



MARSTAL SØFARTSMUSEUM

2001



**Søfartsmuseet har nu mere end
1100 medlemmer.**

*Anbefal medlemskab
til dine bekendte!*

KONTINGENT FOR 2002

der kan indbetales på museet eller på posthus, er på 75 kr. – dog 45 kr. for pensionister og studerende. Disse beløb er minimumsbeløb. Man må meget gerne følge den hidtidige kurs med at betale et større beløb. Medlemskontingentet er højaktuel i den nuværende situation og er med til at bære museet igennem, som en selvstændig institution.

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

MARSTAL SØFARTSMUSEUM 2001

11. årgang

ISBN 87-89829-15-8 – ISSN 1398-7844

INDHOLD:

Den længste rejse – side 2
Af Erik Albertsen

Monkey Island – side 16
Af John Schlotfeldt

Frivillig på M/S SAMKA – side 27
Af Kaj Johansen

M/T DANISH ARROW – side 28
Af Mikkel Kühl

K. K. Henriksens arkiv – side 34
Af Karsten Hermansen

Rasmus Rasmussen-sagen – sodomi og afstraffelse i midten af 1700-tallet – side 35
Af Karsten Hermansen

Årets gang – side 42
Af Erik B. Kromann.

Forsidebillede: *Marstal Havn anno 2001.*

*Nogle af museets trofaste gæster har anduvet havnen i samlet flok
– 14 hollændere rigget på forskellig vis, nogle kønt andre ikke.*

*Bagside: Agterspejlet på vej til sin endelige ankerplads.
Den sidste rejse foregik som den flyvende hollænder.*

Redaktion: Erik B. Kromann.

Tryk: Ærø Ugeavis Bogtrykkeri ApS.

Udgivet af:

Marstal Søfartsmuseum · Prinsensgade 1 · 5960 Marstal

Tlf. 62 53 23 31 · Fax 62 53 31 66

E-mail: info@marstal-maritime-museum.dk

Hjemmeside: www.marstal-maritime-museum.dk

Den længste rejse

Af ERIK ALBERTSEN

Jeg er blevet opfordret til at fortælle lidt om følelserne og oplevelser ved som 15 årig at drage ud som ung sømand og blive afskåret fra hjemmet i mere end 6 år, og jeg skal gøre mit bedste, selv om det ikke er min stærke side.

Efter endt sommertogt 1939 med skoleskibet GEORG STAGE var vi 40 elever, som blev overflyttet til skoleskibet DANMARK, blandt dem mine 3 bedste kammerater: Hans P. Schrøder, Hellerup, Finn Ibsen, fra Danmarks nordligste hus i Ska-gen og Helge L. Rasmussen, Gentofte, som jeg sejlede med i flere perioder under krigen. Forbindelsen er den dag i dag opretholdt med sidstnævnte. De andre er ikke mere.

Mønstring fandt sted i København den 4. august 1939, og den 7. august aflagde



Skoleskibet DANMARK med neutralitetsmærker på siden. Ank. Jacksonville 1. april 1940.

Kong Christian X visit ombord. Næste morgen afsejlede vi bestemt for New York. Afrejsen fandt sted noget tidligere end vanligt for vintertogtet, men årsagen var, at skibet skulle repræsentere Danmark ved verdensudstillingen i New York. Vi fulgte en nordlig rute, og den 16. september ankrede vi på New Yorks red efter en heldig rejse på 39 døgn. Under rejsen var 2. verdenskrig brudt ud, men værende ombord i et godt skib og med store oplevelser ventende forude, tror jeg ikke vi unge rigtig forstod alvoren.

New York var en stor oplevelse for os, og under vort 14 dages ophold besøgte vi en masse kendte steder som West Point, Empire stats Building, Radio City Music Hall, James Beach, Sperry's kompasfabrik, City Hall m.fl. Stort indtryk gjorde det også på os drenge, at vi havde to betjente på motorcykler – med hylende horn – foran bussen, vi blev transporteret med.

Rejsen gik derefter til Baltimore, Annapolis, Washington DC, Puerto Rico, St. Thomas (hvor vi holdt jul), St. Croix, Santiago de Cuba, Pensacola, og endelig ankommer vi Jacksonville den 1. april 1940.

Afsejlingen mod København var bestemt til den 10. april, men det skulle gå anderledes. Den sidste aften var det meste af besætningen inviteret til afskedsfest og dans i den »Tysk-Amerikanske-Klub«, hvis medlemmer var gode amerikanere og hvoraf kun få nogensinde havde set Tyskland – men alligevel – og sent på aftenen fik kaptajn Hansen meddelelse om, at Danmark var besat af tyskerne. Klogeligt beholdte han det for sig selv, indtil vi atter var ombord, og det

blev sent, inden vi faldt i søvn i vores hængekøjer. Gæstfriheden var umådelig stor overalt i USA og stor medfølelse blev udvist, fordi vi unge drenge nu var afskåret fra hjemmene, men den 10. april var det alligevel ikke morsomt – med »Danmark« på huerne – at læse følgende overskrift i aviserne: »Denmark surrender – Norway keeps on fighting«.

Nogle uger senere blev alle danske søfolk af den danske stat opfordret til at rejse hjem på statens regning, og det blev forbudt at tage hyre på allierede skibe, men kun ganske få benyttede sig af dette tilbud.

Da vi afgik fra Baltimore i november 1939, var jeg blevet sat til at kipe med flaget, og da vi passerede et af A. P. Møllers nyeste skibe, MARCHEN MÆRSK, bemærkede kaptajn Hansen, at det for mig kunne være et godt skib at mønstre i efter endt togt, lidet vidende, at mine tre kammerater og jeg skulle mønstre netop i dette skib et halvt år senere og forblive der i 28 måneder under tre forskellige flag, nemlig det danske, det panamanske og det amerikanske.

I maj 1940 bliver mine tre kammerater og jeg – som nogle af de første ud af de 120 elever – tilbudt hyre på fornævnte MARCHEN MÆRSK og rejste med tog til New York for mønstring. Alle danske skibe som opholdt sig i USA var stoppet for videre sejlads, fordi man mente, at danskerne ikke var helt pålidelige, og af hvilken grund netop dette skib – som det eneste – fik tilladelse til at fortsætte sin rejse til Japan og Kina, er mig stadig ubekendt, men et amerikansk marinefartøj fulgte os også hele vejen til Panama, hvorefter vi fortsatte alene via San Pedro for bunkers.

Efter endt udlosning i Japan og Kina blev vi i august 1940 oplagt i Cebu, Filippinerne. Efter et ophold på ca. 9 måneder blev vi en aften beslægtet af amerikanske marinesoldater, fordi amerikanerne mente der havde været sabotager på andre dan-



Forfatteren om bord på MARCHEN MÆRSK. Dette foto samt de andre billeder fra krigssejladserne er taget med Eriks 6 x 9 kamera – en konfirmationsgave

ske skibe oplagt på USA's østkyst. Med ca. 20 amerikanske marinesoldater som prisemandskab sejlede vi derefter til den senere så berømte marinebase Cavite nær Manila, hvor vi forblev yderligere 3 måneder. Her oplevede vi bl.a. en taifun, under hvilken vi gik til ankers med alle sjækler ude på begge ankerne under den endnu mere berømte ø Corregido, og det blæste så kraftigt, at begge maskiner måtte gå for halv kraft for ikke at drive. Da det hele var overstået, var Manilabugten et sørgeligt syn med forliste skibe i dusinvis, ødelagte huse m.m.

Hyren var på dette tidspunkt 90 kr. pr. måned for en dæksdrenge, men vi fik under oplægningen kun udbetalt en tredjedel, fordi der ingen fragttægter var. Alligevel var der råd til en landlov hver

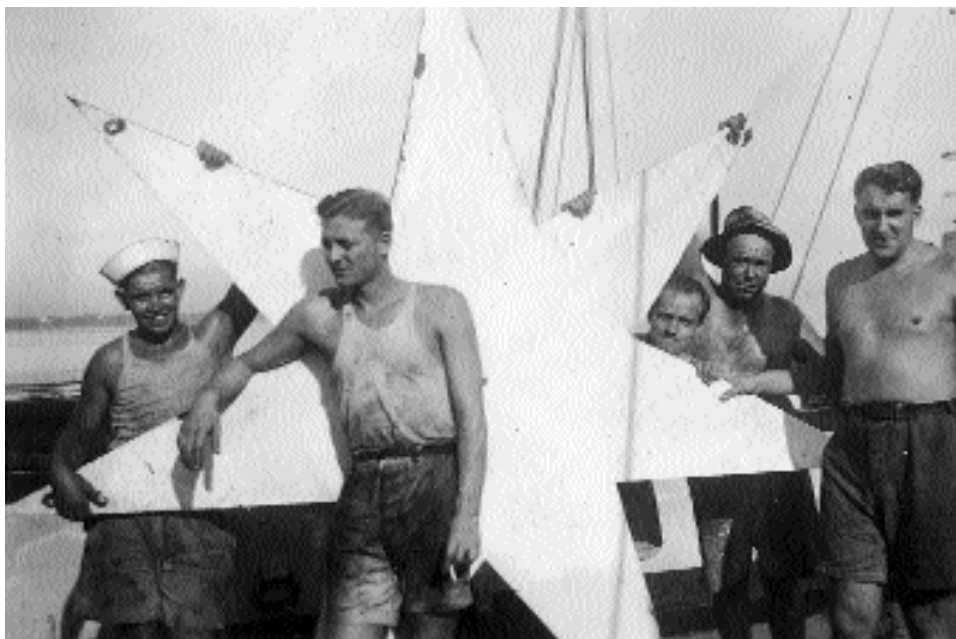


Cobraskib passerer MARCHEN MÆRSK i Cebu.

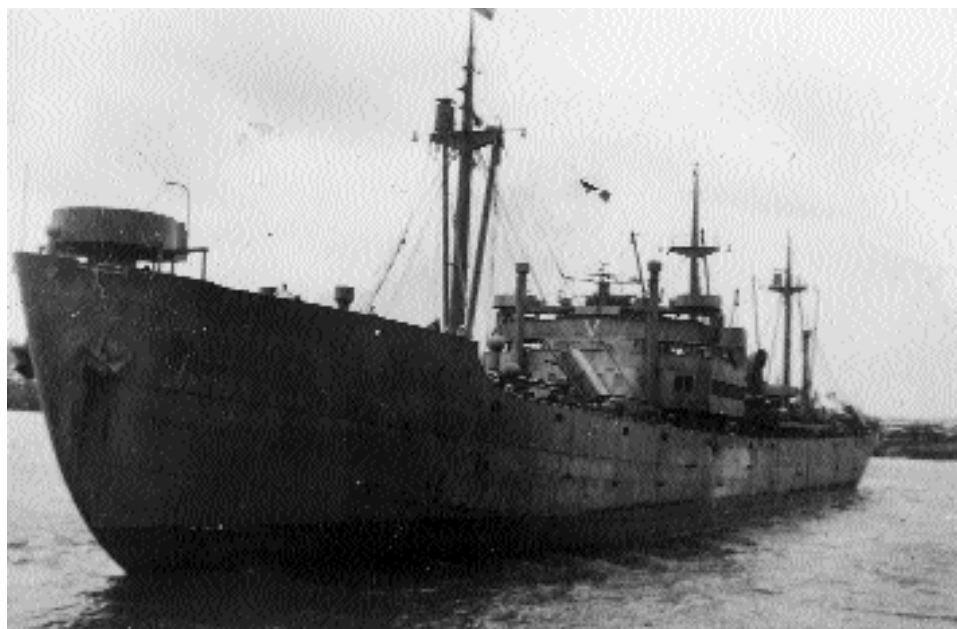
14. dag i hvide bukser og skjorte. På Cavi- te red lå to andre Mærsskibe oplagt – det ene var vort søsterskib GRETE MÆRSK, hvor »Kaj Danmark« var første- styrmand og Kaj Pedersen aspirant, beg- ge Marstal.

Ca. hver 14. dag så vi med længselsful- de blikke den nu under hollandsk flag danske tanker JANE MÆRSK (kaptajn »Eos« Christensen, Marstal) passere med ladning bestemt for Manila. Dens senere skæbne samt besætningens ophold i ja- pansk krigsfangelejer er enhver Marstal- ler bekendt.

Efter dette års ophold på Filippinerne havde amerikanerne brug for tonnage og havde også efterhånden fået mere tillid til danskerne. Under navnet CALDERA af Panama lastede vi efter en tiltrængt bundbehandling en fuld last ananas i kartonner bestemt for Amerikas vest- kyst, hvor vi efter ankomsten atter skifte- de flag og hjemsted til PERIDA af San Francisco. Første rejse under US-flag gik



Amerikanerne ovetager skibet og den syttakkede stjerne rigges ned.



GRETE MÆRSK som amerikanskflaget PENNANT afgår Frisco bound for Fjernøsten som troppetransportskib maj 1942. Fotoet er taget af Erik Albertsen fra søsterskibet MARCHEN MÆRSK. Skibene var netop blevet udrustet med kanontårne, udkigstønder og redningsflåder. På forkant af broen ses et V for Victory opsat af skibets 1. styrmand Kaj »Danmark«, der ses på bakken. Han var sammen med en anden Marstaller Kaj Petersen på mønstret skibet i en længere periode.

til Manila, Singapore, Sumatra, Rangoon med krigsmateriel. Den 7. december 1941 oplevede vi så Pearl Harbour tragedien under opholdet i Zamboanga – den sydligste havn på Filippinerne.

Vore passagerkamre blev belagt med højtstående amerikanske officerer, som vi på hjemturen landsatte i Brisbane, Australien, hvorefter vi gik i ballast til Antofagasta, Chile, hvor vi lastede cômøre for San Francisco. På rejsen til Chile oplevede jeg en snert af »De brølende fyrre« – som min far havde talt så meget om, idet vi af sikkerhedsgrunde tog en meget sydlig rute over Stillehavet.

I San Francisco lossede og lastede vi for Pearl Harbour på rekordtid. Kaptajnen gjorde ophævelser, fordi skibet blev overlastet, men ingen pardon, Ame-

rika var i krig og deres ellers så ofte benyttede slogan »Safety first« havde ikke længer nogen mening.

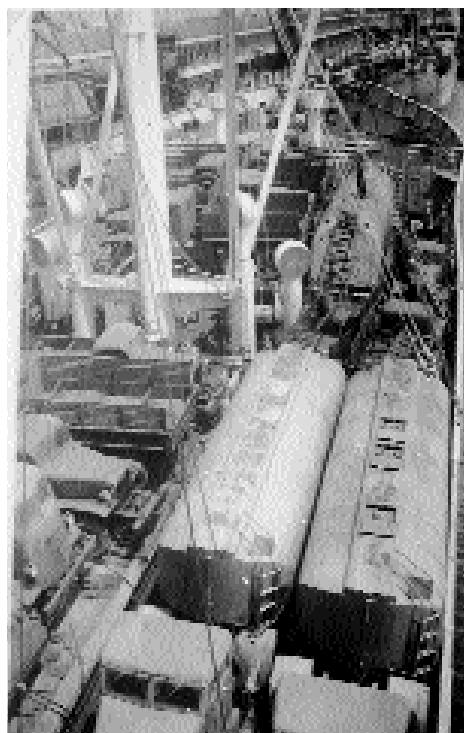
Da vi atter var tilbage til San Francisco, blev skibet ombygget til troppe-transportskib og kunne derefter på mellemdækket medtage ca. 1500 mand på rejse over Stillehavet og ca. 2000 på kortere ture, som f.eks. fra Australien til sydhavsøerne, så kunne alle dog ikke gå til køjs på een gang. For udgående sejlede vi altid i de hurtiggående konvojer med 10 til 15 skibe, og på grund af soldaterne havde vi altid den bedste og kraftigste eskorte, bestående af f.eks. en let krydser og to destroyere, men for hjemgående altid alene på grund af den for os store fart på 16-17 knob.

Nytårsaften 1942 lå vi opankret i en

stor lagune på Salomonøerne sammen med en masse andre skibe, bl.a. en stor del af den syvende amerikanske flåde. Alle skibe fik ordre til *ikke* at slå glas kl. 24, idet dette alene ville blive udført på slagskibet, hvor den kommanderende admiral befandt sig. Præcis kl. 24 lød der først 8 glas og derefter atter 8. Otte for det gamle år otte for det nye. Derefter spillede en kendt trompetist, Harry James, over højtaleranlægget melodien »Sleepy Lagoone«, som senere blev et kendt hit overalt i USA. Stilheden, skønheden og de hundrede af skibe gjorde et stort indtryk, og jeg skal aldrig glemme denne oplevelse. At krigen rasede nogle få hundrede mil NV for os, tænkte vi ikke på i dette øjeblik.

Skulkermistanke

Finn og Helge havde i Reno været ude



Losser Zork-biler i Manila, oktober 1940.

for en morsom episode. En sød midaldrende dame havde antastet dem og forespurgt, hvorfor de ikke var i skole, men efter forklaring om, hvem de var og lavede, undskyldte damen mange gange. Hun var såkaldt »truant officer« (skulker-jæger), der skulle påse, at børnene passede deres skolegang. Dette med at være unge mænd og i civil i et krigsførende land, kunne ofte være ret generende. Jævnaldrene i uniform kunne råbe 4F'er efter os. Det var den laveste betegnelse i rullen, og dermed ubrugelig som soldat. Civile FBI-agenter stoppede os ofte på gaderne for at se vore identitetspapirer, og tilladelse til at være i land. I maj 1943 mønstrede jeg sammen med Helge og Finn i Libertyskibet SHELDON JACKSON som matros, og herom har Helge skrevet følgende.

Solide Libertyskibe

Besætningen var en broget samling og erfaringsmæssigt ikke, hvad vi var vant til fra bl.a. MARCHEN MÆRSK, hvor vi alle tre havde været mønstret i næsten tre år, både under dansk og amerikansk flag. Dette med erfaring var amerikanere da også helt klar over, hvorfor Libertyskibene var bygget meget simple, men yderst funktionsdygtige. Vi husker ingen alvorlige skader eller havarier på maskineri eller andet. Nye Libertyskibe kunne ofte forlade værftet med kun et anker, og det var simpelthen fordi man ikke kunne fabrikere kæderne så hurtigt, som man kunne bygge et skib. Klassen havde ingen indvendinger, da krig som bekendt bryder alle love. Det blev os fortalt, at rekorden var ti arbejdsdage for bygning af et Libertyskib. Andenstyrmanden hed Forbes og boede i Sonora, Californien, hvor han ejede en møbelforretning. 3. styrmanden Gerald Laugesen, var første generations dansker, hvis forældre og familie vi kendte og ofte besøgte i San Leandro nær Oakland. Hovmesteren og kokken var begge af dansk afstamning,



Besætningen med Erik Albertsen i midten.

men vi husker ikke deres navne. Bådsmanden var norsk, men amerikansk statsborger – ham var vi ikke særlig imponeret af. Ældste matros var russer og hed Alexander Kazem-Bech. Han var en yderst interessant person. Mere om ham senere.

Vi mønstrede gennem SUP – Sailor's Union of the Pacific – blev kørt til værftet og skibet, hvor der gik en enlig kvindelig svejser, som satte de sidste småting på plads.

Vi afgik kort efter for kompaskorrigering, og der efter til kaj for lastning. Ladingen bestod af en masse rør, en del stykgods bl.a. bacon på dåser, som blev lastet i underrummet, og de såkaldte »Staghounds« (tanks på gummihjul) på mellemdækket. Som dækslast de store »Sherman«-tanks samt smøreolie i tromler.

