibene blev til »sejlskibe med hjælpemotor«, kaldte man ofte støttesejlet for »smakken« uanset, at det ikke drejede sig om et

smakkesejl, men om et spidssejl eller et gaffelsejl.

Smulten eller *smult vande*: det rolige vand i læsiden af en kyst og/eller mellem øer og grunde.

Snesejler: en ØK-sejler, fordi de sejlede hjem til Snedanmark på deres rundtur ud til Østen. Skibsfører Tage Jensen, Marstal, der bl.a. mønstrede ud fra New York i mange år (og ikke fra DK) siger, at når de i hans matrostid lå med et Mærsskib fx. i Bangkok, og der kom en ØK-båd ind, så var de en 4-5 mand, der tog en skovl på nakken, og gik over på ØK-damperen for »at skovle sne!«.

Sommerfugle: udtryk anvendt blandt småskibsfolk om de skibe, der lagde op for vinteren. Dagsommerfugle blev tilsvarende anvendt om de skibe (ofte ældre søfolk), der ankrede for natten.

Spanier eller *Spanjer* er en vindfløj, der kan rigges an på dækket, således at vagthavende kan holde øje med vindretningen af hensyn til sejlmanøvrerne. Anvendes når det kniber med at kunne se den ordinære vindfløj oppe til vejrs på mastetop.

Sparle: at gå frem og tilbage. De gamle søfolk på Marstal Havn sparlede: spadserede frem og tilbage i en længde, der svarer nogenlunde til bredden af et sejl-skibs halvdek. Ses på foto fra »Børsen« ved seilmager Lohse & Hansen på Marstal Havn, hvor skipperne sparler.

Spidser: de to trekantede sejl, der rigges op oven på bredfokråen. På engelsk kites (drager).

Spring: skrogmæssigt: skibets langskibsbue. Fortøjningsmæssigt: agterspring fortøjningstrosse, der viser forefter fra agterenden, medens agterfortøjningen viser agterud og et brist viser ret ind. Tilsvarende med forspring, der viser agterud fra forskibet.

Sprydstage: stage til at udspile smakkesejl.

Spout: sliske til at styrte kul, skærver eller lignende gods ned i rummet.

Spunding: udhugning i stævntræ og køl for anlæg af bord og planker.

Stag: tov eller wire, der støtter masterne langskibs. At gå over stag, se under bomme.

Standard: se DBB.

Steering pole: Kaldes også »bowsprit«, stage rigget an på de store skibe på søerne i USA som »steering pole«. Det er svært at »holde retningen« med broen helt ude for uden at have et forskib foran sig. Man skal have noget at »pejle« efter, når man skal i sluser etc. Når man står helt forude i et langt skib, kan det være svært at bedømme om man har den rigtige retning. Gøsen har nogenlunde samme funktion i vore moderne færges.

Stilling: et par sammenføjede planker med tov i enderne til at fire ned langs skibssiden som arbejdsplatform (skrabe og male).

Stiv: modsat rank, bruges om fartøj, der ikke krænger så nemt til siderne.

Stores: skibsudrustning bl.a. malerstores, maskinstores, trosser, vantskruer og andet grej, hvoraf der opbevares en del i storesrum.

Streg: Tidligere inddeltes kompasset i streger i stedet for grader. I alt er der 32 streger på kompasset på hver $11\frac{1}{4}$ grad. Stregerne inddeles igen i halve og kvarter streger, der alle har hvert sit navn, fx. sydvest til vest trekvart vest.

I dag anvender man næsten udelukkende grader, dog bruges stadig streger i forbindelse med pejlinger. Udkiggen varskoer normalt i streger eksempelvis: »Rød lanterne 2 streger om styrbord«

Stråkøl: planke under kølen til beskyttelse mod slitage.

Svigte: at s. en mesan er at formindske den ved at lægge sejsinger om sejlet og gaffelen.

St. Ybes: Ældre navn for Setubal.

Stykgods: emballerede varer, som regel i kasser, tønder, sække o.l.

Styrlastighed: et skibs styrlastighed er forskellen mellem skibets dybgang for og agter. Hvis et skib stikker 1 m for og halvanden m agter har skibet en styrlastighed på ½ m.

Styrte: hælde. Styrtegoods, varer som kan styrtes ned i rummet, korn, kul o.l.

Styrtegoods: bulklast, der styrtes gennem spout eller på anden måde styrtes ned i rummet.

Sætte vant eller stag: at hale disse så ensartet stive, at alle tov bærer sammen.

Sømil: 1852 m. også førhen kaldet en kvartmil idet den nogenlunde svarer til en kvart dansk mil i land.

Talerør: samtalerøret forsynet med fløjte mellem bro og maskine

Tjalk: hollandsk eller frisisk, fladbundet fartøj. Ifølge Søfartsmuseet i Groningen var en kuf i brug i 1700- og 1800-tallet, bygget af træ, to-mastet galeaserigget med gaffelsejl og et par råsejl på stormasten. Tonnage på 100-300 tons. Tjalken er en type, der blev bygget allerede i 1600-tallet og op til 1900-tallet. I starten bygget af træ og i 1900-tallet af stål. En mast med gaffelsejl, tonnage mellem 50 og 150 tons. I begyndelsen brugt på indre farvande, i slutningen af 1800-tallet også brugt til coasterfart. Fra en anden hollandsk kilde hedder det, at alle af typen kaldes tjalke, heraf bliver den store søgående type kaldet for kuf, de mindre tjalke. De helt små på kanalerne kaldes skudsjer.

Tofte: »bænk« i jolle.

Tomme = 1/24 alen = 2,615 cm.

Totaldage: benyttet i befragtningsterminologien om skibets samlede losse og lastedage. Hvis et skib f.eks. har 4 totaldage betyder det, at skibet, hvis det ligger mere end 4 dage under lastning og losning, skal have ekstra betaling for flere dage til formålet. Hvis et skib f.eks. har 5/4 dage i nævnte forbindelse betyder det, at skibet har 5 dage til at laste i og 4 dage til at losse i, og her kan da-

gene ikke overføres. Hvis et skib har 4/5 dage til træladning og evt. bruger 2 dage på lastningen, så kan de 2 resterende dage ikke overføres og anvendes, hvis losningen går ud over de 5 dage. Går lossetiden her ud over, skal skibet have penge for liggedagene. Se også under demurrage.

