



MARSTAL SØFARTSMUSEUM

2002



**Med mere end 1100 medlemmer
har museet en stor medlemskreds,
men vi har plads til endnu flere.**

*Giv et medlemskab i gave til dine bekendte.
I 2003 lægger vi et lille hæfte oveni som gave.*

**Vores flotte museum
er i stadig forbedring og omkalfaktering.
Så har du ikke været på besøg i den sidste tid,
vil vi kraftigt anbefale en rundtur
i de søstærke omgivelser.**

Medlemskab giver gratis adgang.

KONTINGENT FOR 2002

der kan indbetales på museet eller på posthuset, 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 museets egne bøger, postkort og plakater.

MARSTAL SØFARTSMUSEUM 2002

12. årgang

ISBN 87-89829-18-2 – ISSN 1398-7844

INDHOLD:

Vintertørn med HANNE HANSEN – side 2

Af Leif Rosendahl

Coasterbådsmand – side 6

Af Anders Trustrup

På langfart med ANNE BOYE – side 9

Af Erik B. Kromann

Monkey Island – side 26

Af John Schlotfeldt

Børnemord i Kraghøns 1787? – side 38

Af Ejnar Westergaard

Årets gang – side 40

Af Erik B. Kromann.

Forside:

Carolineren MONSUNEN i Port Stanley, Falkland.

Bagside:

Stævnen af den tidligere windjammer LORD LONSDALE ved Punta Arenas, Chile.

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@marmus.dk

Hjemmeside: www.marmus.dk

Vintertørn med HANNE HANSEN

Af LEIF ROSENDAHL

Isvinteren 1956

Efter afmønstringen fra min første udmønstring, skonnerten VALKYRIEN, den 22. december 1955 havde jeg tilbragt julen og nytåret hjemme hos mine forældre. Da det stadig var et krav med 2 års sejskibstid for at komme på navigations-skole, måtte jeg fortsætte karrieren i småskibene. Gennem hyreanvisningen i Svendborg fik jeg tilbudt hyre på skonnerten HANNE HANSEN af Marstal. Så jeg pakkede køjesækken og rejste til Marstal og mønstrede den 9. januar. Skonnerten

lå ved træskibsværftets kaj og var ved at blive gjort klar til afgang. HANNE HANSEN var en 3 mastet motorskonnert bygget i 1945 ved J. Ring Andersens værft i Svendborg og lastede ca. 170 tons. Der var 4 mands besætning: Skipperen Hans Hansen fra Marstal, en bedstemand, som kom fra Nyborg, en jungmand og så mig, der blev mønstret som kokkedreng. Jeg anede ikke det fjerneste om at lave mad, men regnede med, at det måtte jeg så se at lære.

Vi afgang i ballast den 15. januar med



HANNE HANSEN i Sydhavnen, København. HANNE HANSEN var bygget hos Ring Andersen Svendborg i 1945 som LARS og hed derpå MONA før HANNE HANSEN, som den hed fra 1950-56, hvorefter den fik navnene KARNA, ARGUS, CARENE og nu CARENE STAR, hvor den er genoprigget i Tvind-regi.



Skibe i Marstal havn 1954. Den galeaseriggede evert ude i havnen er MINNA, ret ind for den ses BONAVISTA, der ligger uden på HANNE HANSEN. Motorskibet er GERT STÆRKE, ud for den ligger bl.a. FRIDA og ELISABETH.

kurs mod Wismar for at laste Kali. Det blev mit første møde med den sorte kommunisme i Østtyskland. Den smule vi så af byen var stadig stærkt præget af 2. verdenskrig med mange ruiner og de fleste gader kun oplyst af en søvnig pære på hvert gadehjørne. Myndighederne var stærkt paranoide og vi blev strengt overvåget af bevæbnede vagter. Så vidt jeg husker sejlede vi til Nakskov. Vejret var blevet meget dårligt med stormende kuling fra vest og lodserne kunne ikke komme ud til os i mørket, så vi måtte holde den gående ude i Langelandsbæltet til daggry. En svær sø slog ind over lugerne og i det ene hjørne blev der slået hul, men det gav ingen større problemer ud over lidt vand i lasten. Da det blev lyst løb vi ind gennem fjorden. For at være sikker på at have styr på skibet ved anløbet valgte skipperen at gøre et anker klart. Det lod vi gå ude i havnebassinet og kunne så sva-

je rundt og komme langs kaj. Det blev efterfølgende jungmandens og mit job at få de mange meter kæde om bord igen ved hjælp af det gammeldags ankerspil med håndspagerne og pumpemekanismen. Det var et utroligt slid og meget hårdt ved arme og ryg. Nå, men op kom ankeret og jeg overlevede. Jeg var endda i stand til sammen med jungmanden at gå alvorligt i byen en aften inden vi skulle sejle. Det hævnede sig så næste morgen.

Næste rejse gik i begyndelsen af februar til Stralsund, hvor vi skulle laste salt til København. Da vi ankom, var jeg netop i gang med producere flæskesteg i kabysen. Myndighederne troppede straks op og forlangte, at vi alle kom på dæk og jeg protesterede jo på grund af mit kokkejob. En ret uvenlig ordre ledsaget af et diskret pøg med en riffel ændrede dog prompte på min holdning, så jeg lod flæskesteg være flæskesteg. Hvordan den steg blev

husker jeg ikke længere, men mør var den sikkert.

Der lå mange danske skibe og ventede på at komme til at laste, så der var meget hyggekomssammen i lukaferne efter udskøjning om aftenen. Man kunne næsten få det indtryk, at den samlede danske småskibsflåde var samlet her. Mange af skibene var i meget dårlig stand og enkelte skulle fodres med savsmuld for at holdes nogenlunde tætte.