Vi var bl.a. mønstret på den betingelse, at man kunne sende skibet hvor som helst hen, og vor destination var da også ukendt, men rygterne gik hurtigt, at vi

styrede mod Australien. Rejsen forløb uden større udsving, indtil vi var i nærheden af Australien.

Vagterne

De tre vagter bestod af styrmand, to matroser og en letmatros, hvoraf en til rors, en på udvig i udvigstønden på formasten og en dæksvagt. Den 30. maj kl. 00.00 skulle Helge havde første rortørn på 2. stmd. Forbes vagt, men inden vi kommer til selve begivenheden på denne vagt – lidt om stmd. Forbes.

Mr. Forbes var meget snakkesalig, og det var altid fornøjeligt at være på vagt sammen med ham. Han fortalte om sin møbelforretning i Sonora, og det var meget hyggeligt. Han tyggede også tobak, for der måtte jo ikke ryges på broen. Som spytbakke havde han en pøs stående ved rorsøjlen, og netop på denne vagt fik Helge en bid med. Forbes havde også på rejsen over Stillehavet skrevet følgende: The Jackson boys are happy, the Jackson boys are free. The Jackson boys are hap-

py, when they are out upon a spree, for the password of the Jackson boys is: Come and have a drink with me. Jo, Forbes var ikke nogen helt almindelig styrmand.

Torpedoangreb

Den 30. maj 1943 befandt vi os ca. 24 timers sejlads Nordøst for Sidney, Australien. Vi havde samme dag hørt, at et australsk hospitalsskib var blevet torpederet i dette område, hvilket naturligvis gjorde et stort indtryk på os. Og så et hospitalsskib, som skulle være fredet i klasse A, med sine Røde Kors-mærker malet på det hvide skibsskrog

Helge var som nævnt kommet på vagt kl. 00.00 og havde første rortørn på »The Monkey Bridge«. 2. styrmand Forbes havde vagten på broen, en ung amerikaner ved navn Del var på udkig, og Erik havde dæksvagten. Zig-zag uret var lige begyndt at brumme, og vi skulle dreje 22 grader til bagbord, da der blev prajet: torpedoer agten for tværs om styrbord. Helge husker, at han så morildstriben i vandet fra to torpedoer, og vi drejede nu bagbord over. Torpedoerne nærmede sig og han husker, at den ene gik ud af syne under styrbords lønning og skibsside. Samtidig så han den igen henne ved boven, hvor den kom frem, og nu styrede vi skibet parallelt med torpedoens kurs. Den anden passerede noget længere ude om bagbord.

Skipperen var hurtig på broen, General Alarm blev slået til og alle indtog deres pladser. Seglet på radiostationen blev brudt, og marinemyndighederne i Sidney underrettet. Vor amerikanske kanonbesætning affyrede vores 4-tommer kanon i den formodede retning, ligesom der blev kastet dybvandsbomber. Maskinen blev forceret frem, vi sprang zigzag diagrammet over, og styrede ret mod Sidney. Ca. en time efter kom en australsk flyver ud og smed lys- og dybvandsbomber agten for os. Vi vil slet ikke komme

ind på yderligere detaljer om resten af natten med al den forvirring der var, men vi hentede ekstra tøj etc. til flåderne, samt holdt dørene åbne for ikke at blive spærret inde – hvis!

Næste dag ankom vi til Sidney, hvor vi gik til kaj, og hvor bl.a. maskinens hovedlejer blev repareret, fordi de var løbet varme efter den forcerede fart. Et andet lille uheld var det, at Helge efter hændelsen fik mavepine og en voldsom diarre; men han kom så i tanke om, at han havde slugt skråtobakken, da han så torpedoerne.

På smugkro

Selvfølgelig skulle vi en tur i land – det var tiltrængt og da den norske bådsmænd kendte en »Speak easy« – smugkro – hvor vi kunne få en øl lørdag aften, gik han, Kazem-Bech og vi tre drenge derud. Det var en pæn ældre dame, der serverede i sin dagligstue, og det tog hun sig godt betalt for. Værtinden havde en datter, som var sygeplejeelev, og hende spurgte russeren Kazem-Bech, om hun havde lært at tage puls. Han bad hende tage sin puls, men lige på en gang skreg hun: »Han dør«. Det viste sig, at han kunne stoppe sin puls, og han fortalte, at han under revolutionen i Rusland havde reddet sig ved netop at udføre dette trick, men det var kun på højre arm, det var muligt. Han viste os også, at han kunne stikke en nål gennem kinden – inde fra munden – og lade os trække den ud på den anden side.

Forfremmelser

På det sted, hvor Utzons Operahus i dag er placeret, var der under vort ophold i Sidney udstillet en japansk 2-mands ubåd, som var kommet gennem netspærringen. Antagelig havde den fulgt parallelt med en af de mange færger, der besejler området, men var blevet opdaget og kapret. Ubådens ærinde var at sænke slagskibe forført ved værft, og vi går ud fra, at det

var en sådan, der forsøgte at sænke vort skib. Marinemyndighederne var ombord og udspurgte kaptajnen og stmd. Forbes, men ikke Helge, hvilket undrede Forbes.

Inden afsejling blev 1. stmd. afmønstreret – vist nok fordi hans engelsk var så elendigt – 3. stmd. Laugesen blev 1. stmd., bådsmanden 3. stmd. og Helge bådsmand.

Efter 4-5 dages ophold i Sidney var maskinen i orden, og vi afgik nu syd om Australien gennem Bass-strædet mellem Tasmanien og Australien med kurs mod Aden og Suez. Her fik vi et forrygende vejr, men det var jo også vinter der nede.

Da vi havde passeret Australiens sydvestlige hjørne og styrede nordvestover, blev vejret hurtigt fint og roligt. På vejen over Det indiske Ocean blev en del af besætningen syge. Man mente, det var noget kylling, som var dårligt, men snart var alle på fode igen.

Efter krigen erfarede vi, at det tyske kaperskib MICHEL den 15. og 17. juni 1943, netop på vor rute og tidspunkt, havde sænket de norske skibe HØEGH SILVERDAWN og FERNCastle tilhørende rederierne Leif Høegh & Co. og Fearnely & Eger, begge Oslo, men heldigvis er oceanet stort, og vi nåede om sider Aden, hvor vi gik til ankers for indtagning af bunkers.

Mystisk russer

For at afspejle lidt af den mystik, der altid var omkring russeren Kazem-Bech, denne lille episode.

I Aden var han alene gået i land, og kort forinden vi skulle sejle, kom han ombord stærkt forslået. Han havde tilegnet sig adgang til fornemme arabere – for en hel del arabisk kunne han også – som troede han var muslim, men da de fandt ud af, at han var fupmager, smed de ham ud.

Jo, Kazem-Bech kunne vi ikke rigtig finde ud af, og en dag sagde han, at han kunne tænke sig at lære dansk. Han fortalte at han plejede at lære 25 ord om dagen, og minsandten om han ikke snart

forstod, hvad vi danskere talte om indbyrdes, men han havde jo nok luret os af forinden. Foruden sit modersmål talte han flydende engelsk, fransk og tysk.

Film i ørkenen

Turen gennem Rødehavet forløb uden problemer. Dog løb vi ind i en sandstorm, hvorefter der kunne findes ørkensand de mærkeligste steder i skibet.

Vi ankrede nu op på Suez red, hvor vi lossede vore Sherman tanks ved hjælp af flydekran, hvorefter vi gik til kaj for losning af den resterende ladning.

Medens vi lå til ankers, husker vi, at den polske liner CHROBRY kom ind med tropper. Troppekibe blev der passet særdeles godt på, og i dette tilfælde i form af opsatte spærreballoner og jagerfly konstant i luften under landsætningen af de mange soldater.

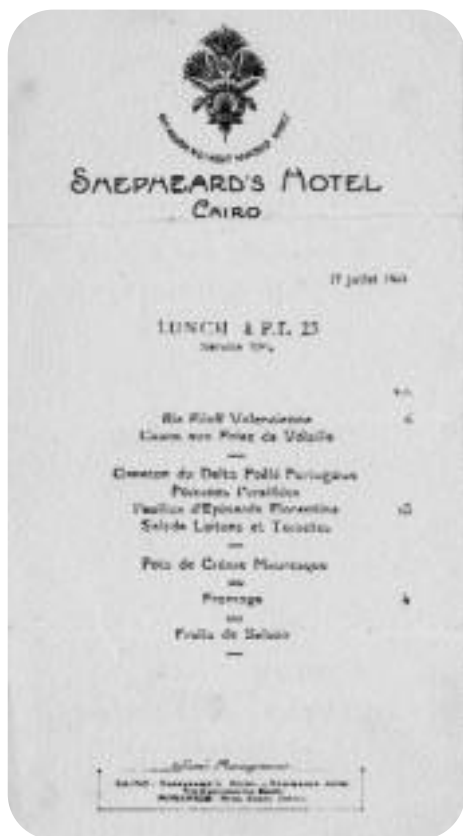
Under opholdet i Suez oplevede vi en masse. En af de første aftener var vi i land i ørkenen og så film sammen med en masse allierede soldater. Sodavand kunne ikke købes, hvorfor vi havde vand med i egne flasker, da man hurtigt blev tørstig på de kanter.

Vi tre drenge fik overtalt skipperen til samlet at få tre fridage, hvorefter vi lejede en bil, som kørte os til Cairo, hvor vi indlogerede os på et pænt hotel. Dog ikke det berømte Sheppard's Hotel, men vi oplevede dog at spise middag der.

Oplevelser i Cairo

På dette hotel reklamerede man med, at gæsterne – mod betaling – kunne bese den af den tyske general Rommel reserverede suite. Heldigvis nåede han ikke så langt. Dog var der kun ca. 100 km igen, inden den engelske general Montgomery drev ham tilbage.

Selvfølgelig besøgte vi også Pyramiderne og hvad dertil hørte, og en aften havde vi en morsom oplevelse på en pæn restaurant ved navn »Casino Opera«. Ved vort sidebord sad der nogle højststående ame-



Billede af menukort fra hotellet. Helge, Finn og Erik var i Cairo, hvor de dinede på det berømte »Shepherd's Hotel«

rikanske officerer, som tydeligt diskuterede, hvad i alverden så unge mennesker som os – i civil – lavede der, og inden længe blev vi inviteret over, hvorefter de fik stillet deres nysgerrighed.

Næste dag kunne vi på forsiden af en Cairo-avis læse, at den amerikanske udsending Eddie Richenbacher (berømt flyver fra 1. Verdenskrig) var mellemlandet i Cairo på sin vej tilbage til USA »From a mission to Moscow«.

Møde i Alexandria

Efter udlosning i Suez afgik vi til Alexandria for ordre. På turen gennem Suez-

kanalen opdagede vi hurtigt, at der var opstillet bemandede luftværnsstillinger, men ved nærmere eftersyn bemærkede vi også, at kun hver anden var ægte. De andre var »dummies« og bemandede med dukker, hvis stillinger blev ændret nu og da for at billedet kunne ændre sig. Under vort ophold i Alexandria ankom DFDS's SVANHOLM, hvor et par af vore kammerater fra DANMARK var påmønstret, bl.a. nr. 96 Preben Munk Petersen – den anden husker vi ikke. De var meget imponerede over vores levestandard, men der var sandelig også stor forskel.

Vi var i land en enkelt gang, men alt var meget fattigt, og flere gader var »out of bounds« (lukkede) for hvide. Vi blev ikke klar over hvorfor, men de har nok været for farlige at færdes i.

Inden afsejlingen fra Alexandria fik vi en ny amerikansk matros ombord, han var vist nok agterudsejlet. Han klagede meget over kosten og kokken. En dag sagde han i messen, at maden måske var god nok til danskere, men ikke til amerikanere, hvorefter Finn – som var den af os, der havde vokset sig størst – stille og roligt rejste sig op og sagde: »What did you say« hvorefter amerikaneren blev bange og sagde undskyld. Omsider skulle vi afgå fra Alexandria. Ude på reden lå et par store franske krigsskibe bl.a. slagsskibet RICHIELIEU samt flere andre skibe, der ikke kunne sejle, fordi englænderne ikke ville give dem olie, da de på det tidspunkt ikke stolede på dem.

En polsk destroyer med navnet BUZZAR (kan i dag ses i Gdynia havn som museumsskib) eskorterede os ud og vestover.

Efter tyskernes besættelse af Nordafrika var vi den første vestgående konvoj. Den bestod af adskillige Libertyskibe, og flere af dem havde tyske krigsfanger ombord. Endvidere havde vi som beskyttelse et engelsk anti-aircraft-skib, som var helt enormt spækket med luftværnskanoner af enhver art, samt nogle mindre fartøjer. På

vej gennem Middelhavet havde vi flere alarmer og angreb af tyske fly, men ingen blev ramt. Når der var airraid blev alle krigsfanger sendt på dæk, hvor der var indrettet en slags bure, og hvor de måtte forblive under luftangrebene. Om dette var efter Geneve-konventionen, ved vi ikke, men det var tilsyneladende effektivt.

I flere dage ankrede vi hver aften nær kysten på grund af minefare. Tyskerne kom nemlig hver nat og nedkastede drivminer i vor nærhed.

Endelig accepteret

Inden vi lettede anker om morgenen, beskød de små ledsagefartøjer minerne med maskinkanoner. Vi kan endnu se for os de store vandsøjler der fremkom efter eksplosionerne foran os. De miner som var på nogenlunde afstand, fik konvojens kanoner lov til at plaffe ned, således at de også kunne få lidt praksis. Ja det var ikke altid de store, som var til størst hjælp.

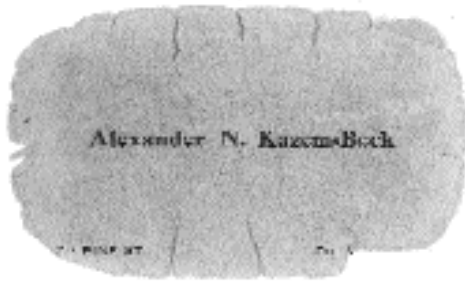
Normalt måtte ingen have radio, men vort skib havde en specielmottager, der ikke kunne pejles. På denne hørte vi i de augustdage, at flåden hjemme i Danmark var blevet sænket. Denne begivenhed samt danskernes indsats for jøderne i oktober samme år bevirkede, at først da blev vi udesøfolk rigtigt accepterede som allierede, selv om vi havde været i aktiv tjeneste fra den første krigsdag.

Vi kom godt igennem Middelhavet, og efter sejladsen over Atlanten, der også forløb gnidningsløst, ankom vi til New York den 8. sept. 1943, hvor vi alle mønstrede af med en pæn afregning.

Helge drømmer endnu om den 1000 dollar-seddel, der var i hans afregning. Da vi sagde farvel til hinanden, gav russeren Kazem-Bech os sit visitkort, uden at vi tænkte nærmere over det, men senere kom vi til at tale om, at en matros med visitkort, det var der da vist ingen, der havde hørt om før.



Forfatteren ved Pyramiderne 1943.



Senere fik vi fortalt, at der blandt besætningerne på amerikanske skibe – med mange udlændinge – af FBI blev mønstret en af deres agenter, og vi føler os overbevist om, at Kazem-Bech var en sådan.

Da Erik et halvt år senere var i San Francisco og ville opsøge ham på hans adresse i Pine Street, havde ingen der kendskab til Kazem-Bech, hvilket styrkede vor formodning. Men som sagt, han var en virkelig stor oplevelse, som vi taler om den dag i dag, når vi mødes.

Dage i New York

Vi flyttede alle tre ind på et pænt hotel ve navn »McAlpin« på 34. Gade og næsten nabo til The Empire State Building. Tidligere blev søfolk ofte forbundet med det første værtshus på havnekajen, men det var nu ikke vor stil, selvom vi naturligvis også har besøgt dem, men hvor skal sømanden ellers gå hen, da han jo ikke kan gå på sømandshjem eller Frelsens Hær hver aften? Vi havde gode dage i New York, travede gade op og gade ned, gik ofte i de store biografer, hvor der i mange af dem var en times show før selve forestillingen med store kendte orkestre som f.eks. Benny Goodman og Harry James m.fl. og med f.eks. Frank Sinatra som solist.

På navigationsskole

Vi kom meget på den blandt skandinaver kendte danse- og spiserestaurant »Island« og den pæredanske »Vivel« med



Stillehvskonvoj 1942. Vor 4-tommer kanon og bl.a. den lidt senere berømte eskorte-krydser SAN FRANCISCO.



To glade gutter Erik og Helge på vej hjem. Her i Kristianssand.

direktør Jørgensen, og hvor vi sang »Hils fra mig derhjemme«, når vi blev rigtig sentimentale.

Her mødte vi en aften et amerikansk ægtepar ved navn Joe og Joan Carman, som senere blev os til stor hjælp, idet Helge og Erik havde besluttet at gå på navigationsskole for at få en 3. styrmandseksamen. Alle kom jo hurtigt frem, så hvorfor ikke os?

Nu skulle vi pludselig til at lægge budget, da det stod os helt klart, at vi måtte finde os et billigere sted at bo, hvis pengene skulle slå til de næste måneder. Gennem en tante til familien Carman fandt vi nyt logi på nr. 431 Riverside Drive nær 118. Gade og med udsigt over Hudson River og Georg Washingtonbroen, et ganske almindeligt værelse på 3. sal, fælles badeværelse på gangen samt

fælles køkken med de øvrige beboere på etagen.

De øvrige beboere var – ja, hold nu fast – fem piger på vor alder. Jo, vi husker tydeligt Betty, Elisabeth og de andre, som vi hurtigt blev gode venner med. Først troede de at vi studerede på Columbia-universitetet, som lå lige i nærheden. At vi lige var ankommet til New York efter en jordomrejse, kunne da umuligt være rigtigt.

Jo det var faktisk en herlig tid. Vi gik ofte i byen med pigerne, tog dem til skandinaviske foreninger, hvor vi dansede gammeldags, men vi kom også på fornemme natklubber som »Copa Cabana« og ikke til at forglemme »Versailles«, hvor vor landsmand Carl Brisson optrådte i kjole og hvidt samt høj silkehat. Når han ud på de små timer sang: »There is a

little manicurist just around the block, and she does a little business on the side...«. Ja, så var han yderst populær. Men vi var også til en mindegudstjeneste – for jøder – i en stor kirke nær Union Square, hvor en anden landsmand, operasanger Lauritz Melchior bl.a. sang salmen Kongernes Konge på dansk, hvilket gjorde stort indtryk på os.

Episode i subway'en

En oktoberdag sad Erik i subway'en, og over for ham sad en medpassager, som læste i New York Daily News, hvis hele forside var dækket af et billede af kong Christian d. X til hest. Erik blev naturligvis nysgerrig, og strakte måske hovedet lidt for langt frem, hvortil New York'eren, på sin herlige bramfri måde, spurgte om han ikke havde råd til at købe sin egen avis. Men da han fik at vide, at Erik var dansk, fik piben en anden lyd. Artiklen i avisen drejede sig om jøderne flugt til Sverige, og danskernes indsats dermed. Manden var jøde, og han og Erik stod af ved det næste stoppested, fandt den nærmeste bar og fik en hyggelig sludder.