Trampfart: at et skib sejler i trampfart vil sige, at det sejler i fri fart mellem forskellige havne, hvorfra og hvortil der byder sig en last. I modsætning hertil er der skibe, der er placeret i liniefart med gods mellem to eller flere bestemte havne.

Tripcharter: Chartring (lejemål) af skib for enkelt rejse.

Trække: når et træfartøj har stået på land er der som regel opstået revner pga. sol og vind, disse utætheder trækker sig hurtigt sammen igen, når fartøjet er søsat. Man siger, at jollen ligger og trækker.

Tørhavn: tidevandshavn, hvor skibene står tør ved ebbe. Dokhavn er en tidevandshavn, hvor sluseportene lukkes for at der kan forblive vand i havnebassinene.

Udskejning: fyraften.

Unseasoned: om trælast, der er friskskovet og dermed er relativt tungt.

Vage: flyde let på vandet. Et skib vager godt, ligger let og løfter sig godt for søerne.

Varpe: flytte/forhale et skib vha. varpankre eller varpebøjer. Man gør trosser fast på faste bøjer, der eksempelvis lå ved indsejlingen ved Damperranden i Marstal, og halede sig fremad ved at skifte trosser til den næste i rækken, så at trækket og forhalingen foregik løbende. Varpankre, som man lagde ud, havde samme funktion.

Vinddriver: skib, der går i havn for at afvente flovning i vejret. »Ligge inde som vinddriver«.

Vojebåd: drivkase (se den).

Vrikke: drive en jolle frem med én åre, der ligger i et vrikkehul/vrikkegat i agterspejlet.

Yawl: lystyacht, hvor den agterste mast er placeret agten for rorstammen.

Ærbostik (= Ærøbstik): Når et skib eller en båd fx krydser ud af en havn og skal rundt et molehoved for at komme ud, og

der lige mangler en bådlængde eller to i at fartøjet kan nå at komme rundt, så lader man skibet løbe op mod vinden med blafrende sejl det sidste stykke for at nå rundt molen eller bøjen på opskuddet (den fart som skibet har i forvejen) i stedet for at tage et ekstra kryds.
Øgge: mindre pram med spejl.



Vinteroplagte skibsførere »sparer« og diskuterer vind, vejr og fragter på »Skipperbørsen« foran sejlmager Lohse & Hansen, Havnegade, Marstal. Bemærk de højklampede træsko.

Saltvandsindsprøjtning til den søgrønne kulturarv i Marstal

Af ERIK B. KROMANN

A. P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal donerer millionbeløb til Marstal Søfartsmuseum.

Danmark er en søfartsnation af international karat. Dansk søfart – fra vikingeskibene over skonnerterne («Havets Gråspurve») til de mærskblå containerskibe – er velkendt her hjemme og world wide.

Det havvendte og søgående Danmark er en del af vores identitet, en væsentlig del af den danske folkesjæl. Vi danskere har med andre ord en helt naturlig pligt til at bevare et repræsentativt udsnit af denne kulturarv – også den sejlene og havneafsnit i så oprindelig og funktionsdygtig udgave som vel muligt.

Denne indsats skrues der nu op for, idet A. P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal donerer 6.787.500 kr. til Marstal Søfartsmuseum til erhvervelse og gennemgribende istandsættelse af Erik Eriksens Træskibsværft med værkstedshal, skure og et mindre beddingsanlæg på Marstal Havn. Værftet ligger på et område kaldet for Eriksens Plads, som museet ligger klos op af. Her er betingelserne for maritime udfoldelser i høj grad til stede og her er en af museets samarbejdspartnere, Maritimt



Eriksens Plads i 1940'erne med NØ-lig frisk luft og derfor højvande. En dæksbåd ses på slippen, der nu skal renoveres. Mester Eriksen havde to nybygninger i gang, dels den, der ses midt i billedet og så en større på den ordinære byggeplads, der er til højre uden for kamravinklen. Desuden ses skur, hvor dr. Skalkams ketch BUDDHA stod vinterdage.



Fiskekutteren EJRA løber af stabelen på Eriksens Plads 22. maj 1942.

Center Ærø, inde på en del af pladsen i forvejen.

I læ af den imponerende havnemole ligger byens skibsbygningspladser herunder Eriksens Plads med slæbested og skibsbygningsplads, der har været i brug som sådan fra 1855. Det er dette havneafsnit som A. P. Møllerfonden nu har ydet økonomiske midler til at tage hånd om. Igangværende restaureringsprojekt BONAVISTA foregår netop her, og det har påkaldt stor interesse og opmærksomhed omkring stedets kvaliteter. Som ansvarlig vogter af den maritime kulturarv går Søfartsmuseet med denne fornemme donation helt frem til kajkanten og om bord på skibe langs kaj med pulserende havneerhverv som velsete naboer. Museets planlagte aktiviteter og renoveringer på området sker på stedets egne havnerelaterede betingelser.

Eriksen Plads-området har rødder tilbage til dansk sejlskibsfarts guldalder og er et af havnens arnesteder for træskibs-

bygning. Mere end et dusin skibsbyggerier har gennem årene sat skibe i søen herfra både til nærfarten og langfart. Af fortsat eksisterende skibe, søsat fra pladsen, findes tysk skonnert LILLEHOLM, bygget af Otto Hansen 1893 (flyttede senere til Stubbekøbing), skonnerterne BIEN og ARON, bygget af L. J. Bager i henholdsvis 1898 og 1906, engelsk skonnert GLACIERE og svensk galease YRSA, bygget af Jens Rasmussen henholdsvis 1899 og 1907, og tremastskonnert MARILYN ANNE, bygget af Erik Eriksen i 1919. Sidstnævnte skib, der er bygget til newfoundlandsfarten som FREM, har meget apropos i sin Marstaltid haft skibsreder A. P. Møller og skibsreder E. B. Kromann i ejerkredsen. Skonnert BONAVISTA, der i disse år restaureres på Eriksens Plads af Ebbes Bådebyggeri, og tremastskonnert FULTON er bygget på en af havnens andre skibsbygningspladser af skibsbygmester Chr. Ludvig Johansen i henholdsvis 1914 og 1915.

Årets gang

Af ERIK B. KROMANN

Marstal Søfartsmuseum har haft et rigtig godt 2011 – ikke blot vurderet på et agterudrettet blik over årets sejlads, men så sandelig også målt ud fra de i årets løb funderede fremtidsudsigter for museets kerneopgave, den søgrønne kulturarv og formidlingen heraf. Basisen herfor er til stede takket være stor støtte og opbakning fra private og fonde og fra kommunal side! Stor tak skal lyde herfor.