Vi kom efterhånden frem i køen og blev også lastet og fik gjort søklar. Vejrudsigterne var blevet meget dårlige med udsigt til hård østlig vind og meget lave temperaturer. Skipperen valgte alligevel at afgå, da alternativet var, at vi kunne risikere at fryse inde hele vinteren i Stralsund, og det var næsten det værste, man kunne forestille sig. Så snart vi kunne, fik vi sat storsejlet for at støtte på bevægelserne. Da alt var klaret op og klart blev jungmanden og jeg skejet ud og vi gik straks til køjs i lukafet forude. Og trætte som vi konstant var i disse skibe, sov vi straks som sten.

Hvad der skete i løbet af natten havde vi ingen anelse om. Vi vågnede først ved et kraftigt brag i skibet. Så blev der banket og hamret på nedgangskappen, inden den blev åbnet og bedstemanden råbte, om vi var i orden. Da vi noget forstumlede kom i tøjlet og kom på dæk blev vi mødt af helt overvældende syn. HANNE HANSEN var totalt overiset fra vandlinien og mange meter op i rigningen. Både skipper og bedstemand var ligeledes overisede fra top til tå af at stå i styrehuset for åbne vinduer og skibet var trykket så meget af isens vægt, at dækket var en fod under vandlinien. Jeg husker, at jeg lige kunne gå forsigtigt hen agter uden at vandet løb ovenind i gummistøvlerne. Vi fik nu fortalt, hvad der var passeret på overfarten. Da vi var kommet ud i åbent vand var det blæst kraftigt op og temperaturen var faldet til under frysepunktet. Der begyndte derfor at komme overis-



HANNE HANSEN i Københavns sydhavn. »Berlingske Tidende« skrev torsdag 2. februar 1956: Det kostede Tid at »banke« Isen af Skibene i Havnen i Gaar. Enkelte opgav det helt. Se blot på Billedet her fra Farøjet »Hanne Hansen«, der i Gaar kom til København fra Tyskland. Utroligt at Bovsprødet ikke brækker under Tyngden. Skibets Dæk var ved Ankomsten dækket af saa tykke Islag, at Kaptajnen ikke kunde komme i forbindelse med sit Mandskab. Han maatte med Økse i Haand bane sig Vej frem til Døren til Mandskabslukafet og hugge den fri for Is. Mandskabet var simpelthen spærret inde!

ning på skibet og herunder også på nedgangskappen til lukafet forude. Skipper var bekymret for, om vi skulle vågne op og fryse og derfor ville tænde op i den lille kakkelovn, som var eneste varmekilde. Da skorstenen også var overiset kunne et forsøg på optænding være livsfarlig. Nu sov vi unge mennesker som tidligere nævnt ganske tungt. Bedstemanden var dog flere gange henne for at forsøge at få kappen åbnet, så vi kunne kom hen agter, men havde ikke held med kampen mod isen. Da der også var frygt for at skibet kunne kæntrue, og vi derved ville drukne, havde man valgt at sejle så tæt ved land som muligt i det håb, at skulle situationen udvikle sig farligt, kunne de måske nå at sætte skibet på land. Nu gik det heldigvis ikke så galt. Men næste problem var at sejlet stadig var sat, og da faldene var pakket fuldstændig ind i is, kunne man ikke få det ned og dermed stoppe farten. Da skibet nærmede sig København, blev der anmodet om assistance fra en lods. Syd for Købehavn lå der allerede en del



Den overisede nedgangskappe til lukafet.

pakis og det var denne is, der stoppede HANNE HANSEN og som vækkede os ved sammenstødet. Lodsens kom nu om bord og kunne klatre op i riggen og kappe faldene oven over isklumperne, så sejlet endelig kom ned.

Vi kunne nu for egen maskine sejle igennem Københavns havn til vores lossekaj i Sydhavnen. Vi vakte berettiget opsigt på grund af den voldsomme overisning og blev næste dag afbilledet i adskillige store morgenaviser. Vi var nu mest optaget af at få skibet bragt nogenlunde tilbage til normale forhold. I to dage måtte vi med assistance fra land arbejde på at få isen hugget så meget af lugerne, at vi kunne begynde losningen. Efter udlosningen var det for alvor blevet isvinter og skipper besluttede at lægge skibet op ind til videre. Jungmanden blev afmønstret. Skipper rejste hjem til Marstal, hvor han frøs inde, da færgedriften måtte stoppe og bedstemanden rejste hjem til Nyborg. Som den yngste og dermed billigste mand fik jeg så ansvaret for at passe skibet og mig selv. Og det blev nogle meget lange og ensomme dage i Københavns sydhavn. Når det havde sneet skovlede jeg sneen ud og når vejret var tørt og solrigt satte jeg lidt sejl for at tørre dem. Heldigvis havde jeg mulighed for at besøge familie en gang imellem. Kogekunsten var det så som så med og det meste af min føde om bord bestod af rugbrød med fedt og sukker. Det skulle senere vise sig at give visse problemer. I slutningen af februar blev jeg afløst nogle dage, så jeg kunne rejse hjem til mine forældre i Haderslev og holde min 17 års fødselsdag.

Denne rejse blev også lang og noget usædvanlig. Det gik fint at komme med toget til Korsør. Her fik vi så oplyst, at al sejlads på Storebælt var indstillet indtil videre på grund af isforholdene, men vi kunne få ophold på en af færgerne i havnen, hvis vi ikke ville vælge at rejse tilbage. Mange valgte at blive i det håb, at sejl-

adsen kom i gang igen. Der kom stadig rejsende fra København, så efterhånden var vi et par tusinde mennesker samlet på færgen. DSB var ikke storsindede nok til blot at servere en kop kaffe, men der udviklede sig hurtigt et fint sammenhold og folk delte gavmildt ud af madpakker og kaffe, til dem der ingenting havde. Som fattig sømand var mine sidste penge brugt til billetten hjem, så jeg var en af dem, der nød godt af søde menneskers venlighed. Da vi havde opholdt os et døgn i Korsør besluttede DSB at indsatte isbryderfærgen HOLGER DANSKE. Da den langtfra kunne medtage alle de ventende på en gang, blev vi udstyret med forskelligt farvede billetter, så dem der havde ventet længst kunne komme over bæltet først. Da ikke alle helt forstod det rimelige i dette, blev militæret udkommanderet til at styre mængden, hvori der var en del ophidsede mennesker. Det var så til gengæld en stor oplevelse at komme med den meget kraftige isbryder og se den arbejde i isen. Ved indsejlingen til Nyborg var der meterhøje isskrudninger og her måtte HOLGER DANSKE tage adskillige tilløb, inden den kun-