Godt gennem krigen

Finn var taget ud til vestkysten, hvor han atter mønstrede i et Libertyskib. Han kom på en meget lang rejse, og var bl.a. med ved invasionen af Okinawa, hvor han oplevede de japanske Kamikaze-flyangreb (selvmordsmaskiner). Helge mønstrede 3. styrmand i et mindre hurtiggående skib ved navn ROSEMONT, som sejlede udelukkende mellem New York og England. Erik beretter selv i det næste om hans videre forløb. Vi kom alle fire godt gennem hele krigen, men Finn Ibsen og Hans Schröder er ikke mere.

Erik Albertsens videre rejser

På grund af min unge alder var det i første omgang helt umuligt at få job som styrmand. Jeg mønstrede dog som bådsmand på et ældre skib ved navn JEFFER-

SON MEYERS, og rejsen gik på den fredelige tur fra New York til Hawaii-øerne og Portland, Oregon, hvor jeg afmønstrede.

Derefter rejste jeg atter til New York og mønstrede som matros i Libertyskibet WILLIAM H. PRESCOTT. Her kom jeg atter ud for en grim oplevelse, som dog ikke havde direkte med krigen af gøre. I Januar 1944 havde vi efter endt udlosning i Cardiff, England, indtaget ballast bestående af slagger, men til trods for vor danske førstestyrmand Schultz's advarsel – vi var eneste to danske om bord – blev *hele* ballasten placeret i underrummet og gjorde dermed – efter hans mening – skibet »stift«. Mellem Irland og England stødte vi til en konvoj bestående af 25 skibe, hvoraf mange var Libertyskibe. Vi tog en nordlig rute for at mindske ubådshavariet, og ca. 5 dage ude løb vi ind i en regulær vestenstorm. En nat på min frivagt hørte jeg et mægtigt brag og troede straks, at vi var blevet torpederet, men, viste det sig hurtigt, braget stammede fra sprængt stål. I den svære storm og høje sø var skibet »faldet igennem« og antagelig på grund af sin stivhed revnet mange steder, især omkring 3-lugen og i gangene. Tre andre Libertyskibe led samme skæbne, og to af dem brækkede helt over og forsvandt med mand og mus, den tredje holdt af for Azorerne, og vi drejede til. Konvojen og eskorten forlod os, men nogle dage efter stormen havde lagt sig ankom den canadiske korvet H. M. S. GENTIAN, som fulgte os til St. John på New Foundland. Inden korvetten forlod os, sendte han følgende til vort skib:

CONGRATULATION TO YOU AND YOUR MEN ON YOUR DETERMINATION AND TENACITY IN BRINGING YOUR SHIP IN – IN THE FACE OF DANGER, NEVER FULLY APPRECIATED BY PEOPLE ASHORE. OUR JOB HAS BEEN A PLEASURE. GOOD LUCK TO YOU AND YOUR CREW.

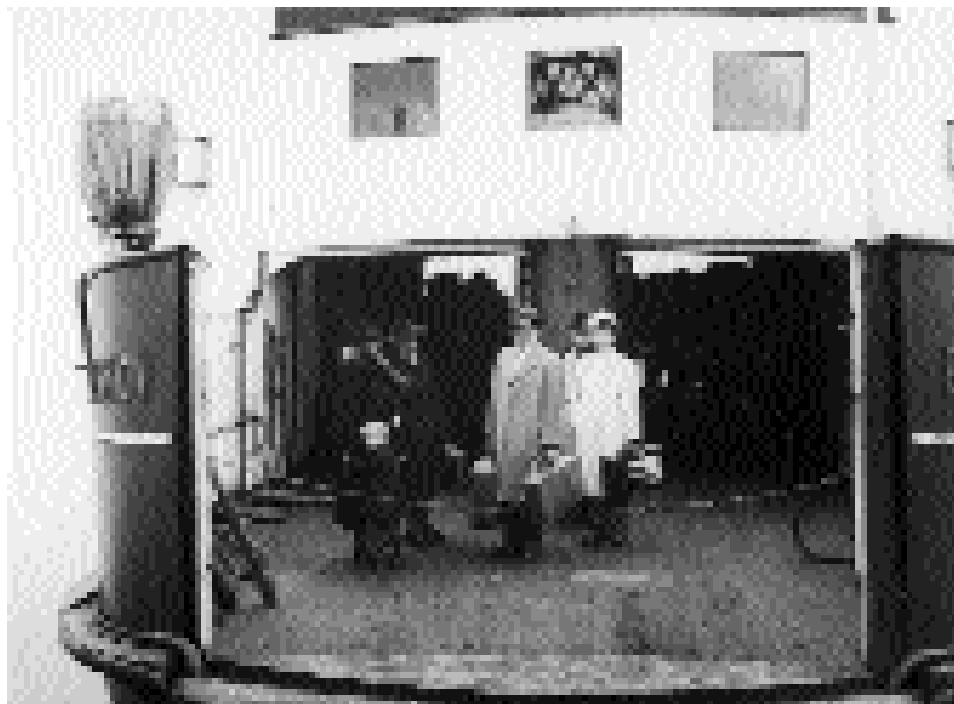
COMMANDING OFFICER
– H. M. S. GENTIAN.

Efter en midlertidig reparation fortsatte vi til Boston, hvor jeg afmønstrede og rejste atter til New York, som jeg efterhånden betragtede som mit andet hjem.

Efter endnu nogle rejser til England lykkedes det mig – ved hjælp fra nu afdøde skibsfører Thorkild Rasmussen, Marstal – at få job som 3. styrmand på tankskibet SALVADOR, ex. EMMA MÆRSK, hvor jeg bl.a. havde fornøjelsen af at sejle sammen med Henry Iversen, Marstal. Her forblev jeg til krigens afslutning, hvorefter jeg blev opfordret til at være behjælpelig med at sejle skoleskibet hjem. Det lykkedes kun at finde 7 af de gamle elever. Ud af de 120 elever som drog ud med skibet 1939 var 14 ikke mere, en uhyggelig stor procentdel. Som alle bekendt hav-

de skoleskibet tjent som skoleskib for den amerikanske Coast Guard, og det var en meget stor oplevelse på Kong Kristians fødselsdag den 26. september 1945 atter at se Dannebrog gå til tops, ligesom passagen af Kronborg, ankomsten til København og Marstal hører til de helt store øjeblikke i mit liv.

Som konklusion på denne beretning må man sige, at jeg har været meget heldig, og det skyldes sikkert det faktum, at jeg sejlede de første 3 år af krigen på Stillehavet. Havde det været omvendt, ville risikoen havde været mangedoblet, for slet ikke at nævne de søfolk, der sejlede fast på England eller f.eks. Murmansk, hvor man regnede med, at kun ca. 40 pct. af konvojen nåede frem.



Erik går i land hjemme igen efter den lange tur d. 15. 11. 1945. Foto: Eva Krull.

Monkey Island

Af JOHN SCHLOTFELDT

Vor frivillige Inge-Lise Kromann, der er lærer på Ærøskøbing skole, har gennem en del år bibragt undervisningen pift fra virkelighedens verden via korrespondance med Marstalsøfolk. Klasserne har desuden haft besøg af de pågældende. Aktuelt danner et sådant forløb baggrund for en engelsk eksamensopgave baseret på korrespondance fra skibsfører John Schlotfeldt til eleverne. Korrespondancen er foregået på engelsk af hensyn til undervisningen, samtidig har eleverne fået globusens geografi ind på en levende måde. Stoffet er således aktuelt og fortæller om en facet af nutidens søfart. John har oversat beretningen til det danske mål til glæde for årsskriftets læserskare.

Først vil jeg fortælle om mit skib M/S MOON BIRD. Hun blev bygget i Holland 1978 til et tysk rederi, men har haft flere ejere siden da, indtil nuværende ejer – Bantema Shipping, Curacao – købte hende i 1992.

Skibet er bygget som et – Multi Purpose Vessel – hvilket vil sige at vi kan sejle med både containere, bulk og stykgods, uden at være specielt god til nogen af delene. Der ud over har vi en Heavy-lift bom der kan løfte 100 ton, den kalder vi »Jumbo«, vi har en del projektlaster, hvor vi bruger denne bom. Jeg vil senere fortælle jer om projektlaster. Til almindelig last har vi 4 bomme der hver kan løfte 10 ton.

Skibets længde er 82,12 m, bredde 17 m og dybgang fuld lastet er 8,26 m. Ved fuld fart løber vi 12,5 knob.

Jeg mønstrede skibet første gang i november 1996, og har ført skibet siden.

Efter en dejlig ferie mønstrede jeg i Callao, Peru, så jeg vil fortælle jer lidt om Peru.

Historie

Peru blev erobret af spaniolerne i det tidlige 16. hundrede, da Francisco Pizarro slog inka-indianerne, der havde styret i 500 år. Landet forblev under spansk herredømme indtil revolutionen i 1821-24. Uafhængighed blev erklæret 28. juli 1821, og Peru fik sin frihed i 1824.

I dag består Perus regering af et senat (60 medlemmer) og et kammer (180 medlemmer) og et råd af præsidenten samt et antal ministre udpeget af ham. Præsidenten og senatet bliver valgt for en 5 årig periode.

Mere en halvdel af befolkningen er af hvid eller mikset race, af de resterende er næsten alle quachua- eller aymara-indianere, samt en lille del asiater og negre. De syntes alle at komme godt ud af det sammen, og selv fra de fattigste møder man altid smil og hjælpsomhed.

Byen Callao – havneby til hovedstaden Lima – er en pæn og for det meste ren by. De fleste huse er i en etage og uden tag, der har ikke været regn i Callao i mere end 360 år, så hvor vores huse har tag, er der hos dem blot nogle bjælker hvorpå de stuver deres grej af vejen til senere brug.

En gang mønstrede jeg af i en lille by kaldet Lomas i det sydlige Peru, jeg måtte køre 400 km i bil for at komme til luft-havnen. Fra kysten og langt ind i landet er der kun bjerge – Cordillera de Los Andes (Andels bjergene) – meget tør og klippefuld del af Sydamerika, så der er ikke meget jord at dyrke. Op over bjerge-



Forfatteren i smult vande ved skolekortet. Geografien bliver levendegjort.

ne og ned i dalene så man kun sten og klipper, men af og til dukkede pludselig en dal frem, hvor der var vand, og alt var grønt, masser af mennesker travlt beskæftiget i små marker, andre stod ved vejen og solgte grønt og frugt, der var køer, heste og geder og masser af liv alle steder, men kun 1-2 km så er det hele sten og klipper igen i de næste 100 km.

Denne del af landet kaldes Montana regionen og dækker ca. halvdelen af Peru. Dalene på østsiden af bjergene er meget frodige og dyrkes. Vi forlod Callao søndag bestemt for Esmeraldas i Ecuador.

Turen til Esmeraldas tog 3 dage i godt vejr hele vejen. Mange delfiner legede rundt vor stævn hver dag. Vi ankom en eftermiddag til et meget smukt land med bjerge og floder, overalt dækket med grønt og farverige blomster. Esmeraldas er kun en lille havn mest for fiskebåde, men nogle lastskibe kommer der og laster ananas, bananer eller mango, nogle lossers stålrør til olieindustrien, som vi gør.

Historie

I begyndelsen var Ecuador kendt som Quitos kongerige (hovedstaden hedder stadig Quito), men sent i femten hundrede blev det indtaget af inkaerne fra Peru. I de tidlige 16. hundrede da Pizarro overmandede Inkaerne overførte han det nuværende Ecuador til spansk kongedømme af Peru. I 1820-22 fandt en revolution sted, og spaniolerne blev slået, og i en periode blev landet styret af Simon Bolivar fra Colombia, der samlede Colombia, Panama, Venezuela og Ecuador i Colombianske Republik. Mr. Bolivar er stadig kendt som en stor mand i Colombia og Venezuela. Quito blev Ecuadoriansk Republik den 13. marts 1830. I dag styres Ecuador af en præsident med et kammer af folkevalgte der vælges hvert femte år. Gennem de sidste år har der været en del korruption i ledelsen, og landets penge har mistet sin værdi, så folk bruger i dag mest USD.

Størstedelen af befolkningen er indianere med nogen blanding, og få europæere og negre, de taler alle spansk og nogle få engelsk. Landet eksporterer meget frugt og grønsager, sidste år eksporterede landet 2 mill. ton bananer.

Vi lå i Esmeraldas indtil søndag, det var et dejligt ophold med rare folk omkring os, det er nemt at komme i snak med indianerne da de elsker at snakke. Når jeg fortæller at jeg er fra Danmark siger de »dansker meget god fodbold Laudrup«, så noget ved de om os, ikke som Yankee'erne, der siger »Oh Denmark. Isn't that the Capital of Sweeden?«.

En aften gik jeg i land sammen med skibets agent og maskinchefen (han hedder Valeriy og er fra Ukraine). Vi gik til en fiskerestaurant og fik aftensmad der. Det var et lille pænt og rent sted med udsigt over flodmundingen fra en åben terrasse.

Efter vi havde sat os og fået menukort forsvandt al elektricitet fra denne del af byen, og efterlod os i total mørke, men

tjenerne var vant til lille dette problem, så på få øjeblikke var der fremskaffet stearinlys ved alle borde og rundt i lokalet, så vi kunne se menukortene og gøre vore bestillinger.

Vi bestilte en fiskeplatte med hummer, dybvandsrejer, muslinger og rødtunge alt braset med hvidløgssmør. Maden blev tilberedt i et hjørne af lokalet ved åben ild, så gæsterne kunne følge kokkens tilberedning af deres måltid, og en god duft bredte sig i lokalet. Platten blev serveret med kold Chili sovse og friskbagt brød.

Det var vældig hyggeligt at sidde og spise med stemningen fra stearinlys og nattens lyde. Næste morgen gik jeg rundt for at se på fiskerbådene, der kom ind med nattens fangst. Da en båd kom ind, kom 2 lastbiler og lossede deres last af is på kajen, hvorefter de lastede fisk, alle slags blandet, ind imellem smed de et lag med is. Efter lastning skulle de køre ca.

20 km til en lidt større by, hvor fisken solgtes på en markedsplads. De fortalte at inden for en time ville al fisken være solgt.

På fiskerbådens søside lå små plastikbåde med påhængsmotorer og kanoer, de lastede også fisk fra den store båd. Efter lastning sejlede de op ad floden og solgte deres fisk i små landsbyer langs floden. De fiskede desuden nogle små fisk i floden, på vej ud satte de garn som de bjergede på vej tilbage. Losning af fisk foregik i kurve der også er mål for betaling, en kurv fisk koster så og så meget uanset hvilken fisk det er, undtaget hummer der er dyrere, men stadig meget billig i forhold til vore priser. Jeg købte 5 kg hummer og 10 kg dybvandsrejer for 5 tomme olietønder.

Efter vi var udlosset forlod vi Esmeraldas bound for Guayaquil, også i Ecuador. Der lå vi kun et par timer, så jeg hav-



Fiskerbåd lossere fangsten til land og til både og kanoer, der ligger og afventer deres del.

de ikke tid til at gå i land. For at komme der op sejlede vi 4 timer op ad en flod, det var en dejlig tur. Træerne gror helt ud til flodbredden og fuglene, mest papegøjer og kanariefugle, sang lifligt, hvilket sammen med de andre lyde fra junglen var skøn musik. Ecuador var en gang en af verdens største cedertræ eksportører.

Efter udlosning af stålcøils i Guayaquil, afgik vi bound for Quetzal i Guatemala. Rejsen tog 5 døgn, vi havde kun lidt snusket vejr i 2 dage, resten af turen var det dejligt vejr med solskin. Jeg så mange delfiner, og nogle søfugle fulgte os lidt på vej. De flyver ved skibets stævn og fanger de fisk, der kommer op ved skibets bov vand. Af og til tager de et hvil i en af vore master, inden de igen tager fat på fiskeriet.

Vi ankom Quetzal sent lørdag aften, men vor last var ikke klar før mandag, så vi ankrede på reden. Den næste dag, søndag lavede vi grillfest. Mellem 1. og 2. lugen er en fri plads på 4 gange 10 meter, vi har lavet 2 borde der bliver sat derop. En halv olietromle udgør grillen, og snart dufter der af grillet bøv over dækket. Efter måltidet spillede vi lidt guitar og sang forskellige sange, mest engelske, men også filippinske og russiske og selvfølgelig også danske. Mandag morgen kl. 6 kom vi langs kaj i Quetzal.

Guatemala ligger mellem Mexico og Honduras og har kyst mod den Mexicanske Golf og Stillehavet. Landet blev regeret af mayaindianerne indtil den spanske invasion i 1524. Guatemala blev igen uafhængig i 1821. I 1823 blev de medlem af Central American Federation. Efter Federationens opløsning i 1839 gennemlevede Guatemala en serie af forskellige diktatorer, indtil demokrati blev indført i 1986, første valg blev holdt i 1990.

Landet har en utrolig frugtbar jord, selv om størstedelen er uopdyrket, udgør landbruget ca. 2/3 af den samlede eksport, med kaffe som den største derefter sukker, bananer, bomuld og oksekød.

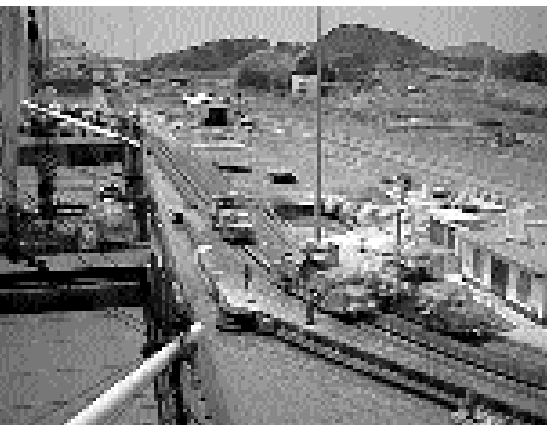


Der lastes sukker i sække i Quetzal for Haiti.

Quetzal er ingen storby, husene ligger mellem store træer med rigelig plads imellem, og der er brede gader. Forretninger og varehuse er i Amerikansk (USA) stil, og priserne med. Alle folk syntes at leve et godt liv, der sås ingen fattige i denne del af landet, jeg så heller ingen gamle biler, kun nye store og mange af dem. På den anden side af vejen ikke langt fra skibet lå et varehus, og ved siden af en restaurant, mange mødes der hen ad fyraften for at snakke.

Jeg snakkede med en gammel indianer der talte lidt engelsk, de taler ellers spansk. Hele hans liv havde han taget arbejde en tre fire måneder af gangen, der efter krydsede han og hans familie landene for at opleve noget nyt, de havde været i de fleste Centralamerikanske lande. Når pengene var væk, tog de tilbage og han fik et nyt job, der var altid arbejde nok at finde.

Vi lå i Quetzal i 4 dage, og stod derefter mod Panama Kanalen og Haiti. Hele vejen sejlede vi tæt på kysten for at undgå Stillehavsstrømmen, der her går mod vest imod vor kurs. Efter 3 dages sejlads nåede vi Balboa, indsejlingen til Panama Kanalen fra Stillehavet.



Lokomotiver trækker skibene i sluserne i Christobal.

Panama Kanalen blev anlagt for skibspassage i 1904, skibene sparede derved turen rundt Kap Horn. Inden kanalen blev bygget var der floder og klippedale i området, man gravede nogle kanaler og sprængte nogle bjerge bort, derefter byggede man nogle sluser for at holde flodvandet inde i området, derved løftede man vandspejlet omkring 20 meter, således at skibe kan passere.

Desværre passerede vi om natten hvor man ikke kan se så meget. Jeg har kun passeret én gang i dagslys, det er en spændende tur som at sejle i regnskov, nogle gange ses alligatorer langs skibssiden.