Inden for murene bød året igen på servering af nyopsatte udstillinger, der blev godt modtaget af vore yndlingssmag-

dommere – nemlig gæsterne. En ihærdig museumsbesætning har gennem en længere årrække istandsat og opgraderet bygningsmassen, og turen var i 2011 nået til udstillingsbygning III. Her har virkelig været tale om en storoverhaling med udskiftning af tag og andre større indgreb – muliggjort af donationer fra fonde og andre venligsindede kilder, bl.a. en arv, der havde museets selvstændighed som basis for ressourcetilførslen. Museet er i det hele taget blevet tilgodeset på flere bover, og selvstændighedspolitikken fik et skul-



Folketingets Præsidium og Grønlandsudvalg var på besøg på Søfartsmuseet og BONAVIDA. Her fotograferet i museets krigssejlerrum (Foto: Andrea Bisgaard, Fyns Amts Avis).



Strandstrædebygningen, udstillingbygning III, under ombygningen. Projektet er muliggjort af fornemme tilskud fra Lauritzen Fonden, SFDSs Fond, Det Dansk-Franske Dampskibsselskabs Understøttelsesfond, Augustinusfonden og millionarv efter telegrafist Keld Petersen.

derklap i form af tildeling af Bikubens Museumslegat 2011.

Marstal Søfartsmuseum har, som bekendt, ikke deltaget i de senere års efterhånden traditionelle knæbøjninger eller knæfald for stordrift – idet vi mener, at det vil være en afdrift for vort museums vedkommende. Det lader dog glædeligvis til, at begejstringen for stordrift har nået et vendepunkt. Nye vinde varsles. Den nu forhenværende kulturminister, Per Stig Møller, hvis egen regering har været frontløber for den topcentralistiske strukturreform, mener at netop denne reform er eksemplet på en stordrift, der har taget overhånd og har medført en fremmedgørelse over for dansk tankegang om

nærhed – en nærhed, Per Stig Møller ønsker sig tilbage. Men når man en gang har megagjort kommuner og andre institutioner, så er der vist ingen vej tilbage – i hvert fald bliver, den trang. Man kan nok bare konstatere, at det var en særdeles dyrekøbt fejlmanøvre, såvel menneskeligt som nærdemokratisk og økonomisk – der var en smertegrænse, som vi i overstadigt centralistjubelrace ikke nåede at eftertankestoppe ved.

Der har i forbindelse med Kulturministeriets »Udredningen af fremtidens museumslandskab« været åbnet mulighed/fare for at eftergøre samme fejl inden for museumsverdenen – men takket være råben vagt i gevær ikke mindst fra Organi-

sationen Danske Museer, ODM, så bliver mangfoldigheden og den decentrale eksistensmulighed ikke sat over styr. ODM har prisværdigt standhaftigt slået i bordet i høringsforløbet og har krævet medindflydelse på beslutninger, der skal tages om medlemsmuseernes fremtid. – ODM er med 96% af danske museer i organisationen den mest vedkommende forhandlingsdeltager, og derfor var det forbløffende, at ODM ikke i første omgang var inviteret med til bords blandt de oplægsholdere, der skulle udforme forslag til fremtidens museumsstruktur. Den udelukkelse var en topstyringsbommet af rang, der rystede bl.a. netop Per Stig Møller. ODM er med nu, takket være egen indsats, og ODM har



Kulturminister Per Stig Møller går fra borde.

gjort sig til skarp og gennemslagstung talsmand for mangfoldighed og selvageren. Lad de institutioner, der kan se deres fordel ved fusioner, gennemføre øvelsen, og lad os andre selv beholde muligheden for at stå til rors på eget overskuelige fartøj, hvor kommandovejen er kort og manøvredygtigheden dermed intakt.

Det er ikke kun bæredygtighed og fusion, der er på anretterbordet. Et andet punkt er et ønske om professionalisering af bestyrelserne. Det ønske imødekommer Marstal Søfartsmuseum, idet dette for et søfartsmuseums vedkommende naturligvis må tolkes således, at der blandt bestyrelsesmedlemmerne er en professionel maritim kompetence. Det er der til fulde. De 7 bestyrelsesmedlemmer + 1 suppleant bestod 2011 af 3 navigationsskolelærere (og dermed tidl. professionelle søfolk), 2 shippingfolk og yderligere 1 tidligere søfarende. Dertil kommer en lokalhistoriker. Denne bestyrelsessammensætning, kombineret med at man brænder for sagen, må være noget nær det optimale, og netop det kommissionen stræber efter. Det falder helt i tråd med, at det folkevalgte engagement og medlemsindflydelsen fortsat er i højsædet i dansk museumsverden.

Bygninger, lokaler og fartøjer

Den store bygningsrestaurering af Strandstrædeejendommen blev igangsat 1. februar. Under arbejdet stødte entreprenøren syd for selve huset på en for museet ukendt kælder, der var fyldt op med forurenede jord, der i sagens natur måtte bortskaffes – formedelst en ekstraudgift på 50.000 kr. Men det gik endda. Byggeriet blev afleveret af de lokale håndværkerfirmaer d. 1. juni. Resultatet lever fuldt ud op til de forventninger, vi havde til den spændende udformning efter arkitekt Claus Horns streg. Claus Horn arbejder som vanligt frivilligt – uden beregning – for museet. Ombygningen er muliggjort af fornemme tilskud fra Lauritzen Fonden,



Dækshuset, der nu står i det nyopsatte færgerum på museet, ses her med vand under kølen i Kiel om bord på S/S BAGENKOP.

SFDSs Fond, Dansk-Fransk's Understøttelsesfond, Augustinusfonden og millionarven efter telegrafist Keld Petersen.

Det løbende bygningsvedligehold fortsatte med såvel frivillig som forhyret besætning. Dårligdom i ydermur ud mod Havnegade i Butiksejendommen og andre murskavanker er udbedret af murerfirmaer. Den nordvendte mur i museumsgården var hårdt angrebet af tidens tand og måtte lade livet. Muren var delvist opført af munkesten fra middelalderteglovn fundet i 1930'erne i Tegltredeområdet nord i byen. Stenene var for de flestes vedkommende fuldstændig vejrforvitrede. De bedste blev gemt, registreret og kom på magasin, da de er vidner om de første kendte middelalderaktiviteter i det tidlige Marstal. Muren er blevet erstattet af plankeværk.