ne komme igennem. Da vi langt om længe kom til Nyborg, var der selvfølgelig adskillige tog der ventede på os. Mit tog til Sønderjylland var desværre uden varme, og for at det ikke skulle være løgn var der hul i vinduet, så den fortsatte rejse blev umanerlig kold. Da vi kom til Vojens var sidste forbindelse til Haderslev kørt, men sammen med nogle stykker, der lagde pres på DSB, lykkedes det at få en taxa resten af vejen. Efter næsten to døgn's rejse fra København kunne jeg endelig hen ad midnat nyde min mors kødgryder.

Efter nogle – syntes jeg selv – velfortjente hviledage rejste jeg tilbage til København. Da isen efterhånden var forsvundet i begyndelsen af marts gjorde vi klar til at sejle igen. I mellemtiden skulle jeg til obligatoriske lægeeftersyn hos rederiforeningens læge i Amaliegade, og her fik jeg konstateret alt for højt sukkerindhold i urin og blod. Uden tvivl et resultat af mine mange fedtemadder med sukker. Så efter en rejse til Ålborg og Århus omme i Hanøbugten afmønstrede jeg 31. marts



*HANNE HANSEN
under venligere
vejrforhold.
Familien var ofte
med ude at sejle.
Her ses skipperen
Hans Hansen
omgivet af fami-
lie og mandskab.*

Coasterbådsmand

Sydatlanten d. 17/11-2002

Af BÅDSMAND ANDERS TRUSTRUP

1956 i Århus for at få helbredet rigtigt undersøgt og bragt i orden.



Bådsmand Anders med kastelinen om bord på ANNE BOYE i Santos.

Klar For og Agter! lyder det fra skipperen, besætningen indtager deres pladser på bakken og på agterdækket. Trosserne er gjort klar og kastelinerne er kvejlet op og er klar til at blive kastet ind til trossefolkene på kajen, der summer af aktivitet, skipper ligger stille og roligt skibet langs og vi får bundet fast i begge ender. Gangvejen bliver sat og det myldrer ombord med toldere, agenter, stevedores, skibshandlere og andet godtfolk. Alle er de smilende og de byder os hjerteligt velkommen i deres land. Besætningen glæder sig også ved ankomsten, nogle har måske været i denne havn før og andre har ikke, alle mand ved dog at dette vil give et afbræk i hverdagen og at man her har en ny chance for at gøre nye bekendtskaber med et fremmede folk og en anden kultur. Der skal helt klart ringes

hjem og man skal også have sendt nogle postkort.

Denne beskrivelse af en ankomst kan alle danske søfolk sikkert nikke genkende til, for mig beskriver den en af de glæder der er ved at sejle i danske coastere. De danske coastere, ja, i dag hører man næsten kun om dem i tilfælde af havari eller at de bliver solgt til udlandet, man hører sjældent om nybygninger eller tiltag af denne type skibe i det danske skibsregister. »Vi er en døende race«, »der er ingen fremtid for de små skibe«, »skynd jer at tage den store skibsfører-

eksamen«, »der er ikke brug for sætteskipperne i fremtiden.« Dette er nogle af de argumenter man hører oftere og oftere, man hører aldrig om hvorfor det er ved at gå den vej.

Jeg vil skyde på at 90% af den danske coasterflåde, som i de sidste 10 år er blevet solgt til Caribien og Østen, den dag i dag trives og sejler med overskud. Vi hører tit om at markedet er faldende og at konkurrencen er blevet hårdere, måske man fra politisk side skulle have givet støtte til ophugning og nybygning inden at coasterflåden blev solgt til udlandet,



ANNE BOYE lossers i Engelsk Guyana.

På langfart med ANNE BOYE

Af ERIK B. KROMANN

det er jo reelt den samme flåde der nu ligger og presser priserne ned, dels pga. billigere besætning, det er desværre bare ikke Dannebrog, der vajer fra skibene. Jeg synes også at uddannelsen er blevet ændret i en sådan grad at der kun skal uddannes til store skibe, det er da meget muligt at Maersk i fremtiden skal bruge en masse officerer og faglærte dæksfolk, men at hele uddannelsen skal laves om for at gøre dem glade inde på Esplanaden ser jeg absolut ingen grund til. Hvis det er dem der tjener flest penge der skal diktere, hvordan vores fremtid skal forme sig, er det da klart, at det går den forkerte vej for den danske handelsflåde. Coasterne

sejler jo også penge hjem til den danske statskasse og der har altid været en vilje i coasterflåden for at bibeholde de danske besætninger fordi at den danske sømand er dygtig, selvstændig og selvtænkende.

»Calleddrenge« (Callesen-dieselen) er startet op, gangvejen bliver bjærget, besætningen kigger forventningsfuldt op på brovingen hvor skipper står, han nikker, det er signalet til klar for og agter, folk finder deres respektive pladser, der bliver kastet los og vi stævner atter ud af havnen. Ud på det åbne hav som er vores arbejdsplads, ud at gøre det vi er gode til, at være sømænd.