På Atlanterhavessiden i Cristobal, skiftede vi 6 filippinske søfolk der havde gjort tjeneste i 9 måneder og nu skulle hjem på ferie, så jeg havde travlt med at lave afregning og visa-papirer til dem. Efter den nye besætning var påmønstret holdt vi brand- og bådeøvelse, for at være sikker på at alle kendte sin plads i nødstilfælde.

Det Caribiske Hav viste sig ikke fra den pæne side vi altid ser på billeder derfra, det var skyet og regn det meste af tiden, men temperaturen er faldet til 28 grader. På Stillehavet havde vi 34 grader

så her føles det lidt bedre. Vi havde 2½ dags sejlads til Port-au-Prince. På vejen blev vi bordet af US Coast Guard, de sendte 9 mand ombord for at undersøge skibet for »stoffer«, selvfølgelig fandt de ikke noget, vi gør ikke i den slags beskudte forretning. Vi nåede Haiti lørdag morgen kl. 5, men ankrede indtil vor kaj var klar kl. 10, hvor vi kom langs kaj.

Port-au-Prince er en meget forfalden og rodet by, tidligere var det en flot by med flotte huse og forretninger langs hovedgaden, alt bygget i fransk stil, som det også ses i andre tidligere franske kolonier, men nu er ethvert hus en ruin og ingen gør noget for at forbedre eller vedligeholde det. Forretningerne bruges ikke længere, da det er for farligt at opholde sig inde i bygningerne. De sælger deres handelsvarer grønsager, levende kyllinger, tøj, kaffe og benzin i en stor blanding på gaderne uden for de tidligere så flotte forretninger.

Jeg gik gennem gaderne en dag for at opleve hvordan det var, men jeg blev der ikke længe. Om aftenen er det umuligt at gå der uden at blive overfaldet og berøvet, eller måske slået ihjel, da der ikke er lov og orden i dette land. Besætningen tilbringer aftenen med at spille fodbold på kajen, jeg er tilskuer, efter kampen får vi en øl på den lokale bar.

Den lokale bar består af nogle plastikstole to træborde overdækket med en gammel lugepresenning, øl og vand har de i en gammel fryser venligst doneret af ELISABETH BOYE. Den virker ikke men det betyder ikke så meget da de alligevel ikke har strøm, så de henter lidt is ved fiskerne hver morgen, så holder øl og cola sig køligt dagen igennem. Isen bliver transporteret af transportfirmaet »Charles«, det er en halvstor dreng der har fået fat i en trillebør, som han har malet pænt og skrevet »Charles« på siderne. Så lidt skal der til for at tjene til dagen og vejen dernede.

Regner med at være udlosset fredag, men har stadig ikke fået næste sejlordre.



Baren på kajen med fryseren fra ELISA-BETH BOYE.

Stillehavet

Så er vi igen på Stillehavet, vejret er fint med blå himmel og 30 grader. Det er søndag morgen kl. 7.

Vi afgang Haiti den 27. april på rejse til Antofagaste i Chile, indtil nu har vejret været fint, og som det sjældent er tilfældet sejlede vi gennem Panama Kanalen ved dagslys, jeg tog nogle billeder som jeg sender fra Chile.

Inden vi sejlede fra Haiti tog jeg en tur mere op i byen, denne gang i området lige uden for »down town«. Her var husene i lidt bedre stand og forretningerne var i brug og husene var beboet, og med lidt gadehandel ved siden af ligner det andre steder i Caribien. Jeg kunne næsten ikke tro en sådan forandring var mulig på den lille afstand, indtil jeg fandt ud af at jeg gik langs med præsident-palæet.

Efter afgang har vi gjort lastrum rene så de er klar til næste last. I Panama Kanalen tog vi 360 ton bunker og proviant så vi er klar til en lang rejse, da vi skal fra Chile til Mombassa i Kenya, der får vi mindst 35 døgn i søen.

Fra i morgen vil besætningen begynde at banke rust på midterste spildæk, derefter børstes de bankede områder med el-stålbørste og males 4 gange. Inden Chile

vil de nå at male spildækket og en del af lønningen.

Dæksreparatøren vil overhale bremsere på fortøjningsspillene. Maskinbesætningen vil overhale 2 stempler, der blev skiftet i Haiti. Vi har en smedje hvor de gør arbejdet.

Vi er i alt 13 besætningsmedlemmer her ombord: chief officer, 2. officer, chief engineer, 2. engineer, elektriker og en dæksreparatør, de er alle fra Ukraine. Kok, maskinreparatør, båds, 2 matroser og en smører er Philippinos.

Jeg selv skal gøre papirer klar til klarende i Antofagaste. Når et skib ankommer til en havn kommer myndighederne ombord for at klarere skibet og tigge nogle cigaretter. I nogle havner kommer op til 16 personer ombord fra toldvæsen, karantænemyndigheder, emigration, havnekontor og vor agent. Inden ankomst skal der udfyldes bemandingsliste, besætningsdeklaration, stowaway liste, helbredserklæring, våben- og ammunitions liste, passagerliste, levende dyr liste og farlig gods liste, alle i forskellig antal kopier fra 1 til 10. Når alle disse personer har fået deres papirer, samt cigaretter og whisky er skibet indklareret og vi kan begynde lastning eller losning.



Panamakanalen en skyet morgen.



En truck ved at blive taget ombord. Ladet er afmonteret og lastet for sig. Hjulene er ca. 2 meter høje.

Stillehavet

Så er vi på søen igen efter et ikke alt for behageligt ophold i Antofagaste. Selv om vi havde dejligt stille vejr, rullede store dønninger ind i havnen fra Stillehavet og gav os et hårdt job med at holde for-tøjningerne i orden. Da vi skulle laste med vor heavy-lift bom skulle skibet holdes så roligt som muligt under lastning, men hvis vi hev fortøjningerne for tot sprang de. Det lykkedes imidlertid at få lasten ombord uden nogen skade, og uden at springe for mange trosser.

Lasten er projektlast, noget brugt maskineri til brug i en kobbermine, solgt fra et af de fem mineselskaber her i området til et selskab i Kenya. Vort projekt består i at transportere grejet fra den ene mine til den anden.

En del af lasten består af 5 dumptrucks hver 10,4 m lange 6,3 m brede og 5,3 m høje med en vægt på 76 ton, dem løftede vi ombord med vor bom. Det var et stort emne at have hængende under vor krog, prøv at sammenligne med dimensionerne af jeres klasseværelse. Efter vi var lastet brugte vi 12 timer på at surre lasten, så intet bliver beskadiget under sejladsen over Sydatlanten, der kan være lidt barsk

på denne årstid, I må huske på at det er vinter hernede nu.

Antofagaste er en by med omtrent samme indbyggerantal som Svendborg, der er groet op i midten af ørkenen inden for de sidste 50 år. 500 km til alle sider er der kun ørken og 5 kobberminer. Minerne er grunden til at byen og havnen er anlagt her. Der udskibes 2,5 mill. ton kobber her hvert år, eller omkring 40% af verdens forbrug.

Alle gader ligger enten NØ-SW eller NV-SØ med husene i firkantede blokke kun brudt af byens torv, Plaza de Colon, hvor rådhuset ligger. Der er mange forretninger og varehuse i down-town-området omkring torvet, og varerne er forholdsvis billige, et mega TV med surround sound busters koster 1.900 Dkr.

Chile blev erobret af spanske eventyrene i det sekstende århundrede, og forblev under spansk herredømme indtil 1810, da en revolution begyndte. En national regering blev dannet i september 1810. En sammenslutning i 1833 dannede vejen for demokratisk styre, der varede til 1925, hvor det blev erstattet af en ny sammenslutning. I 1987 blev Chile ledet af en junta indsat af militæret, men en ny sammenslutning blev dannet for at genindføre demokratiet.

Raceafvigning er ikke så stor i Chile som i de andre latinamerikanske lande, de fleste er af mikset spansk-indiansk blod, men de indfødte indianere findes stadig i den nordlige del af landet. Der tales spansk hernede, kun meget få taler engelsk.

Så meget om Chile. Vi afgik Antofagaste den 17. mod Mombassa i Kenya ETA den 26. juni. Det er en lang rejse, når vi ankommer vil I nyde jeres sommerferie. I mellemtiden vil jeg fortælle jer lidt mere om arbejdet på et skib til søs.

Når vi får en ny rejse laver jeg altid ruteplanlægning, det vil sige jeg studerer Ocean Routes, nogle bøger vi har hvor man kan se havstrømme, fremherskende

vindretning og -styrke, hyppighed af storme, orkaner eller taifuner for vor rute i den aktuelle måned, ud fra disse oplysninger finder jeg frem til den hurtigste og mest sikre rute. Derefter markerer jeg ruten i et rutekort og giver det til 2. styrmand (hollandsk betegnelse (dansk skib = 1. styrmand)), han sætter alle waypoints (drejepunkt) ind i et program i vor computer, hvorfra vi så får kurs og distance mellem punkterne og ETA til hvert punkt, så er vi klar til at sejle m.h.t. navigation. Derefter skal vi finde ud af hvor meget olie vi bruger på rejsen, om vi har nok eller vi skal bunkre under vejs, også ferskvand, proviant og stores skal fyldes inden vi afgår.

Til søs starter min arbejdsdag kl. 06.00, hvor jeg overtager vagten på broen fra 2. styrmand, der går vagt fra midnat til 06.00 og fra middag til kl. 16.00. På samme tid starter en reparatør med at pejle alle tanke og afløbsbrønde i skibet, vi har 4 brønde i lasten og 3 i maskinrummet, så har vi tanke til ballast, fuel, olie, gasolie, smøreolie, ferskvand og spildevand i alt 26 tanke. Omkring kl. 06.30 kommer han på broen og skriver resultatet af pejlingerne i vor pejlebog, på den måde kan jeg følge vort forbrug af olie og vand hver dag, samt se om der kommer vand i brøndene.

Også omkring 06.30 kommer bådsmændene på broen, så vi sammen kan planlægge dagens arbejde for dæksbesætningen. Kl. 08.00 bliver jeg afløst af overstyrmanden, der går vagt fra 08.00 til 12.00 og fra 18.00 til midnat, og jeg går ned og får frokost. Her ombord kan man vælge grapefrugt, yoghurt, spejlæg og bacon, ristet brød og juice, kaffe og mælk.

Efter frokost går jeg en runde på skibet og finder ud af hvilket arbejde der skal udføres i fremtiden, og tjekker at det igangværende arbejde udføres som det skal og folkene bruger vort sikkerhedsudstyr, så går jeg en tur gennem vor smedje for at tale med maskinchefen og

se hvad hans folk laver. På vej op igen tjekker jeg proviantrum, vaskerum og styremaskinerummet for at se om alt er OK. Derefter går jeg i kabyssen og ser hvad kokken har fundet på til middag – det er en vigtig del af min tur.

Efter min rundring er der tid til lidt kontorarbejde, der er rapporter til rederiet, regnskab, rapporter til skibets egne files og opdatering af vedligeholdelses- og reservedelsprogrammer. Vi har network ombord, så jeg kan arbejde i computeren på broen her fra mit kammer. Nogle gange bliver der også tid til at tage solbad på »Monkey Island«.

Om eftermiddagen har jeg vagt igen fra 16 til 18, på denne vagt tjekker jeg ruten for de næste 24 timer, og skriver i »Bell Book«, hvis der er noget jeg vil have styrmændene til at gøre i løbet af næste døgn, eller hvis de skal kalde på mig på et bestemt sted på ruten.

Om aftenen læser jeg en del bøger, lige nu læser jeg »The Monsoon« af Wilbur Smith, eller ser videofilm. Omkring midnat går jeg en tur på broen når 2. styrmand overtager vagten fra overstyrmanden. De er begge fra Rusland så det var herligt at fortælle om hvem der vandt Melodi Grand Prix, og hvem der »kun« fik en andenplads.

Atlantehavet

Vi er nu i Sydatlanten og er nået omkring halvvejen på vor rejse. Vejret har været mest fint med østlig vindstyrke 3-4 enkelte dage 5, de fleste dage med solskin dog afbrudt af regn af og til, temperaturen er også OK, men det vil blive koldt når vi kommer nærmere Sydafrika. Der nede vil vi også møde sæler, søløver og hvis vi er heldige også se hvaler.

Alle er travlt beskæftiget med skibets vedligehold. Sammen med nogle af dæksbesætningen har vi taget alle blokke ned fra bom nr. 4 for at overhale dem og derefter rigge dem på plads igen, nu er vi lige startet på 3-bommen. Jeg efterser alle

blokke i lossegrejet en gang om året. Resten af dæksbesætningen har banket rust og malet, de er færdige med lønningen og spildæk og er nu i gang med lugerkarmen. Repparatøren er ved at overhale bremsen på vore spil. Inden vi når Mombassa vil vi også skifte gerder på vor »Jumbo«.

I maskinrummet har de overhalet nogle pumper og el-motorerne til pumperne og til nogle ventilatorer, derefter har de nogle dele fra sidste cylindertræk, der skal overhales og gøres klar til næste cylindertræk.

Således har hver dag et nyt job, på broen er overstyrmanden ved at checke vort redningsudstyr og 2. styrmand opdaterer søkort og vore håndbøger.

Hver lørdag er rengøringsdag, hvor hele skibet bliver gjort rent både indvendig og udvendig, og skibets tøjvask (køjetøj, håndklæder m.m.) bliver taget. Når vi

er færdige griller vi og spiller og synger ved grillen. De fleste Filippinere er gode på guitaren, og de kan en masse sange, så vi har det skægt. I aften skal vi fejre vor smører, hans kone fødte en velskabt dreng her til morgen, så han er helt på toppen i dag, jeg har lagt champagne på is. På vej til Mombassa vil vi anløbe Durban for at bunkre, vi har olie nok til at nå Mombassa, men olien er billigere i Durban, så vi bunkrer så vi har nok til de næste 3 måneder.

Jeg vil skrive og fortælle om Durban og Mombassa, men det vil I ikke modtage før næste skoleår. Jeg tager hjem på ferie fra Mombassa, så måske ser jeg jer på skolen til august.

Sydatlanten, 26. juni 2001

I dag så vi land for første gang siden vi passerede Trinidad den 4. Juni. Omkring halv fem om eftermiddagen, lige ved sol-



Bådsen i færd med at splejse en svær trosse på MOON BIRDS bakkdæk.

nedgang, skimtedes Table Mountain i den østlige horisont under skyerne, på en afstand af 40 sømil. Table Mountain er 1001 m højt og har en meget karakteristisk form, som et stort bord, derfor let genkendeligt selv set fra en stor afstand. Fra Table Mountain til Kap det Gode Håb er der kun 6-7 sømil men da klippen kun er 262 m høj vil vi ikke se den da mørket falder på inden længe, men vi vil se fyret når vi passerer.

Kap det Gode Håb blev opdaget af en Portugiser kaldet Bartholemeu Diaz i 1486, han døbte det Cabo Termentso eller storm kappet, men Kong Joao II af Portugal der var overbevist om at det var Afrikas sydligste punkt og dermed vendepunkt for en rute til Indien døbte det Boa Esperance eller Kap det Gode Håb. 11 år senere rundede en portugisisk fyr, der hed Vasco de Gama pynten i hans søgen efter en rute til Indien, han sejlede derefter sydøst på langs kysten, men pejlede snart efter land om styrbord, mod øst, og vidste at han var på vej ind i en bugt, som han navngav »Den falske bugt« da det alligevel ikke var vejen til Indien. Derefter fulgte han kysten mod sydøst, og først efter at have passeret Danger Point og Quoin Point kom han til Afrikas sydligste punkt som han navngav Cape Agulhas. Derefter sejlede han igen nordøst på og gik i land ved et sted han kaldte Natal, da han landede der juleaften, Natal er det portugisiske ord for jul, det er der hvor Durban ligger i dag. Senere fandt han vejen til Indien og gjorde flere rejser fra Europa til Indien.

I det næste århundrede fortsatte Portugiserne at bekæmpe »Det stormfulde hav« rundt om Kap det Gode Håb, for at sejle deres værdifulde rejser til/fra Østen, men havde kun ringe kontakt med Sydafrikas kyster, kun for at proviantere og tage ferskvand kom de der.

Senere kom flere skibe på denne fart fra England, Holland, Frankrig og også Danmark. En masse handelsvarer blev

fragtet til Europa rundt om Kappet, selv om en del gik tabt ved forlis eller blev kapret af pirater, der var ret udbredt dengang. Arabere og malaysiere var overalt i Det Indiske Ocean og tog alt hvad de kunne få fat i. Beboerne på Madagaskar er stadig 80% malaysiere, der stammer fra piraterne der slog sig ned på øen. Selv de europæiske lande drev pirateri, englænderne stjal skibe og last fra franskmændene, franskmændene fra hollænderne og vise versa. Hvis de gjorde det for Kronens fortjeneste var det kapring og legalt, hvis de gjorde for egen fortjeneste var det pirateri og de blev hængt.

I 1652 grundlagde Det Hollandske Ostindiske kompagni en koloni ved Table Bay, nu kendt som Cape Town, der var blevet en vigtig anløbsplads for skibene på Indienfarten. Det var let at få herredømme over landet, da der ikke levede andre der dengang. Negrene levede længere nord på, og ønskede ikke at leve i det kolde klima mod syd. Kolonien forblev under kompagniets herredømme indtil den engelske krone overtog magten i 1795.

I denne periode havde hollandske bønder dyrket jorden, først i nærheden af Cape Town men senere udvidet mod øst. Landet var, og er stadig, meget frugtbart, og de hollandske bønder, eller Boerne som de blev kaldt, anlagde en sund og rig koloni, som de kaldte Kap Kolonien.

Senere i 1835-37 anlagde de endnu to Boerkolonier Orange Free State og The African Republik, hvor landbruget blev succesfuldt. På dette tidspunkt havde englænderne overtaget magten i Kap Kolonien, de overtog første gang i 1795, hollænderne tog kolonien tilbage i 1806, men ved fredsftalen i 1814 fik England kolonien tilbage og Boerne kunne nu hilse sig selv som »Afrikaaners«.

Orange Fristat og Sydafrikansk Republik forblev uafhængige indtil Anglo-Boer krigen i 1899-1902, hvor landet blev en britisk koloni. Boerne kæmpede bravt for deres land, men englænderne var

overtallige og havde bedre våben end Boerne.

I mellemtiden var landet blevet attraktivt for negrene fra nord. Zulu- og xhoasnegre indvandrede gradvist, da der var arbejde og føde nok at få, over en lang periode blev de overtallige i landet, men ingen af dem ejede land i kolonien.

Som I sikkert ved kom der senere en voldelig tid, hvor hvide og negre sloges om magten, efter stort pres fra resten af verden opgav de hvide magten over landet og negrene tog over.

Som en kuriositet skal nævnes, at da de hvide havde magten i landet fandt man aldrig »Stowaways« ombord i skibene, det var ikke nødvendigt at lede efter nogen da ingen ønskede at forlade landet, i dag skal man eftersøge skibet meget grundigt for stowaways inden man forlader landet og man finder meget ofte nogen der på den måde prøver at komme væk fra landet, for at få et bedre liv et andet sted.