Foranlediget af lækage på radiatorrør i filmkælder har vi investeret i nyt og bedre automatisk alarmlukkesystem.

Formidling

Søfartsmuseet har nydt godt af god mediebevågenhed både på den trykte, talte og TV-bårne bov. Fremhæves kan TV2FYNS fremragende serie »På sporet af historien«, hvor værterne Rasmus Dahlberg og Preben Dahl guider rundt i den flere hundrede år lange og dramatiske historie, der forbinder Marstal med søfarten. Preben Dahl forklarer: *Stort set alle optagelser er foregået i og omkring Marstal. Af den simple grund, at byen er så utrolig rig på historier fra flere hundrede års søfart!*

Det er historikeren og forfatteren Rasmus Dahlberg, som har leveret den omfattende research, der ligger bag de seks programmer. Det er sket i tæt samarbejde med Marstal Søfartsmuseum, hvor Rasmus Dahlberg, sammen med Preben Dahl, nærmest indrettede sig under flere besøg i byen.

– Vi har haft et godt samarbejde med folkene på museet. De har hjulpet med både

viden samt indblik i deres store billedarkiv. Museet i Marstal er enestående og formentlig det bedste af sin art i Danmark, vurderer Rasmus Dahlberg. »På Sporet Af Historien« fortæller om Marstals søfartshistorie i seks kapitler, der hver især afspejler søfartens betydning for byen. Museet har efterfølgende fået udsendelserne og tilladelse til at vise dem i museets filmlokale.

Museet har en stor samling rekvisitter, en del af disse er udlånt til »Den lille Havfrue – og Havet« i børnekulturhuset Fyr-tøjet i Odense. Andet grej har været udlånt til ASA-film til filmoptagelser til »Far til Fire til Søs«.

Udstillinger

I foråret 2011 er etableret en ny permanent udstilling om den ærøske færgesart, hvori indgår et dækshus beregnet til ly for

1. klasses passagerer. Udstillingen blev åbnet under stor medlemsdeltagelse. Dækshuset har oprindeligt stået på D/S Ærø dampfærge ÆRØ af Ærøskøbing (ruten Ærøskøbing-Svendborg) og blev sat i land, da damperen, der da hed BAGENKOP af Marstal (Marstal-Bagenkop-Kiel), var blevet solgt og skulle ombygges til pakkefragtskib i Svendborg. I den forbindelse fik dækshuset en ny tilværelse som havehus i en svendborgensisk have, indtil det blev tilbudt Marstal Søfartsmuseum i 2004 – et tilbud vi fløks tog imod og fik det transporteret til Marstal. Efter nogle år på lager er det efter større overhaling blevet hovedingrediensen i den nye færgedisplay – heri indgår filmklip fra færgefarten, der kan besigtiges i dækshuset. Super-Brugsen gav tilskud til opbygningen, der er rigt forsynet med færgemodeller og desuden færgepassagerer i 1:1, leveret af mu-



Det nye sejloft under tilrigning.

seets faste dukkeleverandører Bente Johansen, Pylle Kysner og Curt Nielsen, der også var leveringsdygtige i en sejlmasker til den næste store udstilling.

Denne blev åbnet efter højsæsonen i den totaloverhalede loftsetage i Udstillingsbygning III. Hele loftsetagen er blevet inddraget og indrettet til sejlloft suppleret med rigger- og rebslagningsgrej, her indgår større opbygninger og filmklip. Til udstillingsopbygningen modtog vi midler fra Augustinus Fonden og ØKs Almenyttige Fond.

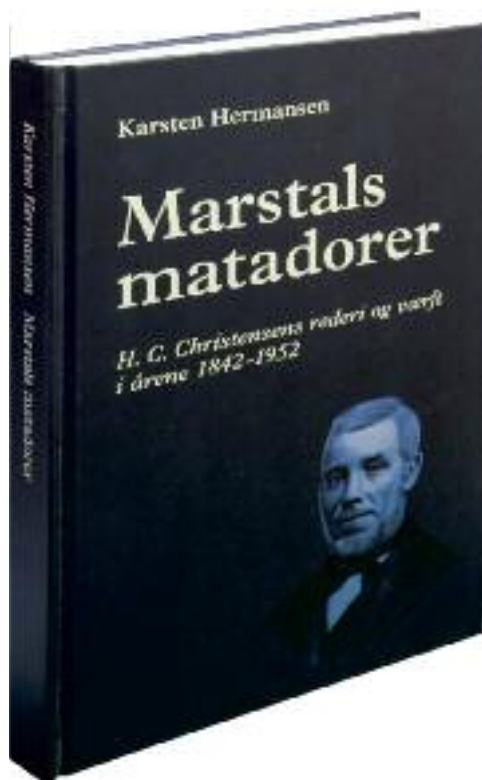
Udstillingerne, er vanen tro kreeret og opbygget af museets egen opfindsomme og fingersnilde besætning, Tommy Christensen, Peter Arne Christiansen og Henning Terkelsen.

Særudstillinger

Udstillingen »Drømmeskibet« blev i januar afløst af »Omkring en flydedok« af Peter Haugan. I april-maj var Trine Anderschaus »Historier omkring vand« på plakaten, og juni-juli vistes Mads Heinesens »VEGA« et resultat af studierejse med Marstalcoasteren VEGA. I august-september var det Helle Sandbechs »Livs-Stykker«, der lyste op. Resten af året kunne besøgende fornøje sig over »CORNER til søs med RYLEN«, der kom fra Kerteminde og går videre til Kolding, og som har fået 19.000 i tilskud fra Kulturarv Fyn.