Coasterflåden sejler i dag i tyk tåge,



ANNE BOYE laster tobak i Havanna



Danske søfolk om bord: Fra venstre maskinmester Kurt »Binas« Rasmussen, Marstal, elev Jack Henriksen, Nykøbing F., kok Inge-Lise Kromann og styrmand Allan Johansen, begge Marstal og de to dæksfolk Jens Skyggebjerg, Fåborg og Jan Andersen, Horsens.

fremtiden er uvis, vi bliver nødt til at blæse i tågehornet og gøre opmærksom på vores position, så omverdenen ved hvor vi er. Der vil altid sejle coastere på verdenshavene, derfor skal en del af dem være danske, fordi at vi i generationer har været en førende søfartsnation, i store som i små skibe.

Efteruddannelse er det eneste saliggørende nu til dags, hører og læser man jævnlige. Hvis man er rigtig avanceret og »in« tager man på overlevelseskursus med vandtæt ur med indbygget kompas. Brugsbestyrere, IT-bosser og andre erhvervsledere skal ud at spadsere på glødende kul, lade sig befamle af lodne edderkopper og udsætte sig selv for lignende udskjelser eller forlystelser(?) for at overskride grænser. Da jeg ikke kan døje edderkopper, eller har tålmodighed til at sidde på en pæl til jeg skvatter i vandet og synes det er latterligt og ødselt at bruge kul til at svie tærne med, men stadig synes at efteruddannelse er OK, måtte jeg finde noget mere ordentligt, målt med mine alen. Ifølge min barne-tro må en leder af et søfartsmuseum naturligvis ud for at opgradere sin faglige viden på havet, og selvfølgelig helst om

bord på et Marstalskib. Statens Museumsnævn syntes akkurat det samme, ihverttilfælde det med en tur på havet og det har desværre sin aktuelle årsag: Danske skibe med dansk besætning over hele linien bliver færre og færre, så det var nu, der skulle handles. Man kan søge midler til sådan noget, det er midler til frikøb. Det vil sige, at en fast ansat museumsmand – eller for den sags skyld en fast dame (dette må gerne misforstås) – kan komme ud på en specialopgave, og så kan der for bevilligede midler fra Statens Museumsnævn aflønnes en ekstern mand til at indgå i museets styrke imens. Frikøb af netop egen arbejdskraft skyldes, at den indhøstede viden ikke kun kan nedfældes på papir og fastholdes på fotos og videofilm. En del viden bliver hængende ved personen, bliver siddende i hukommelsen, så M/K'en skulle gerne blive på den institution, der tildeles midlerne. At erfaringerne derude ikke kun forbliver i de øvre regioner kan måske ses af den lettere slingrende sømandsgang, der kan spores længe efter at sejladsen er omme alt efter det omgivende selskabs forstand og lødighed.

Min viv, Inge-Lise, og undertegnede

kommunikerer en del i hverdagen, hun var således bekendt med museets ansøgning om projektet og følte samtidig trang til at indhalere andet en møde-luft i det danske skolevæsen, i dette tilfælde Ærøskøbing Skole, der på linie med megen anden dansk foretagsomhed vægter møder tungere og tungere, selvom nogle lærere stadigvæk underviser børnene iblandt. Ikke fordi at luften i Ærøskøbing er tungere end andre steder...

Det var i fordums tid meningen med lærergerningen, det med at undervise pøderne. Hvad er mere rensende end saltvandsmættet søluft? Nej vel. Så valg og ønsker styrede vore fjed til et lokalt coasterrederi med skibe i fart world wide og endnu danskere overalt på skibet. Rederiet ligger ikke fjernt hverken målt i meter eller på anden vis, så en snak med min bror Boye Kromann i rederiet Erik B. Kromann gav pote. Skibet ANNE BOYE – en coaster på langfart blev resultatet

Inge-Lise fik hyre som kok og under-tegnede blev udrustet med fotoapparat, bærbar computer og videoapparat samt senere en panamahat. Som det fremgår af titlen skulle den ene kokkerere og den anden forske. Det blev da også ind imellem til flytning af en enkelt skærstok og luger fra mellemdækket, sådan for et syns skyld, samt naturligvis fast tjans ved agtertrosser og –spring under fortløjning. Til de søværts heltegerninger hører også kartoffelskrælning og bakstørn, for øvrigt et par af de emner, der berøres i den mere videnskabelige rapport i 10 eksemplarer til Nævnet, der i mellemtiden er nedlagt og genopstået i anden udgave som Kulturarvsstyrelsen.



Erik Kromann ved capstanen på agterdækket i Port Stanley

På havet – noget af et hovedspring vil nogle mene med samme ideer, men for stærk binding til deres velpolstrede stol holder de fleste på måtten. For Inge-Lise, der skulle mætte 9 munde, og som havde fået orlov fra skolevæsenet, var det noget af et spring. Det skal dog indskydes at undertegnede før har været på søen i coastere og at Inge-Lise har haft tjans i et af disse skibe i kabyssen, men i kortere tid, i nærfarten og med færre folk.

Midt i august slæbte vi vores grej om bord på Marstalfærgen, kollegerne på museet og familien var mødt op for at vinke farvel (man kan kun vinke ordentlig farvel ved eller på en færgе). Ligesom ved den senere hjemkomst var folk glade på vores vegne, ingen sko-trykkende jan-

tebemærkninger blev kastet efter os og, som nævnt, rent fagligt var det på sin plads at få opdateret museets viden inden for coasterbranchen.

Efter familiebesøg i landets hovedstad hos undertegnede søster, der er den eneste fra øen bortemigrerede af nær familie, men med bolig ved Marstalsgade, som et formildende træk, fløj vi ud i den store verden. Over London gik turen til Baltimore, hvor en agent fra et shippingfirma måtte vente på os endda en stund inden vi slap igennem en overgearet Emigrations-granskning og ud til bagagemodtagelsen, der skuffende kun var leveringsdygtig i ét af tre stykker bagage. Det meste filmgrej, toilettasker og almindeligt klæde var muligvis havnet i New York. Det mente en venlig negerdame i hvert fald, hun stak os en skilling til tandpasta m.m. Agenten, Joe, kørte os til Annapolis, hvorfra vi skulle sejle ud til ANNE BOYE, der lå opankret på yderreden ud for havnen. Annapolis er en smuk ældre by med en masse Stares and Stripes vajende hos private som fra institutioner, flådeakademiet har base der. Agenten var en meddelsom og vennsæl mand, han havde tidligere sejlet til søs. Han fortalte og viste frem på seightseeingturen, der endte ved byens marina, hvor der lå mange fartøjer, her iblandt mange store yachter, både til olie og vind. Studiet af bådene og bådmiljøet blev dog af kort varighed, en shorebåd med brølende motorer, der nok brølte mere end de arbejdede for fremdriften, var startet op og afhentede os. Vi var nu endelig på vej mod skibet.