Durban Red 29. 6. 2001

I dag ankom vi Durban Red, turen fra Kap til Durban gik fint med dejligt vejr hele vejen. Flere hvaler kom svømmende han- og hunhvaler med unger legede rundt om skibet, på strækningen mellem Port Elisabeth og Durban så vi søløver og selvfølgelig masser af delfiner. Vi sejlede tæt på kysten hele vejen for at undgå Agoulashstrømmen, der løber vest på lidt ude fra kysten, landet er smukt at se på med klipper, skrænter og sandstrande mod søen, og landet i baggrunden er grønt og frodigt, det minder om Irland.

Da vi ankom var der ingen lods at få, så vi ankrede til kl. 3 om morgenen da en lods kom pr. helikopter og tog os ind til Durban.

John Schlotfeldt tog herefter hjem yil Marstal på ferie, og fortsætter efter næste udmønstring med korrespondancen. Efterfølgende rejse er beskrevet i Maritimt Center Ærø's medlemsblad »Jagt-pælen«. Foreningen har adresse på Søfartsmuseet.



M/S MOON BIRD.

Frivillig på M/S SAMKA

Af KAJ JOHANSEN

Nu sidder jeg igen ombord i SAMKA på vej fra Svendborg til Århus, det er anden gang, jeg er med. Første gang var det en uge med korn fra Ærøskøbing til Svendborg eller Odense.

I denne omgang bliver det 14 dage. Den første uge korn fra Ærø til Svendborg og fra nu af skal det være foderstoffer til Kolby Kås, Samsø, så ellers i fast rutefart med økologisk hvede fra Samsø, Brattingborg, til Vejle, men ellers bliver sejlsplanerne lavet om fra dag til dag, en tur fra Bornholm til Vejle med havre er også i udsigt.

Som frivillig ulønnet og interesseret, som der står i hyrekontrakten, bestrider man alle job på det lille skib, havnearbejder, sømand, kok, maskinpasser og navigatør. Alsidighed og opfindsomhed er næsten en betingelse, selv om man udnytter sine forskellige anlæg og interesser. Der er altid brug for en hjælpende hånd både her og der, man deltager i det hele – også det kedelige og anstrengende arbejde efter bedste evner og formåen.

Der indarbejdes hurtigt hensigtsmæssige arbejdsmetoder, hvor der spares tid og kræfter, efter sin alder er skibets indretning gennemtænkt i de forskellige arbejdsprocesser, og der er mange, skibsarbejde, fortløjning, søklar, lastning og losning, rengøring inde og ude, madlavning, indkøb, regnskab, motor, elforsyning, pumper, tanke, navigation og kommunikation.

At bevare et stykke dansk sejlsende kulturhistorie er ikke bare lige til. At holde skibet beskæftiget med en fastlønnet skipper og bedstemand har måttet opgives og der er så taklet om, hvorefter SAMKA nu drives udelukkende med frivillige. D.v.s. man nu efterlyser frivillige der kunne tænke sig at komme ud og prøve kræfter med sømandslivet. Erfaring er ikke en nødvendighed, men selvfølgelig en fordel. Alle kan være med, der skal bruges folk til mange opgaver ombord, lige fra kabystjans til arbejde i maskinen. Vil du vide mere om SAMKA så ring på tlf. 62 53 32 14 eller kig på internettet på adressen www.samka.net



M/S SAMKA.

Det er ikke nødvendigt, at have en fortid til søs, alle kan være med, selv om det kan være en fordel. Efter egen erfaring har min tid til søs i fordums tider været til god hjælp, men alt kan læres, og der udveksles erfaringer i det tætte givtige samvær.

Samværet og tilrettelæggelsen af arbejdet i de snævre omgivelser er et værdifuldt element, som udvikles over en af de mange kopper kaffe i messen og styrehuset.

I den tid man er ombord, kan alle pengene til fitnesscenter og lignende spares, og man sover godt om natten, selv om armene er blevet længere og ømme. Ligeledes får man set de smukke danske kyster på alle årstider både dag og nat.

Coasterprojekt DANISH ARROW

Af MIKKEL KÜHL

»Det er min sidste rejse med BP. I sidste uge havde jeg sejlet i 10 år og 10 måneder. Nu er det slut. Vi mener, skibet er for godt til at lægge op, men desværre er det ikke os som bestemmer. Hav en god rejse«.

Så få var ordene, da jeg en tidlig lørdag morgen i november kom ombord i gas-tankskibet DANISH ARROW. Der var skif-

tedag, og et par besætningsmedlemmer afmønstrede for sidste gang, mens et par nye skulle tage *deres* sidste tårn ombord. DANISH ARROW var sammen med sit søsterskib DANISH DART faldet for den såkaldte 25 års regel, og skulle lægges op ved årsskiftet 2001/2002. 25 års reglen betyder, at skibe over 25 år af sikkerhedsmæssige årsager bliver udfaset fra olieselskabet uanset stand. Selskabet, BP, fandt



At sejle i tankskibsfarten er ensbetydende med at sejle fra terminal til terminal. Her ligger DANISH ARROW i Fredericia og får de fire tanke fyldt op med proban. Sune, som er på vagt, fortæller, det vil tage 10 timer at laste. »Vi indtager kun 90 kubikmeter i timen. Udstyret i land kan ikke klare mere. Det skulle ellers kunne klare 150-160 kubikmeter, men det gør det ikke. Skulle uheldet være ude vil wirene blive kappet, og skibet får lov til at sejle sin egen sø«.

ingen grund til at erstatte skibene med ny tonnage, og dermed sluttede endnu et kapitel for den mindre danske søfart. For mange besætningsmedlemmer betød det farvel til en arbejdsplads igennem mange år på godt og ondt, mens det for vordende søfolk var slut med endnu en mulighed for at blive beskæftiget i nærfarten.

Med oplægningen er de to søsterskibe blevet en del af en dystre statistik: I 1973 var der 670 skibe i den traditionelle coasterstørrelse på op til 1000 tons. I dag er der under en snes tilbage. Skibe op til 2000 tons følger samme hastige udvikling. Det står derfor klart, at vi som museum ikke skal vente for længe med at indsamle materiale fra denne epoke, som er ved at rinde ud. Grunden til denne iver er primært, at mens der foreligger masser af tilgængeligt materiale om sejlskibstiden, ser det straks mere sparsomt ud for vores egen samtid. Hvis vi skal have chancen for at »fange« søfolkene i deres rette element på de mindre skibe, som igennem en lang årrække har besejlet de danske havne, må vi slå til i en fart. Det var derfor glædeligt, at vi med hjælp fra Statens Museumsnævn kunne stå ud på en rejse med DANISH ARROW.

At valget i første omgang faldt på DANISH ARROW var ikke helt tilfældigt. Skibet er ganske vist hjemmehørende i Århus og ejeren en stor multinational koncern, så ved første øjekast kan det virke en smule bizart, at et lokalmuseum kan have interesse i et sådan skib. Forklaringen skal naturligvis først og fremmest findes hos søfolkene. – Besætningerne på de to søsterskibe havde i stor udstrækning marstallere ombord. Dernæst er Marstal Søfartsmuseum også coasterfartens museum, og hvad kunne være mere naturligt end at begive sig til søs for at beskrive forholdene ombord på et af de sidste mindre tankskibe?

Efter at have kontaktet skipper Niels Vestergaard, blev der lavet en aftale om »påmønstring«, og med få dages varsel



Finn tilser maskinen. Det er en B&W Alpha, som yder 1160 hk, hvilket giver skibet på 926 bruttotons en maksimal fart på 12,2 knob.

blev rygsækken pakket. Foruden de sædvanlige grejer som tandbørste og underbukser, indeholdt den også betydelige mængder elektronisk grej: digitalkamera, videokamera, bærbar computer og båndoptager. Museets udsendte var dermed rustet til tænderne og klar til aktion...

DANISH ARROW var forinden sejlet fra Køge til Brofjorden lidt nord for Göteborg for at indtage en ladning probangas. Skipper og undertegnede skulle derfor ud på en længere rejse for at komme ombord. – For søfolk i nærfarten er køreplaner, taxaer, busser og tog en fast bestanddel, når de skal transporteres til og fra arbejdspladsen. Efter at have skiftet transportmiddel et par gange undervejs, lykkedes det at nå frem til gasterminalen i Brofjorden, som lå temmelig afsondret, hvilket er forståeligt nok. – De mange advarselsskilte ved portvagten talte sit eget sprog. Komprimeret gas er bestemt ikke ufarligt.

Efter at have tjekket ind hos portvagten fik skipper ledt os vel udenom en sand urskov af rørledninger og pumper og ud på den pier, hvor DANISH ARROW lå fortøjet. Fra kajkanten stak en snabel

ned i dækket på skibet. Lastningen var stadig i gang, hvad der ikke var noget at sige til. Selvom DANISH ARROW var et mindre skib i sin branche, tog det mellem 10 til 12 timer at blive fuldt lastet alt efter trykforholdene. Vi skulle derfor først afgå nogle timer senere samme morgen. Jeg kunne lige få et hurtigt nap, før morgenmaden blev sat på bordet klokken 8.

Inden jeg gik til køjs i mit eget lille kammer, skulle førstestyrmand, Per Gertz, afløse en af skibsassistenterne på dækket. Dæksvagterne blev afløst en gang i timen, så de kunne få en lille rygepause i mandskabsmessen, der sammen med officersmessen var de eneste sikkerhedsgodkendte rygerum om bord. »Vi får godt vejr... X-rated«, sagde førstestyrmanden, og pegede på sin walkie-talkie inden han forsvandt ud på dækket, »X-rated. Det hele skal være X-rated«. Når elektronisk udstyr er X-rated vil det sige, at det ikke kan give elektriske udladninger eller gnister fra sig, hvilket var behageligt nok at tænke på, når man ved, at komprimeret probangas er eksplosionsfarligt, og gerne vil udvide sig 350 gange! Det betød så samtidig også, at det var helt forbudt at bruge noget af alt det medbragte elektroniske grej udendørs, så længe der blev lastet eller losset. (Probangas kender vi i øvrigt alle sammen. Det er det, som bliver puttet i mindre gule flasker til gaskomfurer, kogeapparater, campingvogne og lystbåde). DANISH ARROW kunne med sine 4 tanke rumme 923 kubikmeter.

Efter morgenmaden var skibet ved at være klar til afgang. Snabelen blev frigjort af skibsassistenterne, mens havnearbejdere i land løftede den op ved hjælp af et integreret kran-arrangement. På broen var der heftig aktivitet imens. En stor bunke cargopapirer skulle gennemses og underskrives sammen med loadingmestren fra terminalen. Imens kom lodsens ombord, som blev budt på den obligatoriske kaffe. Motoren blev startet op, og



Peter og Sune tager en duel på Sony-Playstation i mandskabsmessen. Spillekonsollerne havde skibsassistenterne selv indkøbt. De blev brugt flittigt om søndagen, hvor der var hviledag. Da de to søsterskibes skæbne blev kendt, skulle der trækkes lod om hvem der blev den heldige vinder af de to konsoller. På DANISH ARROW blev det Sune til højre i billedet, og han vandt således mere end en gang den dag.

DANISH ARROW var nu klar til at begive sig mod næste destination, der var en større terminal ved Slagen oppe i Oslofjorden. Det var der probanen skulle afleveres. Førstestyrmanden fik ret. Vejret blev godt, og sejladsen ud gennem den svenske skærgård på vej mod Slagen skete på et næsten spejlblankt hav. Lodsens forklarede, at han havde mellem 2 og 3 sejladses om dagen, og kommenterede DANISH ARROWS ringe størrelse. Men det skal med, at han lejlighedsvis førte skibe på indtil 300.000 tons ind til de store terminaler omkring Göteborg, hvilket selvfølgelig placerer DANISH ARROW i den mindre ende af skalaen.

Da jeg havde snakket lidt med den svenske lods, tog jeg et par billeder fra vingen ud over den stille skærgård. De billeder man kan tage med sådan et elektronisk kamera bliver automatisk utroligt

skarpe, hvilket naturligvis gør det lettere for fotografen. – Man skal nærmest gøre sig umage for at lave et dårligt billede. Samtidig skal man ikke tænke på at fumle med at skifte film og vente på fremkaldelse. I stedet er der en lille harddisk, der skal tømmes engang imellem. Det gøres ved at føre data fra kameraet over til den bærbare computer. Derpå kan man behandle billederne på computeren, redigere i dem og bruge dem til tidsskrifter (som dette) eller til udstillinger og lignende. For museet er det tidsbesparende og billigt samtidig med, at kvaliteten er i top. – Alt i alt en ideel løsning. Hvad mere kan man ønske sig? Desværre havde museet lige fået det ny superkamera, inden jeg skulle af sted. Derfor nåede vi ikke at sikre os, hvor mange billeder der var plads til at tage, før kameraet løb »tør« for plads og skulle tømmes. Jeg opdagede hurtigt at dette tal var syv,

hvilket viste sig at være temmelig besværligt.

På den første af utallige ture til mit lille kammer, hvor jeg skulle »tømme« kameraet, mødte jeg førstestyrmanden, Per, igen. Han sad i officersmessen og spiste sin frokost helt alene en halv time før, vi andre skulle til fadet, fordi han skulle have sin sekstimers vagt på broen. Han fortalte, at skibene blev bygget med to messer, og det holdt man siden fast ved. Denne skarpe opdeling af mandskabet blev dog ophævet ved højtidelige lejligheder som jul og nytår, hvor en speciel ekstra bordplade blev sat imellem de to borde i officersmessen, så der kunne blive plads til alle. Imens Per nød en bøl ledsaget af Frøken Jensens Whiskeysovs, gjorde han rede for officerernes forskellige ansvarsområder. Selv tog han sig af sikkerheden om bord og forklarede, at det firkantede »hus« midtskibs var delt i



DANISH ARROW ligger for enden af pieren i Esbjerg. De mindre havneanlæg som dette bliver der stadig færre af, hvilket gør det sværere for de mindre skibe at få laster. Gasanlæggene bliver større og centraliserede, og i stedet for at sejle gassen til de mange havnebyer i Danmark, foretrækker de store selskaber at bruge lastbiler i stedet. Forsendelserne kan komme hurtigere frem på denne måde, men prisen på gas bliver dyrere.

to. Der var et rum til de elektriske generatorer, som trak maskineriet samt et pumperum, hvorfra de mange pumper til gasanlægget ombord blev styret. I det elektriske rum var der konstant én atmosfæres tryk, der skulle holde luften udefra væk i tilfælde af uheld. Derfor var et slusekammer også nødvendigt. Skulle man være så uheldig at åbne begge døre samtidig, sørgede en anordning for, at alt ville gå i stå automatisk.

Da klokken var tolv, kom de andre til bords, mens Per gik på broen. Skipper havde været på brandkursus, og det blev der snakket en del om. Det varede dog ikke længe, før emnet skiftede. Via et missil i en borerig i Mellemøsten kom det hurtigt til at handle om mad. Maden var noget som optog alle ombord. Arbejdet kunne til tider være temmelig rutinepræget, og maden var en af de ting, som vekslede fra dag til dag. Det lød til at gode kokke var svære at få fat på (personligt synes jeg maden var rigtig god ombord, men her var jeg blandt feinschmeckere). Kokkene var den faggruppe ombord, som sammen med de ubefarne skibsassistenter blev skiftet hyppigst ud. Mange kokke gik af den ene eller anden grund i land, eller stod til søs for en kortere periode. Det var kun ganske få som blev længere tid på søen. De ubefarne skibsassistenter var typisk midt i et uddannelsesforløb, og var kun tilknyttet DANISH ARROW i kortere perioder.

Da klokken blev omkring halv tre om eftermiddagen, blev lejderen gjort klar til den norske lods, som kom ombord ved indsejlingen til Oslofjorden. Tre store passagerfærger gjorde os selskab på vejen indad, mens lodsens havde overtaget styringen. Førstestyrmanden tjekkede GPS'en og de tre monitører, som viste radarbilleder og elektronisk søkort. Den lille blå prik i midten af søkortet var DANISH ARROW, som slavisk fulgte en rød linie på vej til Slagen. Det var vigtigt, at nå Slagen før en englænder, da vi ellers skulle diri-



Per tjekker det elektroniske søkort, der via satellit angiver skibets nøjagtige position. Bagved Per er der et lille kontor, hvor de mange papirer blev ordnet. Selvom elektronikken har taget over, skal søkort af papir stadig være ombord og rettes i hånden. Det er Pers opgave.

geres til plads 3. Slæbebåd var påkrævet på denne plads, og det ville det betyde en ekstraudgift på mellem 5000 og 6000 kr., hvis englænderen kom ind først. Da radarskærmen med store tal viste at klokken var 15:17:10, kunne man skimte en døsig gasflamme stige til vejrs inde på land. Målet var nået, og da der ingen englænder var at se, kunne DANISH ARROW lægge til som planlagt uden slæbeassistance.

Endnu engang blev en snabel tilsluttet skibet. På dækket gik befaren skibsassistent Henrik og havde vagt. Her var der et lige så kaotisk rørsystem som i terminalerne på land. Visse steder strittede en måler frem af kaosset. »Man skal ikke kigge efter rør«, sagde Henrik. I stedet skulle man kigge efter farverne. De gule elementer var til væske, mens de blå var til gas. Henrik havde vagt fra 12.00-18.00 og fra 00.00 til 06.00 og fulgte dermed det toholdsskifte som alle på nær maskin-

mesteren og kokken var en del af. Maskinmesteren, Finn, fulgte en arbejdsdag som i land, mens kokken Timos arbejdsdag sluttede efter oprydning af aftensmaden. Inde i pumperummet stod der to cykler af ældre dato, som kunne bruges af dem, der nu engang havde frivagt. Mens sneen langsomt dalede ned fra himlen forklarede Henrik, at det nu mest var om sommeren, de blev brugt. Så var der lidt mere at kigge på. Hvordan de havde fået dem bugseret i land i Slagen er i øvrigt en gåde, for kajkanten var dimensioneret til skibe af helt andre størrelser end DANISH ARROW. Al kontakt til og fra land skete via en stige, som automatisk blev sænket 3-4 meter ned for at nå dækket.

Da skibet hen ad midnat var færdigloset, blev der endnu engang gjort klar til afgang. DANISH ARROW skulle til Fredericia for at hente gas til Esbjerg. Jeg havde været oppe i næsten 20 timer, og trængte

til lidt hvile. For mig var arbejdet kun lige begyndt, og da jeg vågnede næste morgen, var vi et eller andet sted mellem Oslo og Skagen. Det elektroniske kamera blev tømt (igen) og båndoptageren gjort klar til endnu en dag i DANISH ARROW.

Jeg sejlede med helt til Esbjerg, og var således ombord i en lille uges tid. Det lykkedes at få lavet 6 timers interviews, 5 timers video, 50 sider notater og 350 billeder (kameraet blev tømt nogle gange...). Og indrømmet: Det var vemodigt, da DANISH ARROW stod ud af Esbjerg havn og forsvandt i tågen...

Tilbage er kun at rette en tak til besætningen: Niels, Ulrik, Per, Finn, Timo, Sune, Henrik og Peter for deres store tålmodighed med de mange spørgsmål og blitzende kameraer, og ønske dem god vind fremover. Og undskyld det med hornet i Kattegat. Det var ikke meningen at vække jer. Det var et uheld. På ære!



Dannebrog ude agter er ved at blive en sjældenhed i de danske farvande, ligesom det også er tilfældet med danske besætninger. DANISH ARROW og DANISH DART beskæftigede stort set kun danskere i deres 25 år på søen. På billedet ses også to stålkurve til trosserne. At holde styr på de endeløse meter af tovværk er skibsassistenternes opgave.