Forskning/udgivelser

Et af museets forskningsprojekter ved historiker Karsten Hermansen har udmøntet sig i bog om slægten H. C. Christensen med afsæt i stifteren af rederiet og skibsværftet. »Marstals matadorer – H. C. Christensens rederi og værft i årene 1842-1952« er titlen på det 238 sideres værk om Marstals største rederi gennem tiderne. De fleste søfartsinteresserede har hørt om dette rederi, der ud over en stor sejlskibsflåde ejede provinsens største dampskibsrederi samt eget værft. Grundlæggeren af



det hele, H. C. Christensen, startede på sølivet med en dæksbåd, han var et unikum til at drive handel og skibsfart, og ved sin død i 1879 havde han 25 skibe i søen og eget værft. Dette er kendt stof, men der ud over har H. C. Christensen og hans efterkommeres virke i det store hele været et ubeskrevet blad. Forskning i dette stykke dansk søfartshistorie trængte sig med andre ord på, medens der endnu er mundtlige kilder at øse af. Karsten Hermansen, kastede sig med ildhu over opgaven ved flittig granskning i skrifter og havnearkiver, hvor en del oplysninger kunne hentes. En ganske stor viden er hentet via talrige besøg og interviews hos/med efterkommere af H. C. Christensen, og dette er tilsammen mundet ud i en yderst interessant dokumentation af et foretagende af virkelig format. Læseren vil sikkert blive forbavset over de mange konfrontationer, som H. C. Christensen

havde med Havnekommissionen, kolleger og andre lokale berøringsflader – en konfrontation, der førte til at H. C. Christensen grundlagde værft lige uden for Marstal Havn og Marstals bygrænse og »udflagede« en del af flåden til Svendborg. En overraskende og imponerende beretning rulles op for læseren. Bogen er krydret med fotos af slægten, rederiets skibe og værft samt fotos fra Marstal Havn, billeder, der ikke tidligere har været tilgængelige og dermed offentliggjort. Bogen, der er trykt hos museets vanlige hofleverandør, Mark og Storm, Marstal, kan erhverves på Marstal Søfartsmuseum for meddelst 279 kr. Af samme forfatter er i samme serie tidligere udkommet »*Søens Købmænd – H. C. Grube og hans mæglerfirma i årene 1861-1998*« (2005) og »*Never give up! – Rederiet Erik B. Kromann 1907-2007*« (2007).

Desuden er udkommet *Under fællesskabets Sejl*, forfattet af Martin Østergaard, hvis konferensspeciale vandt Maritim Kontakts Prisopgave 2010. Martin Østergaard er ansat som søfartshistoriker på Marstal Søfartsmuseum. Bogen omhandler skibsdrengenes færd ud i verden med baggrunden i Marstals maritime samfund, som på forunderlig vis formåede at opretholde sejlskibsfart længe efter at dampskibene havde overtaget fragterhvervet på verdensplan. Den tilgængelige kapital i Marstal kom fra sparegrise og madrasser rundt om i byen. Omkring halvdelen af indbyggernes samlede formue var placeret i sejlskibstons. Det lod sig gøre at sætte sejlskibe i søen ved at alle finansielle sejl hjemme hos søfolkenes familier blev sat. Bogen er udgivet af Maritim Kontakt i samarbejde med Marstal Søfartsmuseum. Se boglisten bag i bogen.

Gaver/erhvervelser

I 2011 er der tilgået adskillige indsamlingsrelevante gode effekter. Carl Rasmussen-samlingerne blev således beriget med tre værker: Et maleri af Umanaq-fjel-

det fra 1893, sandsynligvis Rasmussens sidste signerede maleri, doneret af Tuborg Fonden, en lille køn akvarel fra 1863 af Marstaljagt, foræret af arvingerne efter Lillian og Erik Albertsen, og et stort maleri »Sejlskibe i Mørkedybet« 1888, der blev erhvervet fra privat via midler fra Kulturarvsstyrelsen og Albanifonden. Blandt de mange andre gaver kan nævnes et fiskerfartøj, foræret til museets fartøjs-samling af Boye Kromann, en skibsmodel af motorloggeren LIS samt et køje fra Victoryskibet WINTHROP VICTORY, hjemtaget fra skibets ophugning i USA, skænket af Arne Simonsen, Scan-Shipping, København. Af arvingerne efter læge Nicolajsen, Ommelshoved, er modtaget samling lanterner, sejl, kompasser, tovværk, anker, beslag, ankerspil, stort skibsrat, meget stor skibsklokke fra fyrskipet FEHMARNBELT 1905, skibsmodeller af lodsbad på Sundet, fremstillet 1856 af giveres tipoldefar, lods Peter Christian Nicolaysen, der var fører af lodsbad. En fornem lille hjembragt mammutelfenbensfigur, en såkaldt netsuke, fra Japan blev skænket af Karen Cowan. Fra det desværre nedlagte Søfartens Bibliotek er modtaget bogsamlinger. Til færgerummet modtog vi skibsklokke fra M/F MARSTAL fra Ruth Rasmussen. Et maleri af motorskibet LEHNSKOV sammen med fotoalbum med skibe efter skibsfører Leo Krog, og et skibsportræt af m.sk. DUEN er også tilgået. Bådmotorsamlingen blev udvidet med seks funktionsdygtige bådmotorer, som Svend Groth Olsen, Rødbyhavn, har renoveret – her iblandt en 10-12 HKs Søby glødehovedmotor. Groth Olsen med kone og chauffør kom selv med gaverne på lastvogn og leverede ved døren.

Økonomi

Museets drift kører fornuftigt, idet kursen er udstukket efter det gode gammelprøvede princip om tæring efter næring. Den meget store bygningsstandsættelse, der er

foretaget i årets løb, er således gennemført på baggrund af til formålet indgåede og lovede donationer. Kassebeholdningen drænes dog principielt aldrig af hensyn til muligheden for at kunne takle eventuelle overraskelser og for ikke at stå handlingslammet, hvis erhvervs muligheder skulle byde sig. Museet har et godt samarbejde med Ærø Kommune, og det kommunale tilskud må også ses som god investering for kommunen, idet museet blandt medarbejderne har 6 skatteydere på hyre, og desuden bringer museet mange penge til den lokale omsætning i kraft af løbende større hovedindsættelser af museets bygninger og fx restaureringen af BONAVISTA. Så det er vel ikke helt urealistisk, at det kommunale tilskud/investering kan tænkes øget på sigt. Ud af det årlige kommunale tilskud på nu 950.000 kr. anvendes

100.000 kr. til driften af M/S SAMKA, hvilket museet meget gerne gør, som ansvarlig vogter af den maritime kulturarv. Museet er aktiv medspiller i Ærø Kommunes identitetsskabende arbejde med fokus på lokal og specielle faglige egenart og er her igennem medvirkende til at gøre øen attraktiv for nuværende og kommende øboer. Det kommunale tilskud er samtidigt forudsætningen for det statslige tilskud, der ligger på 860.000 kr. + andre varierende tilskud fra samme kilde.