Vi larmede ud af havnen og stævnede ud i Chesapeake Bay. Derude på redan fik vi øje på vores skib, fuldt lastet med råsukker hentet i Rosario, La Plata, en måned tidligere.

På dækket stod en del af vore kommende skibskammerater, de kiggede os an og omvendt. Hvad var vi for nogle? Folk der skulle snage i deres skibstilværelse? – Og omvendt: Var de venligsin-

dede søfolk? Nå den slags tanker kunne være tænkt, men det var der ikke tid til. Det hele var nyt og spændende. Vi blev modtaget med åbne arme, begge parter glædede sig, vi til sølivet og de til et nyt aspekt på de lange sørejser. På broen blev vi ligeledes venlig modtaget.

Den første rejse blev nu ikke så lang, fra yderreden til opankring på inderreden og derfra ind til Baltimore, hvor vi gjorde fast ved en sukkerfabrik, der ligger helt inde i byen. Et par dage efter kom lykkeligvis resten af vores bagage, så nu kunne vi komme i gang med at filme og interviewe, hvilket gerne skulle udmønte sig i noget seværdigt relevant om dansk coasterfart, som vi fremover kan fremvise på museet for det hungrende publikum...

Efter at være udlosset afgik vi Baltimore fragtsøgende ned gennem Florida Strædet med kurs mod Caribien, men fik dog snart melding hjemme fra rederiet, at vi skulle til Cuba for at laste tobak. Herligt! Alle glædede sig. Flink danske søfolk over hele linien for øvrigt. Selvom folk om bord har været på mange destinationer i områderne herude, var det kun styrmanden, der havde været på Cuba, og det var mange år siden. Efter en fin ballastrejse til Havanna lå skibet der midt inde i byen for lastning af velduftende tobak i tre dage. Der var således god mulighed for at komme op i land her også, hvilket ellers ikke altid er nutidens sømand forundt, hverken tidsmæssigt eller placeringsmæssigt, idet containerhavne og olieterminaler ofte ligger langt pokker i vold. Men nu var vi jo hverken påmønstreret et containerskib eller en oliekanne, men et ganske almindeligt tørlastskib i coasterstørrelse. Skibsstørrelser er noget foranderligt, noget relativt, i sejskibstiden var en af de store Rio Grande-farere, barkentinere på 500 tons dødvægt et af de helt store skibe, og de i Marstal hjemmehørende franskejdede Havrebarker var virkelig storsejlere, heraf var den største

på knap 2000 tons dødvægt. Marstals sværvægter, rederiet H. C. Christensens dampskibe var også et kapitel for sig, heraf var den største på 2200 tons, en stor damper, målt med datidens alen. Motorskibet eller coasteren har haft vokseværk gennem årene. I 1960'erne og 70'erne var en 700-tonner gængsen, nu i 2002-03 er en coaster som ANNE BOYE en almindelig størrelse med en dødvægt på 2600 tons. Og hvad er så denne dødvægt så egentlig for en størrelse, jo det er hvad skibet kan slæbe med af tons, først og fremmest last eller fragtgods, oliebeholdning, benævnt bunkers og ferskvand, begge dele i skibets tanke, smøroliebeholdning i tønder, stores hvilket vil sige maling, tovværk o.l. og endelig proviant. ANNE BOYE kan laste 2300 tons gods, i

dette tilfælde sukker, og har en relativ stor bunkerskapacitet på 224 tons, hvilket giver den en stor aktionsradius, beregnet på de lange stræk, den jævnligt ligger på. Skibet kan selv fremstille ferskvand, når hovedmaskinen kører.

Nå vi kom altså til Havanna og om dette og vores videre sejlads, herunder bjærgningen af en skotsk lystkutter, vil du kunne læse i en bog, der omhandler sejladsen og ikke mindst lidt om de forskellige folks stilling og indstilling om bord, om coasterstatussen her og nu og om fremtidsudsigterne set fra sømandens og redereens synsvinkel. Desuden er der nogle betragtninger fra uddannelsessektoren og forhåbentlig en klar udmelding om coasterproblematikken fra politisk hold. Det sidste afhængig af to ting: klarsyn og



Skibsfører Viggo Krog og maskinmester Knud Erik Kromann Madsen om bord på MARTIN S af Svendborg på Falkland, december 1953. Madsen beretter: Under opholdet på øerne, som blev meget langvarigt, da vi sejlede rundt til de store farme og lastede fåreuld til London, skød vi højlandsgæs. Det var et godt supplement til kosten, som næsten altid bestod af fårekød. Hovmesteren betalte 5 patroner pr. fugl, så det var billigt kød, det var fårekødet også, 35 øre pr. kilo, så hovmesteren må have været blevet en rig mand på den rejse.

maritim indsigt – men vi prøver alligevel. Coasterbranchens ve og vel er i dag ud over branchens egne kvalifikationer uhyre afhængig af hjemlandets politiske bestemte økonomier og selvfølgelig også afhængig af markedet. Bogen, der behandler disse emner, vil blive udsendt fra museet hen på året.