K. K. Henriksens arkiv

Af KARSTEN HERMANSEN

Marstal Egnsarkiv fik en meget stor og helt enestående gave i det sene efterår 2001, en gave bestående af mere end 40 ringbind med optegnelser om Ærø's historie. Giveren er den nu 85 årige K. K. Henriksen, som efter endt uddannelse i Post- og Telegrafvæsenet forlod Marstal og nåede at arbejde på Bornholm, Sjælland og Jylland, før han havnede på Fyn som stationsleder i Post- og Telegrafvæsenets forstærkertjeneste i Odense.

I Odense var der et landsarkiv, og Henriksen fik efterhånden sin daglige gang på arkivet. Til at begynde med kunne det kun blive til en times tid efter fyraften. Til andre tider var lørdagen den eneste mulighed, men efter pensioneringen kunne arkivet besøges dagligt, og det blev det så.

Udgangspunktet var egentlig slægtsforskning, men det kan jo gøres på mange måder. Det særlige ved Henriksens slægtsforskning er, at han har undersøgt alle arkiver systematisk i de områder af øen, hvor han stødte på slægtninge. Oplysningerne om Marstal er derfor særligt mange, men resten af øen er også flittigt undersøgt. Resultatet blev, at Henriksen gennem mange år har været den, der frem for nogen kender detaljerne i Ærø's historie. Det har været til gavn for mange, men med afleveringen af optegnelserne til Egnsarkivet bliver det nu til gavn for endnu flere.

Hvad er det så, man kan finde? Jo, man finder oplysninger om ejendomme, skøder, tinglysninger, retssager, kirke- og skolevæsen, men også information om landbrug, traditioner, skikke og meget andet. Henriksen har ikke kun undersøgt snævert, hvad der havde hans interesse. Tværtimod er optegnelserne år for år komplette, og det giver mange muligheder for at finde oplysninger af især personalhistorisk interesse uden at skulle drage helt til Odense og selv gennemgå arkivalierne, som tilmed er vanskelige at læse for de fleste.

De ærøske arkiver – for Ærøskøbing Kommunes Lokalhistoriske Arkiv deler nemlig gaven med Marstal – har derfor fået et unikt materiale, som kan gøre det langt mere spændende at arbejde med Ærø's historie, selv om man ikke kan læse gotisk håndskrift, og selv om en tur til Landsarkivet i Odense er udenfor rækkevidde. Samtidig kan optegnelserne give inspiration til nye historiske undersøgelser, som så senere kan udbygges ved et – eller flere – besøg på Landsarkivet.

For at optegnelserne kan gøres anvendelige for flest mulige, er Ejnar Vestergaard og undertegnede for øjeblikket i gang med at registrere materialet. Men det er naturligvis også vigtigt at udnytte den flotte gave, og som en illustration af optegnelsernes mangfoldighed har jeg valgt at fortælle historien om Rasmus Rasmussen, der kom gruelig galt afsted i 1744.

Rasmus Rasmussen-sagen

– sodomi og afstraffelse i midten af 1700-tallet

Af KARSTEN HERMANSEN

Afsløringen

Luften sitrede af panik den 16. december 1744. Dagen inden havde assessor og amtsforvalter Johan Christoph Hanefeldt på Gråsten Amtstue nemlig fået en indberetning fra provst Kuhlmann i Rise om, at den 31-årige kådbo Rasmus Rasmussen fra Dunkær skulle have haft kønslig omgang med en hoppe den 30. november på en af herregården Gudsgaves marker.¹ Den 16. december var Hanefeldts fodsvend fra morgenstunden gået til Dunkær for at hente synderen, men han kom tomhændet tilbage. Fuglen var fløjet. Rasmus Rasmussens kone Anne og hans moder havde stået ene tilbage i huset og fortalt, at han var stukket af uden at efterlade sig spor af nogen art.

Det var en ulykkelig sag på flere måder. Rasmus Rasmussen havde ikke alene begået en skammelig handling, men havde djævelen nu fået ham til at begå selvmord, ja så var hans vildfarne sjæl udelukket fra at blive frelst. En helt tredje sag var, at amtsforvalter Hanefeldt var stærkt bekymret for, at nogen ville sætte fingre på hans embedsførelse, selv om han nu ikke mente, at der var sket fejl af nogen art. Desuden var der stadig håb om at finde den forsvundne Rasmussen i live, og derfor blev alle Ærøs færgesteder og byer varskoet, så Rasmus Rasmussen i bedste fald kunne pågribes.²

Allerede samme aften kunne den bekymrede Hanefeldt tørre sveden af panden. Den forsvundne Rasmus Rasmussen var fundet i god behold i Marstal, og inden længe var han indbragt på Gråsten Amtstue, hvor den retlige procedure tog sin begyndelse.

»Hvorfor stak du af fra dit hus og blev i Marstal indtil i aften?« var Hanefeldts første spørgsmål. Hvad skulle Rasmussen svare? Efter nogen tøven sagde han så: »Min samvittighed tvang mig. Jeg følte mig nødsaget til at gå bort, nu hvor jeg havde tilstået min onde gerning til provsten i Rise. « Det svar var Hanefeldt tilfreds med. Men vel vidende, at han selv havde spærret alle udrejsemuligheder fra øen, måtte han dog lige høre, hvordan Rasmussen i grunden havde tænkt sig at komme videre fra Marstal – og hvorhen? Dét havde Rasmussen tydeligvis ikke gennemtænkt, for på den ene side ville han tage ned til sin slægt i Kiel, men på den anden side havde han ikke i sinde at forlade sin elskede kone og børn.³

Inkvisitionen fortsatte: »Hvorfor indrømmede du din forseelse hos Kuhlmann i Rise Præstegård i går? Gjorde du det frivilligt, eller var du tvunget af din samvittighed?«

»Min samvittighed tvang mig,« gentog Rasmussen, som mente, at angiveren – for en sådan var der – alligevel ikke kunne bevise noget. »Så kunne han da i det mindste have råbt til mig, så hændelsen aldrig var blevet til noget!«

»Vil du overfor Gud og øvrigheden frivilligt tilstå din misgerning her i amtsprotokollen? Tænk på al den fortræd og vidtløftighed du slipper for« truede Hanefeldt. »Ja,« sagde Rasmussen, »det vil jeg – i håbet om nåde fra Gud og den høje øvrighed.«

Men der var stadig brug for detaljer.

»Kender du angiveren?«

»Nej, men jeg tror nok, jeg så ham, da

det hele var forbi. Men jeg ved ikke, hvem han er. «

»Hvad med hoppen? Kendte du den? Ved du, hvem den tilhører?«

»Nej, jeg husker end ikke, om den var brun eller sort, for den var helt våd af sne. «

Spørgsmålene blev ved. »På hvilken mark foregik det? Ved du dét?«

»Jeg var i Ronæsmark, men angiveren må have været i Trappeskov, hvor han kunne stå under muren lige ved dæmningen. Han kunne have råbt til mig og forhindret alt dette her,« gentog Rasmussen bittert.

Det siger sig selv, at Rasmus Rasmussen efter denne tilståelse røg direkte i fængsel. Han kom straks i bold og jern, og dér kunne han så vente, til sagen fortsatte. Og det gjorde den allerede næste dag, da sandemanden og synsmanden, Rasmus Andersen og Jørgen Jørgensen, fra Dunkær mødte op på Gråsten for at høre Rasmussen bekende sine synder nok en gang.

»Husker du, hvad du bekendte i aftes på dette sted?« Jo, det gjorde han da. Amtsprotokollen blev åbnet, og Hanefeldt oplæste Rasmus Rasmussens bekendelse, som blev bekræftet. »Vil du i den videre procedure uden undtagelse tilstå og stadfæste denne frivillige bekendelse ved ting og ret?« Det lovede Rasmussen, og de to vidner bekræftede med deres underskrift, hvad de havde overværet.⁴

Det var meningen, at Rasmus Rasmussen skulle sidde fængslet på Søbygård, men det måtte opgives, da fangehullet var under reparation,⁵ så Rasmussen forblev på Gråsten.

Rasmus Rasmussens sag var jo egentlig alvorlig nok, men den 6. februar 1745 blev sagen dog betydeligt værre, da han tilstod, at han otte år tidligere havde haft »Kiød i Kiød« på Lauritz Albertsøns brune hoppe ude ved Vejsnæs i Dunkærmark. Tre år senere, hvor han i mellemtiden var blevet gift, havde han foretaget

samme ugerning på Peter Kocks sorte hoppe. Begge dyr var siden hen døde, men Rasmussens kone havde vidst det, inden han blev fængslet på Gråsten.⁶

Retssagen

Samuel Schou blev af Hanefeldt, i dennes egenskab af birkedommer i Gråstens len, udnævnt til anklager i sagen, medens rådmænd Albert Christensen fra Ærøskøbing blev forsvarer. Hanefeldt var dommer, men blev assisteret af tingskriveren Johann Gottlob Kirstan. Ved det første retsmøde deltog også otte tinghørere fra Lille Rise. Rasmus Rasmussen blev indstævnet til tirsdag den 16. februar 1745. Ved samme lejlighed skulle sandemanden og synsmanden, Rasmus Andersen og Jørgen Jørgensen, vidne sammen med sigtedes hustru Anne.⁷ Ifølge Gråsten Amts tingbog var interessen dog helt og holdent samlet om, hvorvidt Rasmus Rasmussen havde haft sit lem helt inde i hoppen. Det kunne Rasmussen bekræfte, at han havde, hvorimod han ikke var i stand til at sige, om han også havde efterladt sin sæd i det stakkels dyr. Ved næste retsmøde den 23. februar var de otte tinghørere alle fra Dunkær. Endnu en gang skulle den ulykkelige hændelse gennemgås, og Samuel Schou fik endnu en gang en bekræftelse af forseelsen, inden han uddybende spurgte, om Rasmussen også havde plejet tilsvarende unaturlig omgang med kvier eller får? Det fik Schou dog ikke noget ud af, ligesom forespørgselen om hor, mord og tyveri var frugtesløs. For at også hoppen kunne blive straffet, måtte Schou vide, om Rasmussen vidste, om hoppen stadig levede. Men det kom der heller ikke noget resultat ud af, og inden længe tog dommeren – Hanefeldt – over og spurgte, om Rasmus Rasmussen ønskede angiveren indstævnet for retten. Det følte Rasmussen egentlig ikke noget behov for, forseelsen var jo allerede tilstået.⁸

Men man måtte nødvendigvis til bunds



Det var her på Gudsgaves marker i Trappeskov, at Rasmus Rasmussen begik sin brøde. Her ses landskabet i en fredelig eftertid.

i en så alvorlig sag, og snart gik der bud til angiveren, som havde overværet Rasmus Rasmussens forseelse, om at møde på Rise Ting den 2. marts 1745. Angiveren var Hans Clausen, en ungarl fra Marstal. Hanefeldt ville gerne have nogle få oplysninger bekræftet, så sagen kunne få en ende. Men noget tyder på, at Hanefeldt – trods løfter om vogntransport og hurtig ekspedition – ikke helt stolede på, at Hans Clausen havde lyst til at møde op den 2. marts. Tidligere havde Clausen nemlig undladt at møde op, angiveligt fordi han havde stødt sin fod. Derfor blev Clausen nu truet med, at en eventuel udeblivelse ville koste ham et ekspresbud til Nordborg og et efterfølgende sagsanlæg. Dét skulle nok hjælpe på helbredet! Og det gjorde det. Endnu en gang gennemgik anklageren Samuel Schou den til kedsommelighed udpenslede sodomiafære, og Clausen bekræftede, at han havde overværet det hele, men vidste i øvrigt intet som helst. Hverken om hoppen, dens ejermand eller Rasmus Rasmussen.

»Men hvorfor greb du ikke ind?« ville retten vide, og Hans Clausen fortalte, at han var blevet så ængstelig ved synet, at han var blevet stum. Senere, da han var kommet sig, havde hans samvittighed givet ham konstant uro, og derfor var han gået til provsten.⁹

Kun en uge senere – den 9. marts – var retten atter sat. Nu skulle anklageren vide, om Rasmus Rasmussen havde skriftet sin forseelse, og om han havde været ved Herrens bord, efter at han for fem og otte år siden tidligere havde forgrebet sig på hopper. Rasmussen havde ikke skriftet sin forseelse, men han havde da tit og ofte været til alters. »Jamen ved du da ikke, at det er en vederstyggelig synd for Gud, du har begået?« anklagede Schou. »Nej, så havde jeg da aldrig gjort det,« forsvarede Rasmus Rasmussen sig. »Har du aldrig hørt, hvad der står i det sjette bud?«¹⁰ fortsatte Schou. »Jo,« svarede Rasmussen. »Hvorfor gjorde du det så alligevel« og fik straks efter det svar, han ønskede sig: »Det skyldes mine syndige

tanker og Satans indskydelse.« Og på dét grundlag var der ingen vej uden om en sikrere fængsling af Rasmussen, mente Schou, som tvivlede på, at arrestanten på nuværende tidspunkt var blevet helt fri af Satans indskydelser. Hanefeldt forsikrede ham dog om, at forvaringen allerede var sikker nok.¹¹

Dommen

Efter endnu nogle retsmøder, som ikke tilføjede noget nyt eller ændrede sagens stilling, kunne Hanefeldt sammen med de otte sandemænd den 6. april afslutte sagen. Rasmus Rasmussen havde for længst tilstået, og i Danske Lov af 1683 stod der udtrykkeligt, at omgængelse imod naturen skulle straffes med bål og brand,¹² så det skulle altså blive Rasmus Rasmussens skæbne at ende sine dage ved at blive brændt levende.¹³

Så galt kom det dog ikke til at gå, for inden længe var Rasmussen blevet benådet af hertug Frederik af Glücksborg. Det opløftende budskab blev meddelt ved et retsmøde den 4. maj. Han kunne beholde sit liv, men til gengæld skulle han kagstryges og dernæst landsforvises fra kongeriget og hertugdømmerne. Samtidig skulle han love, at han ikke ville gøre noget forsøg på at vende tilbage eller hævne sig, lige så lidt som han ville bære noget had i sit hjerte af den grund.¹⁴

Afstraffelsen skulle finde sted samme dag. Rasmus Rasmussen blev straks overgivet til skarpretter Johann Bams fra Sønderborg, som skulle tildele ham 36 slag med piskan, hvorefter Samuel Schou fulgte den landsforviser til Haderslev.

Og så var den sag ude af verden. Men lidt senere på måneden fik Hanefeldt anfægtelser over dommen, selv om den i forhold til døden på bålet var mild. Borgmesteren og skarpretteren i Sønderborg havde nemlig erindret Hanefeldt om et tidligere tilfælde på Ærø, hvor en Rasmus Hansen havde begået blodskam med sin stedatter. Først var han blevet dømt til

døden, men så var han blevet benådet og i stedet fået 27 piskeslag.¹⁵ Rasmus Rasmussens straf havde altså nok alligevel været for hård, men det var der jo ikke noget at gøre ved nu, hvor straffen for længst var eksekveret med en næsten fuldstændig lemlæstelse af Rasmussens krop til følge. Det var jo også menneskeligt at fejle, trøstede Hanefeldt sig med og valgte at betragte sin fejl som en ansporing til ekstra forsigtighed i fremtiden.¹⁶

Den 26. juni 1745 kunne regnskabet gøres endeligt op. Processen havde kostet 108 rigsdaler og 21 skilling, og Rasmus Rasmussens kone Anne, der nu omtaltes som enke, skulle bidrage med 15 rigsdaler og 27 skilling – nøjagtig det beløb, der var tilovers, når alle familien Rasmussens kreditorer havde fået deres.¹⁷

Den beskedne formue var borte, og den tilbageværende familie skulle begynde forfra. Heldigvis lykkedes det Anne, som på det tidspunkt var 39 år, at beholde kådet i de næste ti år, så hun kunne tjene til hendes og de to børns forsørgelse.¹⁸

Selv om enhver må væmmes ved denne skrækelige historie, som tilmed foregik på det Ærø, vi i dag mener er så stille og fredeligt, så er det alligevel vigtigt ikke at se på sagen med nutidens briller. Enhver historisk begivenhed skal måles med sin samtids alen, og det gælder naturligvis også sodomisager. Det gør ganske vist ikke de skrækindjagende kendsgerninger så meget mere begribelige, men det gør dog sagen mindre enestående.

Sodomisager på Christian VI's tid

Afbrænding af levende mennesker var som nævnt Danske Lovs straf for omgængelse mod naturen, som det hed i paragraffen 6-13-15. Bestemmelsen blev først afskaffet med straffeloven fra 1866, hvor afbrænding gennem flere år rutinemæssigt var blevet erstattet af langvarigt tugthusarbejde.¹⁹ Men så humane var myn-

dighederne i Danmark endnu ikke blevet i midten af 1700-tallet, og i dét lys bliver Rasmus Rasmussens sag ligefrem en af de mere fredsommelige.

Tyge Kroghs omfangsrige doktordisputats *Oplysningstiden og det magiske. Hentretelser og korporlige straffe i 1700-tallets første halvdel*, som udkom i 2000, rummer et væld af eksempler på datidens udvalg af straffe for forskellige forseelser. At piskan og galgen var i flittig brug, ses tydeligt af den opgørelse, som Krogh har lavet for Kalundborgegnen: hvis man var villig til at bevæge sig nogle kilometer rundt i området, var der rig lejlighed til at overvære hængninger, halshugninger og brændemærkninger.²⁰

Mulighederne for at opleve en afbrænding var noget mere beskedne men forekom dog. Således i maj 1735, hvor Kalundborgs borgere efter skarpretter Christian Ernst Puhans anvisning byggede to bål ved landevejen uden for Kalundborg. De godt 100 borgere – eller skulle man snarere sige tilskuere – slog kreds om bålene, hvor skarpretteren på det ene bål brændte en hoppe. På det andet bål blev ridefoged Hans Møller brændt. Han havde nemlig begået sodomi med hoppen, men trods sin alvorlige forseelse havde han alligevel fået lov at få hugget hovedet af, før han blev brændt.²¹

Tidligere på året havde de teologiske professorer på Københavns Universitet været optaget af, at vurdere en anden sag. 19-årige Thorgier Anonsen var ved Overhofretten i Christiania – det nuværende Oslo – blevet dødsdømt for sodomi, og hverken den sjællandske biskop Christen Worm eller professor Marcus Wöldike kunne anbefale nogen form for nåde. Men den forholdsvis nyansatte professor Jeremias Reuss syntes ikke, at de to førnævnte teologiske begrundelse i 3. Mosebog 20,15 nødvendigvis skulle gælde i Danmark, når der var tale om regler, som hørte til det jødiske straffesystem. Thorgier Anonsen var en ganske ung mand



Arrestanten Rasmus Rasmussen måtte blive på Gråsten, da fangehullet på Søbygård var under reparation. Her ses Søbygård med de solide og nyrestaurerede stensætninger.

med et fornuftigt levnedsløb, og han angrede oprigtigt, så Reuss anbefalede en benådning og en anden hård straf i stedet. Reuss blev bakket op af professor-kollegaen Hans Steenbuch, og Christian VI endte med at benåde den unge mand til strafarbejde på livstid.

Året efter kunne alle professorerne dog enes om at benåde for livsstraf i en sodomisag, hvor der ikke var tilstrækkeligt bevis.