En særdeles væsentlig hjørnesteen i museets økonomi er entréindtægten, der ligger på godt 750.000 kr., hertil kommer medlemsbidraget, der nu er oppe på godt 239.000 kr., hvilket er meget fornemt, desuden giver kioskdirften et særdeles fornuftigt tilskud til museumsdriften.

Driften er i god gænge, men når virk-



Ved overrækkelsen af skibsmodellen af motorloggeren Lis i Scan-Shipping, København, ses fra venstre: direktør Arne Simonsen, Hans B. Kromann og Erik B. Kromann, Søfartsmuseet, og skibsmodelbygger Flemming Frederiksen, der er mester for modellen.



Det gode skib SAMKA er for en stor del en part af museet også økonomisk. Den har haft nogle kulturrejser i årets løb bl.a. lastet med projekt »Vores Kunst« til de ærøske havne, ligesom den har vist flaget andre steder som fx i Lybæk, hvor vi besøgte Skipperforeningen. Her ses skibet bemannet med deltagere i Coastal Shipping-konferencen, der blev afholdt på Søfartsmuseet med deltagere bl.a. fra Tyskland og Rusland.

somheden skal udvide og renovere bygninger i større omfang, er vi afhængige af donationer. På det punkt var vi igen heldige i 2011. Mange venligsindede fonde og bidragydere har tilgodeset museet.

Fra Marstal Brugs er modtaget 5.000 kr. til indretning af færgerum. Til ombygning af Strandstrædebygningen har vi modtaget 50.000 kr. fra Det Dansk-Franske Dampskibsselskabs Understøttelsesfond og 10.000 kr. af NORDEA, Marstal Afdeling. Fra TUBORGFONDET er bevilliget 23.475 kr. til erhvervelsen af Carl Rasmussen-maleriet af Umanaq-fjeldet. Fra Kulturarvsstyrelsen (KUAS) fik vi 99.000 kr. til frikøb af medarbejder i tre måneder, for gennemgang af museets genstandssamlinger med henblik på udskillelse af sager,

der ikke har relevans for museets emneområde. Nogle sager er i den anledning overgivet til andre museer. Fra KUAS er yderligere bevilliget 194.500 kr. til fællesprojekt »Historiesafari Naturturisme« sammen med Ærø Museum og Villa Blomberg. Fra KUASs Hastesum er endelig modtaget 25.000 til erhvervelse af Carl Rasmussen-maleri fra Mørkedybet. Til etablering af ny sejlloftudstilling er modtaget 25.000 kr. fra Augustinus Fonden og 25.000 fra ØKs Almennyttige Fond. Ved en middag på Hotel Marstal fik museet overrakt den fornemme sum på 100.000 kr. af Vivi og Henrik Frederiksen fra Skibsreder Per Henriksen, R, og Hustrus Fond til den kommende bog om danske coastere. Overrækkelsen fandt

sted i forbindelse med at de anløb Marstal Havn med deres skib tremastet topsejlskonnert ZAR under sejladserne Fyn Rundt for større sejlskibe. Fra Fionia Fond modtog museet 25.000 kr. til samme formål.

Personalia 2011

Besætningen består af 5 fuldtidsansatte (heraf 1 i fleksjob), 2 på deltid og desuden den store styrke af frivillige og enkelte i jobtilbud. En besætningsstørrelse, der skal løbe kvikt for at følge med de opgaver, vi som søfartsmuseum skal varetage og som vi i øvrigt ellers selv påtager os, og hvor 37-timers ugen er noget, der for fleres ved-

kommende kun er noget vi hører om, men ingen piveri her, det er selvvalgt. 2011 har været særlig travl og uden frivillig hjælp var den aldrig gået i de omdrejninger. Vi måtte købe et par ekstra folk M/K ind for at holde skruen i vandet og dermed bibeholde styrefart, og mulighederne var heldigvis til stede også økonomisk via tilskud fra KUAS.

I årets løb er følgende afgået ved døden: Frivillig museumsbutikshjælper Hanna Orup Pedersen, 72 år og Gerner Rasmussen, 71 år, der kørte Bonavista-projektets afrigningsfase i samarbejde med museet.



Sejladserne Fyn Rundt for større fartøjer anløb for første gang Marstal Havn, hvad der forløb tilfredsstillende for alle parter. Det er selvfølgelig en større tjans, hvor der var brug for museets folk – også frivillige, der sammen med en stor styrke fra Maritimt Center Ærø klarede de forskellige opgaver. Indeværende år bliver der brug for alle hænder igen, når Træskibs Sammenslutningens pinsestævne afholdes i Marstal i forbindelse med BONAVISTAS stabelafløbning. Stabelafløbningen finder sted pinselørdag d. 26. maj kl. 11. Flere frivillige er meget velkomne til arrangementet.

Nye ansigter: Bent Staalhøj og Svend Erik Rørdal er startet som frivillige, henholdsvis film/videomand og arkivmedarbejdere, også Ole Stryn er tørnet til som frivillig. Ove Pedersen har 25 års jubilæum som frivillig arkivmedarbejder. Hildi Flindt og Hans B. Kromann har været i tidsbegrænset ansættelse til specielle opgaver. Mogens Aagaard og John Andersen har været i beskæftigelse i årets løb, og Ewald Godtfredsen og Ove Goldschmidt er tiltrådt sidst på året.

Årets personaleudflugt gik denne gang til Aarhus, hvor vi 26 deltagere var rundt på den vidtstrakte havn under guidning af en mand fra havnen, dernæst var vi på Aarhus Søfartsmuseum, hvor Carl Nøhr Sørensen viste frem og berettede om institutionens opståen, gang og planer. Sluttelig var vi på rundtur i Den gamle by under endnu en veloplagt guides kyndige ledelse.

Andet

På museet har været afholdt internt kursus i regi(n)strering og gavemodtagelsesprocedurer, hvori deltog tolv personer. Museets egne, Henning Terkelsen og Karsten Hermansen, fremlagde og ledede kurset.

Museet har sammen med MCÆ (Maritimt Center Ærø) været involveret i Fyn Rundt kapsejladsen for større bevaringsværdige fartøjer, i forbindelse med skibenes anløb af Marstal.