Årbogens læsere slipper dog ikke for en tur i land på Falkland. En måneds sejlads fra England, i dette tilfælde 29 dage, ligger Falklandsøerne med den eneste rigtige by Port Stanley på øen Øst Falkland, byen er beliggende ved en godt beskyttet naturhavn. Transport af varer fra hjemlandet England til det fjerne ørige, The Falklands, har i årevis foregået på dansk køl og den meste tid under dansk flag. Det kendte rederi A. E. Sørensen i Svendborg lå i farten i mangfoldige år. MARTIN S og HANNE S på 900 tons kom i falklandsfarten fra 1953. Dengang var der en del fart rundt på forskellige pladser på øerne, for losning af stykgods og for lastning af uld. Andre af Svendborgrederiets skibe som søsterskibet til de to nævnte, NANCIE S, var også inde i farten. 1957 søsattes fra Svendborg Værft en nybygning på 2250 tdw (som lukket shelterdækker) beregnet specielt på falklandsfarten og med aptering til 12 passagerer, den fik navnet A.E.S. og var placeret på ruten indtil 1974. Foråret efter blev den solgt til græske købere. For øvrigt blev den solgt af museets mangeårige bestyrelsesmedlem Kristian Albertsen, Albert E. Boye & Co., der på daværende tidspunkt var befragter hos A. E. Sørensen. En anden af museets nært tilknyttede, maskinmester Knud Erik Kromann Madsen, har været flere gange på øerne i A. E. Sørensen-skibe. Han har gjort II. Verdenskrig med i engelsk tjeneste først i Marstaldamperen H. H. PETERSEN til dennes krigsforlis og siden i dampskibet NORCO, der var i A. E. Sørensen regi. Dengang var falklandsskibene ofte rundt på flere pladser og



NANCIE S af Svendborg lossere stykgods til den tidligere storsejler FENNIA, der lå som flydende pakhuis, hulk, i Port Stanley.

Knud Erik, der var ivrig jæger, har mange gange suppleret provianten med gæs nedlagt på øerne. Ligesom andre søfolk, der er kommet på øerne flere gange, fik han bekendtskaber i land, bl.a. en meget kendt dansk sømand Andreasen, der havde bosat sig på Falkland. Han havde forelsket sig i en lokal pige, og da hans skib afsejlede, sprang han over bord og svømmede i land, idet han håbede på at skibet ikke ville vende om, når de havde sluppet land.

Efter salget af A.E.S. var det nyopstandne coasterafskrivningsrederi BEWA-Line inde på farten et par år. Men snart blev en ny A.E.S., bygget i Frederikshavn i 1976, indsat på falklandsfarten.. Efter rederiet A. E. Sørensens opløsning forblev A.E.S. i farten under nyt ejerskab endnu nogle år. Fra slutningen af 1989

kom rederiet E.B. Kromann ind i billedet med Søbybygningen ANNE BOYE fra 1985, der sammen med andre af rederiets skibe har betjent den civile del af trafikken på øerne (ANDREAS BOYE, HERMANN C. BOYE, BIRTHE BOYE, SINE BOYE og ELISABETH BOYE). ANNE BOYE har gjort de fleste rejser under dette kontorflag, vores ankomst den 4. november 2002 var skibets anløb nr. 47 i Port Stanley fra Shoreham. For tiden (start 2003) er det søsteren ELISABETH BOYE, der ligger på ruten. KiL og et andet nyere stort, nu lukket, dansk coasterrederi, ELITE, har haft en del sejlads for det engelske militær til øen. Det er med andre ord en sejlads, der har plads i dansk søfarts historie.

Igennem alle årene fra 1953 og fortsat nu er det Londonfirmaet Jeppesen, der har sørget for tonnage for Falklandskompagniet. Jeppesen, senior var dansker og dennes søn Ian, der har arvet det danske sprog efter faderen, står i dag for foretagendet.

De danske søfolk, der således jævnligt

har besøgt øerne, har alle uden undtagelse, set skibsvrag på stedet. Når man anduver naturhavnen, dukker skibsskrogene op et efter et, det giver et helt ryk eller sus i en. Enhver søfartshistoriker og søfartsinteresseret har læst om disse monumenter fra den store Kap Horn-tid, vi har set billederne af skrogene gengivet i maritime værker, så sindet var jo beredt. Men at stå der selv, at kunne se skibene med egne øjne, det er noget af en oplevelse, man står midt i et storslået stykke søfartshistorie. Nogle af skrogene er i nyere tid blevet slæbt bort for restaurering, men heldigvis ligger der mange tilbage her. Efter hårde kampe for at runde Hornet med ringe vejr, måtte nogle af skibene vende om for at søge nødhavn ved Falkland for reparation af rig og sejl samt søskader på skroget. Nogle gange har reparation været for omkostningsvoldsom og assuranceselskaberne har valgt at opgive skibene, at kondemnere dem. De har så solgt, hvad der var af værdi. Større reparationer på denne fjerne



Agterskibet af EGERIA ved East Jetty, Stanley



JHELUM, med resterne af tagplader over skibet.



Inge-Lise foran masten fra GREAT BRITAIN. Ude i naturhavnen ses CHARLES COOPER.

destination med råvaremangel har under-tiden efterladt gode skibsskrog på stedet. Et godt skibsskrog blev for det meste brugt til hulk, flydende pakhuis, som der blev lagt tag hen over. Nu er denne anvendelse stort set gået af brug og dermed bliver det beskyttende tag ikke vedligeholdt, og derfor tager vind og vejr nedbrydningen af skrogene fart. Det bør være en international opgave, at bevare disse enestående minder fra en svunden tid, hvor så mange skibe og så mange søfolk kæmpede kampen om at runde det berygtede Horn.

For vores vedkommende fortøjede vi lige midt i historien ved Falkland Islands Company's (FIC) East Jetty altså bro. På indersiden af broen små 10 m fra skibet, ligger agterskibet af en engang storsejler, nu brugt som pakhuis. Længere inde i naturhavnen ligger flere sejlere bl.a. et par store træskibe. Den mest monumentale er dog stålsejlskibet LADY ELISABETH, hvor skrog og alle tre undermaster, bovspryd og oven i købet storraen fortsat står. Jo vi stod midt i et stykke søfartshistorie. Sejlskibenes opslidende kamp rundt Kap Horn har efterladt disse monumenter her på øerne. Som sårede fugle med stækkede vinger søgte de ly her og mange nåede aldrig videre. Der er registreret mere end 400 vrage på øerne. En del ligger her i Stanley naturhavn.