Nu var det bare sådan, at kongen langt fra forelagde Det teologiske Fakultet alle sagerne. Christian VI tog ofte selv stilling, og i modsætning til blodskamssagerne, hvor kongen som regel fulgte Reuss' mildere linie, ja så var tendensen den stik modsatte, når det drejede sig om sodomi. I årene 1735 til 1745 blev ikke færre end ti sodomitter henrettet og brændt med det dyr, de havde haft omgang med.²²

Der blev ikke vist nogen blødsødenhed, når kønslig omgang med dyr skulle straffes. Rent faktisk markerede Christian VI's regeringsperiode fra 1730 til 1746 den hårdeste forfølgelse af sodomi siden Danske Lovs ikrafttræden i 1683.²³

Nåde, tilgivelse og jura

I 1740 så det ud til, at der atter skulle foretages en afbrænding af en sodomit. Niels Nielsen fra Jørlunde var nemlig blevet set, da han forsøgte unaturlig omgængelse med en hoppe. Det var hans tredje forsøg og første gang, det lykkedes for ham. Det lokale birketing fik hurtigt ham dødsdømt, og nogle måneder senere havde Højesteret konfirmeret dødsdommen. Endnu nogle måneder senere havde også Christian VI stadfæstet dommen, om end han dog formildede dommen ved at dømme Niels Nielsen til kvælning, før han blev brændt.

Hofprædikant J. B. Bluhme havde stor kongelig indflydelse, og efter en henvendelse fra de to slotspræster på Frederiksborg Slot gik han til kongen for at få henrettelsen udsat. Slotspræsterne havde nemlig fortalt, at Niels Nielsen var meget dårligt begavet og ikke havde forstand til at fatte, at han havde begået noget ulovligt, og vidste man ikke, man havde syndet, hvordan kunne man så angre sin gerning? Dét var det virkeligt alvorlige i dette tilfælde, for Gud kunne tilgive mennesket alt, forudsat at mennesket erkendte sin syndighed og angrede, før det ved døden blev stillet for Guds domstol. I første omgang reagerede kongen ved at forlange, at slotspræsterne underviste den dødsdømte grundigt, inden dommen eksekveredes. Slotspræsterne og Bluhme var dog stadig stærkt bekymrede for Niels Niensens sjæls fortabelse, så amtmanden turde simpelthen ikke føre dommen ud i livet, før kongen var blevet hørt nok engang. Og denne gang valgte Christian VI at følge sin hofprædikants anbefaling. Niels Nielsen blev benådet og sat til strafarbejde i Citadellet, hvor han samtidig skulle undervises i kristendom. Hoppen, som jo også var blevet dømt til bål og brand, blev i stedet skudt af natmanden og nedgravet uden alt for megen offentlighed.²⁴

Fra 1740'erne var der en tendens til en

stigende selvstændighed i den juridiske behandling af sodomisager. De retslærde opfattede sodomi som en forbrydelse mod Gud og ikke mod medmenneskene, og derfor forblev den ustraffet, hvis den foregik i hemmelighed. Strafadmålingen afhang helt og holdent af, om der var tale om fuldbyrdet sodomi. Havde der været kød i kød, var straffen henrettelse. Alle andre mislykkede forsøg kunne anskues fra to vinkler. På den ene side var det op til Gud at straffe de syndige tanker, der lå bag et forsøg. På den anden side skulle forstyrrelsen af samfundets ydre ro – ved at udføre det forargelige forsøg under vidners tilstedeværelse – straffes.²⁵

Konklusion

1700-tallets straffepraktis var altså ikke bare et simpelt spørgsmål om straf for ulovlige handlinger. Som tilfældet Niels Nielsen viste, kunne man ikke henrette en mand, der var for ubegavet til at angre sin synd. I det perspektiv var en hvilken som helst straffeceremoni en slags gudstjeneste, hvor angeren i dødsøjeblikket var afgørende.²⁶

Den religiøse begrundelse for det civile straffesystem vanskeliggjorde en kritik af systemet. Før dødsstraffenes umenneskelighed kunne formuleres, måtte der kort og godt gøres op med den religiøse forståelsesramme, for først når ideerne om den guddommelige hævn og nåde var ryddet af vejen, kunne ansvaret for dødsdommene placeres entydigt hos mennesket selv.

Et sådant opgør fik stigende styrke i slutningen af 1700-tallet, hvor italieneren Beccarias slog til lyd for, at dødsstraffen burde begrænses. Et egentligt forbud gik han dog ikke ind for, men det gjorde til gengæld danskeren C. C. Boeck, som ikke opfattede eksekutionerne som andet end fester for pøblen, og fremhævede, at et par tyske videnskabsmænd havde haft kontakt med et hoved umiddelbart efter dets afhugning!

Først i 1933 blev dødsstraffen ophævet i Danmark, men da var der gået 41 år siden den sidste henrettelse.²⁷

Men hvad med Rasmus Rasmussen? Hvordan skal vi – ud fra hans samtids tankegang – betragte hans skæbne? Ja, han fik jo sin straf og fred med sin Gud. Han blev landsforvist og kunne derefter opbygge en ny tilværelse. Det har naturligvis ikke været let, men han var dog fri for den skam, der med sin egen ulogiske nødvendighed klæbede til hans uskyldige kone og børn, som hjemme i Dunkær måtte genetablere en tålelig tilværelse, efter at næsten alt var taget fra dem. Så hvem fik egentlig den hårdeste straf? Jeg er ikke i tvivl...

Henvisninger

- 1) Alle sagsakter findes i afskrift i K. K. Henriksens arkiv i Marstal Søfartsmuseums arkiv. Alle henvisninger nedenfor til de primære kilder på Landsarkivet i Odense og Rigsarkivet stammer derfor fra Henriksens optegnelser. Se mapperne *Tingbøger 1734-1773* og *Dekreter m. m.*
- 2) Rigsarkivet. Glücksborg H 98, læg 4: brev til Kuhlmann fra Hanefeldt, dat. 16/12-1744.
- 3) Ægteparret var viet i Rise Kirke den 30. november 1738, altså nøjagtig seks år inden den sidste sodomiaffære.
- 4) Rigsarkivet. Glücksborg H 98, læg 4: actum Graasten Amtstue, dat. 16/2-1745.
- 5) Rigsarkivet. Glücksborg H 98, læg 4: Ambders D. Weise til J. C. Hanefeldt, dat. 19/12-1744.
- 6) Rigsarkivet. Glücksborg H 98, læg 4: udat.
- 7) Rigsarkivet. Glücksborg H 98, læg 4: Samuel Schous indstævning, dat. 16/2-1745.
- 8) Landsarkivet Odense. Gråsten Amts tingbog 1735-1773.
- 9) Rigsarkivet. Glücksborg H 98, læg 4: J. C. Hanefeldt til Jens Groth, dat. 5/3-1745. Ud fra indholdet bør datoen imidlertid være 1/3-1745. Landsarkivet Odense. Gråsten Amts tingbog 1735-1773.
- 10) Du må ikke bryde ægteskabet.
- 11) Landsarkivet Odense. Gråsten Amts tingbog 1735-1773.
- 12) Danske Lov 6-13-15.
- 13) Rigsarkivet. Glücksborg H 98, læg 4: skrivelse af J. C. Hanefeldt, dat. 6/4-1745.

- 14) Rigsarkivet. Glücksborg H 98, læg: Rasmus Rasmussens erklæring, udat. Landsarkivet Odense. Gråsten Amts tingbog 1735-1773.
- 15) Sagen – som fandt sted i 1727 – er i øvrigt kort omtalt i Frants Thygesen: »Danske Lovs indflydelse i hertugdømmet Slesvig«; i: Ditlev Tamm (red.): *Danske og Norske Lov i 300 år*, Viborg 1983, s. 264.
- 16) Rigsarkivet. Glücksborg H 98, læg 4: J. C. Hanefeldt til justitsråden (uden navn), dat. 26/5-1745. Landsarkivet Odense. Gråsten Amts tingbog 1735-1773.
- 17) Rigsarkivet. Glücksborg H 98, læg 4: opgørelse af J. C. Hanefeldt, dat. 26/6-1745. Se også boopgørelse sammesteds, dat. 18/12-1745. Sidstnævnte må dog være fejldateret, da oplysningerne allerede er kendte ved Hanefeldts opgørelse 26/6-1745.
- 18) Der var oprindelig tre børn, som alle var født mellem 1740 og 1745. Den ældste – datteren Maren – døde som spæd, hvorefter den næste datter, som blev født i 1741, overtog hendes navn. Sønnen Claus kaldte sig ikke Rasmussen, men Jørgensen efter sin morfar. Han var født på et tidspunkt mellem 1742 og 1745.
- 19) Ærø var en del af hertugdømmet Slesvig, men ikke desto mindre var Danske Lov i praksis indført på øen. For Ærøskøbings vedkommende blev det direkte godkendt af hertugen af Glücksborg ved et brev af 4. september 1683; jf. Thygesen, anf. arb., 1983, s. 263. Om lovens brug i øvrigt, se: Wilhelm von Rosen: »Den pæderastiske subkulturs opståen i København i 1860'erne«; i: *Den jyske Historiker*, nr. 58-59, Århus 1992, s. 80-100.
- 20) Tyge Krogh: *Oplysningstiden og det magiske. Henrettelser og korporlige straffe i 1700-tallets første halvdel*, Viborg 2000, s. 277ff.
- 21) Krogh, anf. arb., 2000, s. 10.
- 22) Krogh, anf. arb., 2000, s. 172f.
- 23) Krogh, anf. arb., 2000, s. 173.
- 24) Krogh, anf. arb., 2000, s. 174ff. Det var ikke kun manglende begavelse, men også stædig fastholdelse af sin uskyldighed, som kunne ændre en entydig dødsdom til strafarbejde på livstid. Det viser et militært eksempel fra 1733-1734, hvor bevisets stilling var klart nok, men synderen nægtede sig skyldig og endte i stedet med en kagstrygning og livstidsarbejde på Bremerholm; Krogh, anf. arb., 2000, s. 177f.
- 25) Krogh, anf. arb., 2000, s. 179.
- 26) Krogh, anf. arb., 2000, s. 355.
- 27) Krogh, anf. arb., 2000, s. 368f.

Årets gang

Af ERIK B. KROMANN

Året, der gik, blev et godt år for Marstal Søfartsmuseum. 2001 blev året, hvor Havnegadeejendommen blev indviet. Tirsdag den 10. april mødte en større skare op fra fonde, håndværkervirksomheder, museets bestyrelse og besætning og andre folk bl.a. fra de to tremastskonnerter FULTON og PIPPILOTTA, der lå i havnen. De fremmødte tørnede til i Carl Rasmussen-rummet. Her blev der holdt tale af bl.a. museumsformand Leif Rosendahl, borgmester Karsten Landro, bysbarnet forfatteren Carsten Jensen og af Carl Rasmussen-oldebarnet kunstneren Hans Krull. Skibsmægler Erik Albertsen, mangeårigt medlem af museumsbestyrelsen herunder flere år i formandsstolen, overrakte et italiensmaleri af Carl Rasmussen, Erik Albertsens bedstefar. Det blev en fin dag.

Op til åbningen var der fart over feltet, idet hele den skibstypeinddelte/kronologiske søfartsudstilling blev nyopstillet og det samme var tilfældet for Carl Rasmussen-malerisamlingen, hvilket selvfølgelig krævede både arbejde og økonomi. Takket være gode idéer og forbedringer undervejs i projektet, viste budgettet sig lige knebent nok. Bestyrelsen sagde imidlertid god for at køre langs, og en anonym donation viste sig da også at klare skærene. Betæneligheder kunne have vanskeliggjort et sådant forløb, bekymringens initiativdræbende nådegave er vi imidlertid lykkeligvis ikke stækket af her på institutionen, ellers var der aldrig blevet nået de resultater, der er på plads nu. Mange møder fostrer som bekendt problemer, følgelig har mødeaktiviteten været tilpasset en fremadrettet kurs – skibet skal jo sejle!



Formanden, Leif Rosendahl, holder tale ved indvielsen. De frivillige medarbejdere Villy Jørgensen og Niels Chr. Nielsen lytter andægtigt.

Museet har været velbesøgt i året, der gik, lidt flere mennesker slog et slag ind trods den flotte sommer. Udenøjs gæster såvel som rigtig mange lokale har været inde og set på samlingerne. Medlemskaren er kommet op på 1100, og folk har været flinke til at betale en ekstra skilling, hvilket er af den største betydning for museet. En ny museumslov er netop trådt i kraft fra år 2002, hvor Marstal Søfartsmuseum har sat sine tydelige fingeraftryk, idet vi via henvendelse til kulturministeriet på vegne af ø-museerne på Samsø, Læsø og Ærø fik vendt en udmelding om fratagelse af statstilskuddet til en doubling af tilskudsprocenten for de pågældende museer. Det vil sige at de kommunale tilskud, fonds- og andre pengegaver samt medlemsbetalingerne honoreres med et statstilskud oven i på ca. 78%. Det er dette, der udgør vores statstilskud.

Folk har været virkelig flinke til at forære gaver. Fondene har heller ikke svigtet os i det nu agterudsejlede år. Til de forskellige projekter har museet fået bevilliget pengebeløb, et absolut nødvendigt tilskud, når der skal ske ting, der ligger ud over dagligdagens drift. Selvom museet er udbygget stærkt de senere år, er det ikke ensbetydende med at vi er kort for planer. Netop nu foregår en total nyistandsættelse og omkalfatring af navigationsrummet. Et større projekt med etablering af formidlingsrum i kælderetagen til bygning I er iværksat, »Jollehavnen«-faciliteterne for børnene i gården skal udbygges i 2002, og andre længeresigtede projekter er i støbeskeen.

Tommy Christensen blev opført på den faste bemandingsliste som museumspejdel, og med baggrund i såvel snedkerfaget som stålskibsbyggeri har han en uddannelse, der passer som fod i hose til jobbet. I det hele taget må det konstateres, at besætningen såvel frivillige som resten af styrken igen har ydet et virkelig godt stykke arbejde i det år, der er passeret. Ikke mindst i perioden op til indvielsen tog alle godt fat uden smålig skelen til klokken.

Bygninger, lokaler og fartøjer

De bestående udstillingslokaler i Havnegadeejendommen blev overhalet. Ikke færre end 27 stk. gardiner blev syet og ophængt af vor frivillige medarbejder Inge Jørgensen, og solfilm blev sat på vinduerne i den nu udvidede hjørneejendom/Havnegadeejendom. Administrationsbygning blev malet, og løbende vedligehold på de øvrige bygninger blev foretaget.

Søtransport er som bekendt miljøvenlig transport, hvad vi også reklamerer for bl.a. via klistermærkerne (der udleveres gratis til medlemmerne). Det forhindrer jo ikke miljørigtig foretagsomhed på land, på museet er de almindelige pærer således i årets løb blevet udskiftet med energisparepærer, hvor der har været mu-



Jollehavnen indvies med maner.

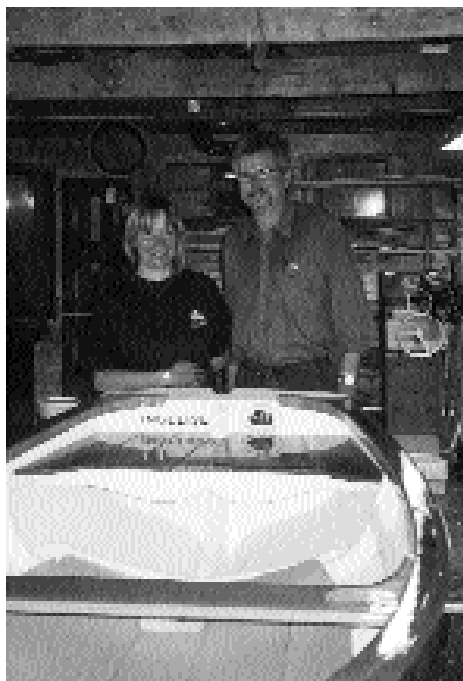
lighed for det. I forbindelse med efterårets stærke skybrud i området opstod der troubles med kloaksystemet ved kælderen i gården til Strandstrædebygningen. Det pågældende afløb har for øvrigt drillet gennem flere år. Der skulle ske noget radikalt. Vore egne folk Tommy Christensen og Johnny Larsen gik i gang med ophugning af beton og påfølgende nedlægning af nye rør samt støbning af nyt betondæk. På slutningen af året gik de to i gang med grundig totalrenovering af Navigationsrummet, det sidste rum i Bygning II, der manglede gennemgribende overhaling. En generende lækage ved skorsten i Havnegadeejendommen blev forsvarlig tætnet via omlægning af tagbelægning. En nødvendig udskiftning af udslidte plasttagrender og nedløbsrør på bygningerne Prinsegade 4 og Strandstrædebygningen blev klaret sidst på året. Der er nu zinkrør på alle bygningerne.

Projekt »Jollehavnen« i gården blev færdiggjort og indviet med deltagelse af byens børnehaver, ligesom folk i den anden ende af aldersskalaen fra ældrehjemmene var mødt op i det gode vejr. Til projektet havde museet modtaget et øgge af Karina Harris Groth, en pram fra Jørgen Fabricius (nu rigget op med styrehus, ruf og mast), erhvervet et øgge fra Strandbyen og modtaget en optimistjolle fra Marstal Sejlklub. Flåden blev døbt

ØGGET, MADS, VENUS og SMUT af henholdsvis Louise Andersen, Sofie Friis, Lærke Nielsen og Christian Bager.

Museets drivkvase ANNE KAROLINE var på land for meget stor overhaling på Ebbes værft, finansieret via midler fra Skibsbevaringsfondens. Søsætningen af den restaurerede båd blev særlig festlig, idet den faldt sammen med gaffelsejler- og smakkestævne ved værftet med basis i den ny jollehavn, Tegrenden. ANNE KAROLINE fyldte just 100 år, og en del pårørende til de oprindelige ejere var mødt frem for at deltage på prøveturen. I efteråret er et bådtejl rejst i museumsgården til ANNE KAROLINE for videre istandsættelse, der bl.a. omfatter rekonstruktion af dammen. Marstalmotoren fra 1964 bliver samtidig fuldstændig overhalet og originaldele påsat af Jørn Dreyer på frivillig basis.

Museets andet sejlene fartøj INGELISE



Tommy Christensen sammen med de to Inge-Lise'ere i museets værksted.

blev klargjort i museets værksted. Tommys far Jens hjalp til med restaureringen. Det var ikke første gang, han havde haft fat i jollen. Han hjalp til ved bygningen af den på Eriksens værft i 1943, hvor den for øvrigt blev bygget til museumsinspektørens far. Den 10 fods jolle var da også undertegnedes første sejljolle. INGELISE blev søsat og døbt af frivillige Inge-Lise Kromann i forbindelse med besøg af to svenske skonnerter, CONSTANTIA, bygget i Marstal 1908 som MINDE og ELSE, bygget på Thurø 1898 som WILLIAM. En vrikkekongurrence mellem museets jolle og en svensk skibsjolle blev afholdt i haven. Museumsjollen, hvis vrikkeåre var lagt i Hans Kromanns kyndige hænder, nåede først over linien.