Martin Østergaard og EBK har sammen med MCÆ deltaget i TS (Træskibejernes Sammenslutning) Pinsesestævne i Nyhavn om bord på CONNIE, tilhørende og ført af skibstømrer Søren Nissen, i forbindelse med at TS's Pinseregatta 2012 finder sted i Marstal i anledning af BONAVISTAS stabelafløbning.

Som vanligt har EBK deltaget ved Marstal Skipperforenings intromøder med nye navigatører i Marineforeningens hus.

Museet har bl.a. haft besøg af elever fra Chalmers University, Gøteborgs maritime



Den »ny« GEORG STAGE besøgte Marstal i sommer i forbindelse med eksamen for eleverne. Det er første gang, havnen anløbes af et fuldskib.

linje, og af elever fra Arkitektskolen i Københavns hold for maritime studier.

Coastal Shipping møde har været afholdt i Marstal med deltagere fra Danmark, Wischhafen og St. Petersburg med Søfartsmuseet som koordinator og arrangør.

EBK har holdt foredrag om Marstal Søfart i Troense, Svendborg, Marstal og i Egersund

Hermansen har holdt foredrag i Svendborg, Tranderup, Kerteminde, Egtved, Marstal og Odense om »Vi, de druknede og virkelighedens Marstal« og om Ærø og englænderkrigen i Vindeballe, om Marstal Søfart i Marstal 2 gange og om bord på tremastskonnert FYLLA en novelle inspireret af Marstals søfartshistorie i forbindelse med Maritim Litteraturfestival, desuden 3 gange Ærøs historie i Ærøskøbing. Endelig har den flittige foredragsholder holdt et indlæg om H. C. Christensen og Marstals søfart i internationalt perspektiv under Undervisningsministeriets internationale afdeling ved seminar på Marstal Navigationsskole og – i forbindelse med »Vores Kunst«-arrangement på Marstal Søfartsmuseum: Grønlands- og marine-maler Jens Erik Carl Rasmussen.

Hermansen og EBK har været med i DRI's og Statens Kunsthøjesterets projekt »Vo-

res Kunst« med udsmykning af Ærøskøbingfærgen.

EBK har modtaget Bikubens Museumslegat på kr. 50.000 som påskønnelse af museets udstukne kurs og servering af den maritime kulturarv med udspring i den lokale søfart »levende og effektiv kulturarv, så det batter....«

Kulturminister Per Stig Møller har været på besøg på BONAVIDA-projektet og på museet.

Vi har i forbindelse med Eriksens Pladsprojektet haft besøg af A. P. Møllerfonden.

Sidst på året kom Folketingets Præsidium og medlemmer af Grønlandsudvalget på besøg på museet og på BONAVIDA-projektet.

En af de bedre historier fra året, der gik, udsprang af henvendelse fra foreningen Sønderrendens Venner. Foreningen henvendte sig på museet for at finde assistance til at tyde skriften på et temmelig

udvisket messingskilt på en af havnens bænke, den lokalt velkendte Sønderrendebænk. Henvendelsen skete i forbindelse med, at den gode havnebænk skulle have en større overhaling over vinteren. Selve planken til bænken af eksotisk træ er i 1961 hjembragt af maskinchef Albert Friis Albertsen med rederiet Dansk-Fransk's FRANKRIG. Noget af inskriptionen kunne tydes men absolut ikke alt, især var den sidste del af skilteskriften stærkt begået. Her stod bl.a. navnet på den afrikanske plads, hvor planken var kommet om bord. Forespørgsler og opslag i aviser årgang 1961 hjalp ikke.

Men en henvendelse til tidligere Dansk-Fransk folk via Det Dansk-Franske Dampskibsselskabs Understøttelsesfond gav pote. Flemming Aarup, Fanø, skrev: *M/S FRANKRIG var i 1961 i charter for Polish Ocean Lines for en rundrejse til Vestafrika. Blandt de mange havne, vi anløb var Tako-*



Sønderrendebænken 1966 bemanded med fra venstre: stående bogtrykker Henrik Albertsen med romtønde, »Brolæggeren«, maskinchef Albert Friis Albertsen, kendt som »Albe Mande«, styrmand Christen Christoffersen (som vi har mødt i artiklen om ANSGAR), fyrskibsskipper Erik Larsen, havneopkræver Mortensen, skibsfører Martin Jensen, Ino Rasmussen, Carl Haunby, Dora Bønnelykke, Havrebarkmatros Andersen »Tarzan« og værftsarbejder Carl Rasmussen.

radi i Ghana, hvor maskinchef Albertsen fik fat i et stykke træ, der kunne bruges til at lave en bænk, som han gerne ville give til Marstal Havn, så der var mulighed for at kunne sidde og nyde det og snakke om tilværelsen. Skibsfører om bord var Morten »Sutsko« og jeg var overstyrmand.

Således lykkedes det at tyde og genskabe inskriptionen på lille nyt messing-skilt, hvor der står: Ved bænken 70-års klasse i 1961 blev den fornyet med mahogniplanke, hjembragt af Albert Friis Albertsen »Albe Mande«, samme år fra Takoradi i Ghana, Afrika med M/S FRANKRIG.