Næppe havde vi gjort fast, før vi besigtigede agterskibet ved siden af ANNE BOYE. Skibet er EGERIA, canadisk bark på 1066 tons. (Tonnagen på de her nævnte havarister er bruttotonnagen, for at få dødvægten skal der ca. lægges en halv gang oven i, altså for dennes vedkommende ca. 1500 tons) Den er kondemneret i Stanley 12. september 1872, hvor den anduede med lækage og skader efter 95 dage i søen på rejse fra London til Callao, Peru med cement og kul. Agterskibet er, som nævnt, stadig i brug som pakhuis ved East Jetty og tilhører Falkland Island Company. Ved samme bro ligger resterne

af andre mindre skibe, der ligger også capstans og andre efterladenskaber. Længere inde i naturhavnen ligger mere eller mindre velbevarede rester af sejlskibe, der ud over funktionen som hulk har været anvendt til brohoved, Jetty Head. Et af de godt bevarede af disse er JHELUUM, engelsk bark på 428 tons, alvorlig skadet ved Hornet på rejse Callao-Dunkirk. Den bjærgede sig i synkende tilstand ind til Stanley den 18. august 1870. Desuden ligger der en wallisisk bark CAPRICORN på 380 tons. Den brød i brand ved Hornet med kulladning. Man fyldte lasten med vand ved Staten Island for at slukke branden. Herefter pumpede søfolkene den læns igen og sejlede til Falkland februar 1882, hvor den blev kondemneret og brugt som hulk og Jetty Head i lighed med de øvrige skibe. Endnu en britisk bark MARGARET på 615 tons ligger i Stanley. Den ankom 11. august 1850 efter to måneders forsøg på at runde Hornet. Den blev kondømt og derpå anvendt som lægter indtil den blev brugt som Jetty Head. En canadisk bark ACTAEON på 561 tons, bygget i Miramichi, New Brunswick 1838, blev slået tilbage til Stanley fra Hornet den 2. januar 1853 efter 154 dages sejlads fra Liverpool bestemt for Frisco (San Francisco). Den blev skåret ned til mellemdækket og anvendt til Jetty Head. Et af de endnu nogenlunde velbevarede er CHARLES COOPER et amerikansk fuldskib eller slet og ret »Ship« som amerikanerne kalder en fuldrigger, på 850 tons, et tidligere paketskib. Den ankom Stanley den 25. september 1866, 92 dage ude fra Liverpool til Melbourne med kul. Den er blevet overtaget af South Street Seaport Museum, New York, der muligt vil bevare og restaurere skroget, men tiden er så absolut fuldmoden. Oppe på land op for CHARLES COOPER er et stykke af den agterste mast fra GREAT BRITAIN opsat. Skibet ankom Stanley maj 1886 med skader, drevet tilbage fra Kap Horn. Den

forblev flydende frem til 1937, hvor den drev ind på kysten ved Sparrow Cove over for Stanley. Den blev bjærget og returneret til Bristol, England 1970 for restaurering.

WILLIAM SHAND er en engelsk bark på 432 tons og bygget i Greenock 1839. Den ankom Stanley for reparation den 1. februar 1859. Efter 11 dage afgik den igen mod Hornet, men blev drevet tilbage af vind og vejr og kom ind igen den 16. april. Den blev kondømt og fik samme skæbne som de andre. En af de berømte amerikanske clippere SNOWSQUALL blev på rejse fra New York til Frisco drevet tilbage fra Hornet efter 59 dage i søen. Den kom ind den 2. marts 1864. En walisisk brig FLEETWING, bygget i Port Madoc i 1874 blev overtaget af Falklandskompagniet i 1911. Den kom til Stanley med en ladning stykgods og blev herefter an-



Carolineren MONSUNEN af Stanley, tidligere af Svendborg, bygget på H. C. Christensens værft i Marstal 1957, laster en gris på Falkland 1990.

vendt som flydende pakhus, hulk. Alle disse er træskibe. Den bedst bevarede sejler er jernbarken LADY ELIZABETH på 1208 tons, den ligger nu i en bugt øst for Port Stanley. Den er bygget i Sunderland 1879 og ankom Stanley den 13. marts 1913 med en ladning tømmer på rejse Vancouver – Deletoa Bay. Den tørnede nogle rocks, og reparation viste sig at være for dyr. Nogle skibe er ligesom GREAT BRITAIN bugseret bort for restaurering, eksempelvis den store firmastede finske stålbark FENNIA på 3112 tons, bygget Frankrig 1902. Den søgte til Stanley efter at have fået nogle drøje huk i forsøget på at runde Hornet 1927 på rejse til Chile. Den lå som flydende pakhus i naturhavnen frem til 1967, hvor den blev bugseret til Frisco for restaurering. Der er også den britiske jernfuldrigger WAWERTREE på 2118 tons, der i 1910 blev bugseret ind af dampslæberen SAMSON, der nu selv ligger som vrak i naturhavnen.. Fuldriggeren var blevet afmestet ved Hornet, den blev senere bugseret til Punta Arenas, hvor den anvendtes som hulk. Samme funktion havde den senere i Buenos Aires indtil den i 1966 blev overtaget af South Street Seaport Museum of New York for restaurering.

Man kan fordybe sig yderligere i flere skibe og følge dem på mere klos hold, men det vil blive for omfattende og ikke lige Marstal Søfartsmuseums opgave – fascinerende er det i hvert fald.