Gaver, erhvervelser, forskning og registrering

Af mere omfattende investeringer kan nævnes indkøb af combi-snedkerimaskine til værkstedet og indkøb af ny fotokopimaskine til erstatning for den efterhånden bedagede udgave. Henning Terkelsen har, som kvalificeret kendtmand, løbende foretaget opgradering af EDB-grejet. Museet erhvervede et maleri af Marstal Havn 1907 af Chr. Blache på Bruun-Rasmussen med støtte af bl.a. Statens Museumsnævn. Desuden blev der indkøbt et H. A. Hansen-maleri på Bruun-Rasmussen via midler fra Statens Museumsnævn med situation, der illustrerer udviklingen inden for søfarten i 1900-tallet. I takt med at de store sejskibsflåder fra landets sejskibcentre blev udkonkurreret af dampskibene tilhørende hovedstadsrederierne, gik sejskibssøfolkene naturligt med i udviklingen. Dette er illustreret på det pågældende maleri, hvor A. P. Møller-dampskibet BELGIEN optræder. Den førtes af skibsfører Andreas Jørgen Nielsen, Marstal. Hans tidligere skib, langfareren, barkentineren NIELS JUEL af Marstal er ligeledes portrætteret på maleriet. Maleriet illustrerer således udviklin-

gen fra sejl til damp, udviklingen fra den store provinsflåde til storrederidrift. Desuden har vi erhvervet skibsmodel af Havrebarken SUZANNE fra Mogens Larsen, Korsør.

Gavestrømmen har igen været meget stor. 186 gavenumre er ført til protokols, heraf rummer nogle af dem et meget betragteligt antal effekter, således dækker et enkelt gavenummer over 257 effekter, et andet rummer 20 arkvareller af coastere, som Eric Lerche har portrætteret på vej til eller fra stålvalseværket i Frederiksværk. Disse portrætter blev skænket i forbindelse med indvielsen. En del skibsmodeller er indklareret bl.a. en stor model af tremastet bramsejlskonnert H. H. PETERSEN, en stor model af firmastet bramsejlskonnert HELGA og et flaskeskib af M/S HANNE HANSEN bygget og foræret af henholdsvis Villy Jørgensen, Fritz Jørgensen og Flemming Frederiksen alle tre tilknyttede museet som modelbyggere, model af jagt og model af SANTA MARIA fremstillet og givet af Mads »Bonavista«, panoramamodel af bark ASTRID og Marstaljagt fremstillet 1960 af Mads »Bonavista« og hans styrmand, medens de lå afventende på last i to måneder i norsk fjord, en lille model i montre af galease FALKEN af Hans Chr. Herskind og fremstillet af bedstefaderen, model af jagt STRYNØ i stor montre bygget af skibsbygmester Gorm Clausen og skænket af dennes børnebørn Hans Peter og Gorm Clausen, en model af en lille grønlandsk kystfarer, skonnerten KAREN af Jakobshavn foræret af Erik Skelmosse og model af fartøj fra Madagaskar, hjembragt og skænket af skibsfører Harry Hansen med M/S BIRTHE BOYE. Af større genstande kan nævnes maleri fra Kogtved Søfartsskole på 4,70 x 2,30 m, stor halvmodel fra Peter Jørgensen på 3,80 m og et tryk af Thomsen på 5,31 x 0,15 m af Ulla Raahauge. Museet har endvidere arvet protokoller fra rederiet Agent Petersen, der havde til

huse, hvor museet nu har kontor-, magasin- og arkivejendom og flere billeder efter Volmer Petersen, barnebarn af Agent Petersen, bl.a. stort skibsportræt af AGENT PETERSEN, et lods Landt maleri, et Albert Kromann maleri og en Albert E. Boye tegning o.m.m. Der er modtaget arkivmateriale, journaler, dagbøger, fotoalbum, fotos, undervisningsgrej o.m.m. fra J. Lauritzens Søfartsskole/Kogtved Søfartsskole fra start og op til år 2000. Det er en meget omfattende samling, der samtidig styrker museets kontakt til søens folk og søfartsskolen. I anledningen af søfartsskolens overgang til nyt regi som selvejende institution havde museet stillet en særudstilling an på skolen med materialer fra de modtagne arkivalier og album. Særudstillingen er herefter opsat på museet, og dele heraf vil indgå i nyopstillingen i navigationsrummet. Museet modtog en anden meget omfattende samling arkivalier ligeledes bestående af flere hundrede numre med kartoteker over danske skibe, journaler, bøger, optegnelser og udklip over skibe o. m. m. samlet gennem årene af nu afdøde skibsfører Knudsen, Nørre Sundby, M/S NORDIC. Fra årets omfangsrige modtagelser i øvrigt kan i spredt fægtning plukkes: Udmærkelser og medaljer efter skibsfører Christensen, der omkom i slutningen af II. Krig i engelsk tjeneste, Marstal Fiskeriforenings præmiepokal med indgraverede navne på de årlige vindere 1964 til 2000, 2 joller, hvoraf en er istandsat som sejlene enhed, en anden står på Eriksens Plads, stor samling arkivalier og optegnelser i 43 ringbind fra Kristian Henriksen, Odense, fotos, søfartsbøger, dukkehusmøblement, protokoller, sejl, lensepumpe, skibspapirer, beretninger, gamle færgebilletter, familie-fotos, skibsportrætter, taljeblokke, skibsmålingsudstyr, hjembragte sager som sølvdenar fra Oman og maritime bøger til museets læsestue. Hvad fotos angår, så er der tilgået museet store mængder af

yderst værdifuldt materiale i årenes løb, disse benyttes bl.a. til illustrationer i museets udgivelser. I bogen »Marstal Søfart 1925-2000« indgår mange fotos, der er taget af de professionelle fotografer K. F. Bøye og Eva Krull.

Forskning inden for pakETFarten og coasterfarten fortsætter. Undertegnede har sammen med Ole Mortensøn, Langelands Museum og Anders Rehde Nielsen, Faaborg Museum været på arkiver m.v. på Lolland Falster og i København for at finde oplysninger og fotos om pakETFarten. Mikkel KühL, der fortsat er tilknyttet Søfartsmuseet, har været i Køge for at interviewe en tidligere paketskipper om denne fart og han har desuden interviewet lokale folk, der har været i farten. Mikkel har også været på rundrejse med gastankeren DANISH ARROW for at interviewe og fotograferer inden skibet udgik af rækkerne.

Formidling/udgivelser

Jubilæumsskriftet »Ved fælles hjælp...« blev udgivet af Sjøassurancen »Ærø«, forfattet af Karsten Hermansen.

Hæftet »Pluk« udgivet af Institut for grænseforskning, temahæfte om Ærø er forfattet af Karsten Hermansen, Jesper Groth og Erik Kromann. (De forhandles begge på museet).

Museet udgav genoptryk af standardværket over Marstals sejskibs fart »Marstals Søfart indtil 1925« forfattet af Erik Kroman og udgivet 1928.

Udstillinger

Agterspejlet fra skonnerten FORTUNA blev straks ved årets begyndelse flyttet fra administrationsgården til Strandstrædegavlen via midler fra Albanifonden og kran fra værft Thomsen & Thomsen. Agterspejlet har nu en markant placering, der gør agterspejlet og museet synligt fra waterfronten. Som nævnt blev søfartsudstillingerne nyopstillet. Jagterne har fået et lokale for sig, galeaserne, tomastede skon-

nerter, tremastskonnerter og langfarere har ligeledes fået hvert sit rum i den »gamle« del af Bygning I. I tremastskonnertrummet blev der opført del af kahyt med interiør bl.a. sofa, der har stået om bord på tremastet bramsejlskonnerter WEBERS MINDE, der for øvrigt havde marinemaler J. E. C. Rasmussen som korresponderende reder. Dampskibene har fået deres lokale i den »ny« bygning, motorsejlerne og coasterne ligeså. Carl Rasmussen malerisamlingen er nyopbygget i tre nye lokaler, heraf det ene nyopbygget malerirum i den nordlige ende af Havnegade 14. På loftet af den nyrestaurerede bygning er der særudstilling, Albert Kromann-malerier, H. C. Christensens værft og udstilling om ærøsk færgefart. Det tidligere Carl Rasmussenrum er delvis rigget an med skibsportrætter og rummer desuden nu udstilling om J. Lauritzens skoleskib, Kogtved Søfartsskole samt særudstilling om skoleskibet DANMARK. Tre legeskibe blev istandsat og opstillet i gården, hvor der er blevet lagt supplerende ral.

Museet har deltaget i stand på BogForum i København sammen med en del fynske museer.

Særudstillinger

Udstilling om banantransport fra Sydamerika til Europa var opsat fra 10. april til 11. juli udlånt af søfartsmuseet i Bremerhafen.

Udstillingen »Havet – Fotograferne og Skibsforlis« med gamle billeder fra Scillyøerne og Lands End fulgte efter og er endnu ikke pillet ned i skrivende stund, da den har haft stor interesse. Udstilling om J. Lauritzens skoleskibe og Kogtved Søfartsskole var udstillet på Kogtved Søfartsskole og blev herefter opstillet på museet. Udstillingen er lavet på spanske vægge efter et snildt og handigt system udspekuleret af Henning og Tommy. Museet skal fabrikere yderligere en del vægge til brug for fællesudstilling med coastergruppen. J. Lauritzens første 3 skoleskibe FANØ,

RØMØ og TURØ var for øvrigt hjemme-hørende i Marstal. Førstnævnte var bygget hos Ludvig Johansen til newfoundlands-farten som ASTRÆA og blev for øvrigt som lastførende skoleskib drevet sammen med firmaet Albert E. Boye & Co.

Foredrag/rundvisninger/møder

I museets regi afholdt Mogens Frohn Nielsen et velbesøgt foredrag på Navigationsskolen. Museet deltog i Kulturturnatten på Ærø, hvor der dels var åbent, dels rundvisninger og dels beretninger af Arne Ryager og Erik Kromann. Sidstnævnte har bl.a. holdt foredrag for Træskibsejernes Sammenslutningen i forbindelse med møde på Navigationsskolen, foredrag i Søby for Ærøskøbing Kommunes lokalhistoriske arkiv og foredrag i Tysk-Dansk forening i Kiel og i Lindelse for lokalhistorisk forening dér. En lang række rundvisninger har været kørt af Henning Terkelsen, Arne Ryager og Erik Kromann bl.a. for Skælskørs Sømandsforening i anledning af foreningens 125 års jubilæum, Orlogsmuseets venner/Marinehistorisk Selskab, medlemmer af Wischafens søfartsmuseum/shippinginteresser, Tåsinge Museumslaug, Svendborg Museum, en lang række skoleklasser og aftenrundvisninger for kursister fra Navigationsskolen. Henning Terkelsen og Erik Kromann har været til møde i Papenburg i coastergruppen sammen med tyske og hollandske museer. Erik har deltaget i søfartspuljemøde i Ebeltoft/Århus.

Henning Terkelsen har deltaget i møde i Rudkøbing om udstilling i den af Fyns Amt chartrede SAMKA som kulturskib sommer 2002. Henning er for øvrigt formand for »Carolinerforeningen Samka«.

Personalia

Tommy Christensen blev som nævnt ansat som museumspedel i begyndelsen af året. Søren Jensen har været på museet via Blæksprutteprojektet. Lene Sonne startede i 2001, hun står bl.a. for butik-

ken. Johnny Larsen, der er godt kendt med arbejdsgangen på museet, vendte tilbage til museumsbesætningen igen. På slutningen af året blev Thomas Lind tilknyttet museet for nogle timer dagligt og Jens Lindholm blev ansat som regnskabsmand for nogle ugentlige timer. Regnskabet har efterhånden nået et omfang, hvor dette var ønskværdigt. Kjeld Jensen, der har styret tallene frivilligt gennem mange år, er herefter overgået til registreringen på museet, hvor der er behov for ekstra hænder. Han er i gang med arkivet efter skibsfører Knudsen. En af museets tidligere medhjælpere gennem mange år, Johannes Steenhoff, afgik ved døden 83 år gammel.

Økonomi

Museet har i årets løb modtaget pengeydelse fra flere sider, hvilket har været nødvendigt til forskellige forbedringer. Der indkom således 10.000 fra rederiet TORM til fornyelse af taget, 14.500 fra Søassurancen og 5.000 fra Familien Hede Nielsens Fond samt 5.000 fra Sparekassen til belysning i udstillingerne. Til indretning af udstillingerne modtog museet fra anonym giver 35.500 kr. og 27.800 kr. fra I. O. Christensens Fond. Til erhvervelse af malerier på auktion indkom ud over midler fra Statens Museumsnavn 7.375 fra Lizzie og Ejler Ruges Kunstfond, 1.000 fra Fulton Stiftelsen og 2.000 kr. fra anonym.

Til indvielsen indgik der 2.500 fra Danske Bank, 2.000 fra Fabricius & Co., 500 fra Handelsforeningen samt 5.200 kr. fra andre givere. Fra Albani Fonden fik museet 15.000 kr. til opsætning af agterspejl. 3.000 kr. tilfaldt fra Brugsen til ny kopi-maskine. En flot donation på 100.000 kr. blev sidst på året skænket af rederiet J. Lauritzens Fond til etablering af formidlingslokale. Året sluttede af med 8.000 kr. fra Søfartens Vel.

Medlemmerne har i årets løb indbetalt et beløb på tilsammen 127.000 kr, ganske

fornemt, hvilket som omtalt udløser et statstilskud på ca. 78% oven i. Glædeligt med så bred en opbakning fra nær og fjern.

Besøgstallet fik et lille nyk i vejret og entreindtægten kom op på 439.000 kr., det hidtil største beløb på den post. Der har således i årets løb været mulighed for ansættelse af ekstra mandskab samt mulighed for fornuftige investeringer i maskineri og andet nødvendigt grej for en ansvarlig drift i hverdagen og som et godt affarende for den videre sejlads.

Andet

Newfoundlandsskonnerten **BONAVISTA** blev sidst på året bugseret hjem til Marstal. Skonnerten blev, som bekendt, holdt tilbage af Kulturværdiudvalget fra salg til udlandet, som en særdeles væsentlig brik af den sejlede kulturarv, som heldigvis i de senere år er blevet anerkendt som en del af søfartsnationen Danmarks ballast også. Da skonnerten er bygget i Marstal og har sejlet ud herfra på den af Marstallerne dominerede fart på Newfoundland, var det helt naturligt, at vi fra museet sammen med andre interesserede bl.a. Maritimt Center Danmark/Maritimt Center Ærø, er gået ind i projektet. Skibet er overdraget til Nationalmuseet, der har sat den i Skibsbevaringsfondens regi. Denne institution har vi et fortrinligt samarbejde med. Foreløbig skal skonner-

ten rigges af og ubrugeligt inventar og tømmer skal ud af skibet i fælleskommunalt projekt med ansat leder med museet som tovholder i tæt samarbejde med Skibsbevaringsfonden.

Museets nye præsentable Carl Rasmusenrum dannede rammerne om Tele Danmarks reception i anledning af indførelsen af bredbåndsnettet på hele Ærø. Havneudvalget afholdt reception på museet i anledning af at tre medlemmer trådte ud.

Museet har haft besøg af den svenske søfartsjournalist Hans Ola Ericson, der har boet på museet over nogle dage for oprigning af særudstillingen »Havet – Fotograferne og Skibsforlis«, som han har været på Scilly for at lave, idet han har lånt glasnegativer på stedet fra en familie, der har fotograferet der igennem flere generationer. Ericson var her ligeledes for at samle stof til artikler fra Marstals søfartsmiljø.

Personaleudflugten foregik denne gang om bord på Tommys **ANNE MARIE** med besøg på Troense Søfartsmuseum, anløb af Svendborg og aftenspisning på Birkholm inden vi atter anduvede de hjemlige strande. Bestyrelsesudflugten gik i Jens Lindholms båd **SOF II** til Langelandsfortet. Ud over det fornøjelige ved disse ekspeditioner er det altid sundt at komme rundt for besigtigelse af andre museer.



Der grovskaffes under landgang i Troense, som museets besætning berigede med et udflugtsbesøg. Ove og Johnny holder bordtaler.

Følgende bøger og hæfter forhandles fra museets kiosk

<i>Udg.</i>	<i>Titel</i>	<i>Forfatter</i>	<i>Sider</i>	<i>Pris.</i>
1989	Danske firmastskonnerter	F. Holm-Petersen	84 s.	99,00 kr.
1990	Groller og skibe	P. Froholdt.	31 s.	28,00 kr.
1990	Sejlskibskår	– en sømand.	48 s.	69,00 kr.
1990	Den store bybrand	K.K. Henriksen.	15 s.	10,00 kr.
1990	En by ændrer ansigt	Andres Galsbo og Erik B. Kromann	76 s.	99,00 kr.
1991	Ærø	Ole Ege.	96 s.	60,00 kr.
1991	Barbados for ordre (Dansk)	F. Holm-Petersen	72 s.	49,00 kr.
1992	Havrebarkerne fra Marstal	F. O. Boye	60 s.	75,00 kr.
1992	Barbados for orders (Tysk)	F. Holm-Petersen	60 s.	49,00 kr.
1993	Fra borg til herregård	Aage Sækmosé	48 s.	69,00 kr.
1993	De fire Dronninger	Niels Christiansen	68 s.	179,00 kr.
1993	Søfolk og skibe fra Thurøbund	F. Holm-Petersen	55 s.	99,00 kr.
1993	Skipper Peter Illums Dagbog	Faaborg By Arkiv	360 s.	99,00 kr.
1993	Marinemaleren Rasmussen	Helle & Benno Blæsil	108 s.	35,00 kr.
1993	Lodser i arbejde ved Marstal	Leif L Rosendahl	72 s.	49,00 kr.
1993	Ommel havn (dengang og nu)	Dion Abrahamsen	32 s.	20,00 kr.
1995	Breve fra en sømand	Museet	40 s.	69,00 kr.
1996	Marstal Navigationsskole	Leif Rosendahl	72 s.	99,00 kr.
1997	Rundt om Selma fra Birkholm	Poul Henrik Harritz	32 s.	49,00 kr.
1997	Ærø's Sankt Alberts	Jørgen Skaarup	71 s.	98,00 kr.
1997	Træk af Marstal søfart	E. Kroman	12 s.	19,00 kr.
1997	Galeasens kølvand	Bent J. Friis	299 s.	250,00 kr.
1998	Flora's forlis	Museet	16 s.	18,00 kr.
1998	Ærø rundt efter snapseurter	D. Abrahamsen/K. Krull	47 s.	98,00 kr.
1998	Hugo Matthiessen Marstal og Ærøskøbing	Henrik M. Jansen	112 s.	120,00 kr.
1998	Pund til Pund	Inger Randrup		59,00 kr.
1999	Færgefart på Ærø	L. Rosendahl	80 s.	139,00 kr.
1999	Fortidens spor	D. Abrahamsen/K. Krull	99 s.	138,00 kr.
1999	Haverne bag husene i Ærøskøbing	Chr. Tom-Petersen/J Svarer	99 s.	138,00 kr.
1999	Ærømusik		72 s.	85,00 kr.
1999	Århus Havn		80 s.	150,00 kr.
2000	Marstal Søfart 1925-2000	Karsten Hermansen m.fl.	420 s.	348,00 kr.
2000	I samlet trop	Karsten Hermansen	100 s.	49,00 kr.
2000	Martha, en skonnert gennem 100 år	Thorkild Sandbeck	240 s.	298,00 kr.
2000	Fra klamp til konstruktion	Erik Møller Nielsen	211 s.	298,00 kr.
2001	Ved fælles hjælp	Karsten Hermansen	60 s.	99,00 kr.
2001	Marstal Søfart indtil 1925	Erik Kroman	360 s.	295,00 kr.
2001	Pluk	Karsten Hermansen, Jesper Grotk, Erik B. Kromann	36 s.	20,00 kr.

Bestil bøger på tlf. 62 53 23 31 eller online på adressen:
www.marstal-maritime-museum.dk