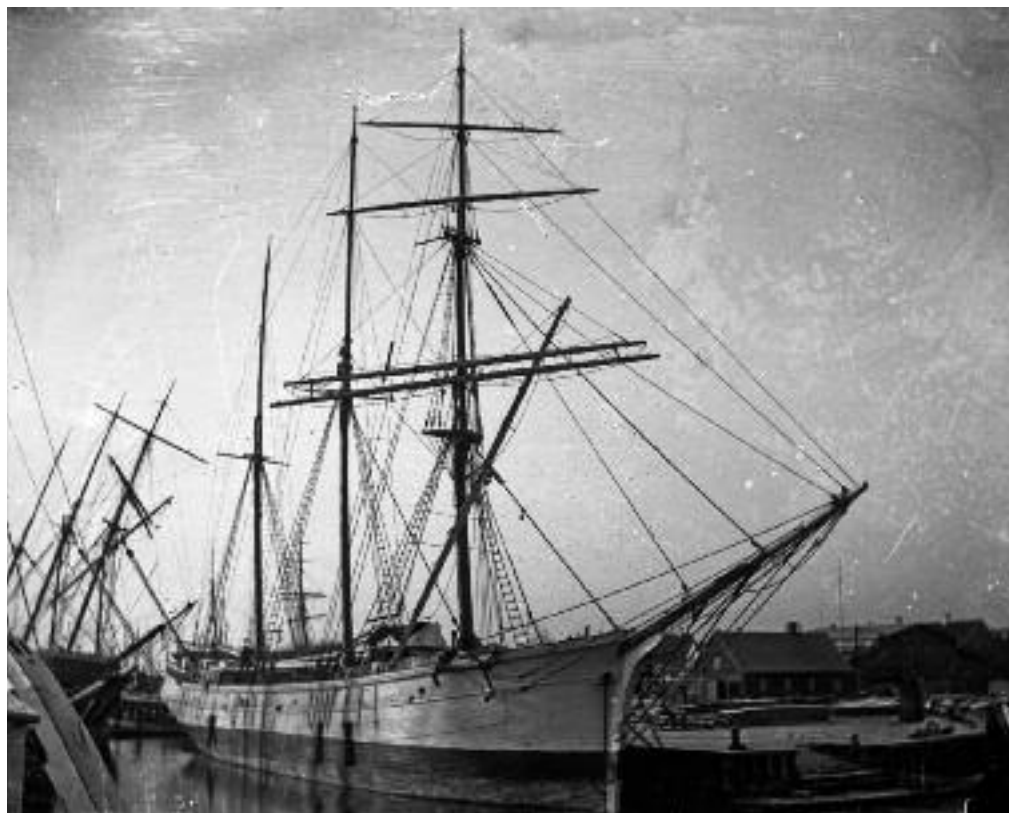
Ikke nok med at oplysningerne blev bjærget i hus, forbindelsen fik et gunstigt forløb for museet, idet Det Dansk-Fran-

ske Dampskibsselskabs Understøttelsesfond tildelte museet 50.000 kr.

Der er i årets løb dukket et par andre interessante oplysninger frem om et par barkentinere i den marstalske sejlskibsflåde, herunder en rekordrejse:

Ifølge *Nationaltidende* fra januar 1903 har 3m Sk »Zephyr«, Kapt R A Hansen af Marstal, i henhold til *Beretninger fra Liverpool* haft den hurtigste Rejse, der i *Mands Minde* er udført fra Demerara til Liverpool af Sejlskibe; nemlig kun 30 dage.

I 1919 søsattes en anden Marstalbarkentiner, den kønne sejler ELISABETH. Til dette skib knytter der sig en interessant oplysning, som – skønt af gammel dato – først kom til museets viden i 2011. I Ca-



Barkentineren ZEPHYR var en af de Marstalsejlere, der rundede Hornet, den gjorde sig heldig bemærket ved rekordrejse i 1903. Her ses den i Marstal Havn ved sydsiden af Eriksens Plads. Bemærk slæbestedet i kajen.

nada bor medlem af museet Arne Rasmussen, der i sin tid blev udlært i den skibshandel, hvor museet nu har butik og indgang. Arne Rasmussen drog siden ud i verden og havnede i Canada. Derfra har han tilsendt museet bogen »The set of the Sails« af Alan Villiers. Denne sejlskibssømand og forfatter købte, som bekendt, den første GEORG STAGE, omdøbte den til JOSEPH CONRAD og sejlede jorden rundt med den. Sejleren fik efterfølgende sin varige placering i Mystic Seaport. Men, kære læsere, det fremgår af netop denne bog, at Villiers faktisk var kommet til København med det formål at købe et helt andet skib, nemlig ELISABETH. Villiers var hidkaldt af et skibssalgsbureau, der

havde fået oplyst at ELISABETH skulle anløbe København, men vel ankommet til den danske hovedstads stærkt trafikerede havn måtte Villiers konstatere, at firmaet ikke havde indhentet de rigtige informationer, og at det ikke var den danskbyggede egetræssejler ELISABETH, som han havde udset sig, der ankom, men et østersøhavnbygget fyrretræsskib af samme navn. Skuffet hang forfatteren ved et rækværk ved havnen, og mens han stod der blev den smukke fuldrigger, skoleskibet GEORG STAGE bugseret forbi. Andre skibsinteresserede stod og så på, og de udtrykte deres ærgrelse over, at skibet snart skulle gå til ophugning. Påklædt de ny oplysninger ilede Villiers til skibssalgsbureauet og



Fra Fyn Rundt 2011 – en forsmag på, hvad der venter os i Pinsen i år, hvor rigtig mange skibe vil ankomme Marstal til pinseregatta og stabelafløbning.

fik klaret købet. Til historien hører, at vi nogle stykker fra museet for et par år siden var om bord på JOSEF CONRAD i Mystic Seaport, og at undertegnede som knægt har leget om bord på ELISABETH, når den lå vinteroplagt mellem jagt-pælene i Marstal Havn. ELISABETH var byg-

get til min farfars rederi, og min far tilså skibet under oplægning. Kan stadig tydeligt fornemme lugten af bundvandet, når der blev lænset med de store dækpumper.

ELISABETH, der var blevet nedrigget til motorskonnert, blev i 1956 solgt til tyske ejere. Den udbrændte året efter.



Hen på året var SAMKA en tur i dok for at få spulet og skrabet og malet bæltet og bunden med mange frivillige hænder og stor velvillighed fra Marstal Værft og Brian-BBC-coating.



Ved udgivelsen af værket »Marstals Matadorer – H. C. Christensens rederi og værft i årene 1842-1952« var mange folk til stede, bl.a. et oldebarn af stifteren af virksomheden, nu afdøde Grethe Trolle Hansen (i rød frakke) efter hvem museet har modtaget en stor arv. Forfatteren, museets historiker Karsten Hermansen, observeres med et eksemplar af bogen i hånden.



Indvielsen af udstillingerne i den nyrenoverede Strandstrædebygning – herunder sejlloftet – den 29. september – var tilgodeset med flot vejr.



Blandt årets efterårsaktiviteter på museet var demonstration af afrensning af maleri i Carl Rasmussen udstillingerne ved Øhavsmuseets Konserveringscenter, Rudkøbing.



Motortransporten ankommet fra Rødbyhavn. Henning Terkelsen betragter gaverne til museets samling.



BONAVISTA er ved at være planket op. Her hales en af de sidste planker ud af svedekisten på byggepladsen på Eriksens Plads.



Det sidste spiger slås i skroget på BONAVISTA af repræsentant for rederiet (Nationalmuseet) Jens Tarp. Herefter blev begivenheden fejret med tykke pandekager med tilbehør.