Nyere skibe har naturligvis også interesse, den i Marstal byggede Caroliner MONSUNEN, der tilhørte familien Andersen i Vindeby, har sejlet mellem øerne i flere år med afstikkere ind til det sydamerikanske fastland. Den blev solgt til Chile for en del år siden og meldtes netop i brand ud for Valparaiso, da vi var på vej mod Magellan Strædet fra Stanley. Det kunne engelskmanden Steve berette om, han var med på rejsen ind over og havde været med MONSUNEN flere gange. Det var også ham der var leveringsdygtig



LADY ELISABETH.

i forsidefotoet af Carolineren. Den hed nu NAVARINO af Valparaiso.

Vi måtte naturligvis se mere af dette spændende sted, nu da vi var her. Skipperen gav Falklandskompagniet et praj, og de hyrede en mand til at køre os rundt på øen Øst Falkland, hvor Stanley ligger. Han hedder Patrick Watts og er yderst vidende om stedet, han kendte en masse til Falklandskrigen, da alle derboende selvfølgelig var berørt af krigen i 1982.

Han kørte os langs naturhavnen med dens første reparationsbedding, smedje og sejlmageri med skrogene og vragene og ud til en af beboernes madkursudflugtssteder. Uden for Stanley ligger en kyst med sand så hvidt, at vi troede det var sne, der lå her i det kølige, tidlige falklandsforår. Men det var indbydende sand, desværre kan kun en lille part af denne strand benyttes, idet argentinske soldater har efterladt den fyldt med landminer af plast, der ikke kan registreres. Menneskene er kloge på nogle ting, men ikke lige snuddie på alle bover... Måske er pingvinerne her på stranden lidt mere fiffige, de så ihverttilfælde sådan ud, da vi hilste på dem. Der var nu ikke ret mange beboere hjemme i kolonien, måske skyldtes det en udflugt, eller måske skyldes det et pludseligt stærkt mærkbart fravær af blæksprutterne, der normalt betyder rigeligt med fødekilde. Måske skyldtes det at en søløve havde lystmyrdet for kraftigt blandt bestanden. Normalt slår søløverne kun ihjel for at æde,



Fårefarmen ved Johnson Harbour.

men denne søløve var åbenbart en galing. Det er altså ikke kun inden for menneskeracen, der findes disse afstumpede afarter. Mennesket har bare flere og avancerede hjælpemidler til formålet, hvilket de forskellige resultater vidner om.

Vi kørte herefter ind over øen i firhjulstrækkeren, som der er rigtig mange af, mange sejlet dertil på ANNE BOYE, også på den aktuelle rejse. Vi passede et par rester af argentinske helikoptere, skudt til vrage af englismændene under Falklandskrigen. Vi kørte forbi og henover de mærkværdige Stenfloder, der findes på Øst Falkland. Disse stenforekomster ligner på afstand fuldstændig en flod, men består imidlertid af halvstore ensfarvede sten. Vi kørte ud til en farm ved en plads, der hedder Johnson Harbour, hvor der er forskellige bygninger tilhørende en stor fårefarm, ejet af FIC, der bemander disse kæmpefarme. Der var tidligere 16 af disse på øerne. De fleste er nu udstykket og opdelt i mindre områder og ejet af lokale folk, som regel bemandede af ejerægtesparret. En flok fåreklippere rejser så rundt på gårdene og hjælper med klipningen. Vi måtte ud og ind af bilen for at åbne led, der forhindrer fårene i at rende ud fra deres territorier. Vi holdt på højderne og kiggede ned på fårefarmen ved Green Patch, hvor flere hundrede engelske soldater overnattede og kom til hæfterne efter at de var landsat på øerne under Falklandskrigen. Da de engelske soldater ankom måtte de efterlade en del ammunition m.m. bag en bjergryg. Fra gården ringede gårdejereren rundt til nabo-gårdene, hvorfra man kom med traktorer og firhjulstrækkere og kørte krudt og materiel for englænderne. Efter at englænderne var udhvilede og deres tøj tørret igen, drog de en sen aften af sted gennem en dal med kurs mod de argentinske stillinger. En kvinde fra gården, der var stedkendt, viste dem vej ved at gå foran med hvide handsker på hænderne,



Masten med afstande til kendte destinationer rundt i verden som London, New York, Boenos Aires, Ommel, Melbourne og Marstal

der blev holdt på ryggen. Hun gik med så langt englismændene mente det forsvarligt af hensyn til hendes sikkerhed. Overraskelsesangrebet lykkedes og argentinerne blev efterhånden sat på porten. Englænderne beholdt som bekendt øerne, der for øvrigt aldrig har haft en oprindelig befolkning, som grusomme kolonisatorer har udryddet. Falklænderne blev belønnet for deres indsats. Vi gjorde også holdt ved den højderyg, hvorfra den danske sømand og fårehyrde Andreasen observerede røgen fra en tysk flådeenhed under 1. krig og nåede at varskoe den engelske flådeeskadre, der var inde for at bunkre i Stan-

ley. Så i stedet for et overraskelsesangreb fra tysk side, blev det modsatte resultatet. Andreasen fik en medalje for sin indsats. Vi var naturligvis også på museet i Stanley. De indendørs udstillinger lever imidlertid ikke helt op til det storslåede skue ude i naturhavnen.

Efter en indholdsrig dag rundt på øen med en fortræffelig guide, var vi Falklandskompaniets gæster om aftenen sammen med skipperen på hotel. Inge-Lise nåede også rundt den lokale tatovør for at få en firkløver tatoveret på benet, firkløvere er hun ellers ret god til at finde hjemme, men her kneb det noget, og hvad gør man så... Vi nåede også et par drinks på et par værtshuse, hvor vi bl.a. mødte en dansk sømand, der var flyttet hertil 8 år tidligere efter 10 rejser herved med ANNE BOYE. Han mødte en lokal pige. Ja sådan kan det jo gå.

Uden for Stanley står en høj mast med skilte og afstande til Buenos Aires, Paris, New York og andre kendte steder. Vi har

også hørt at der skulle være et skilt, hvorpå der står Ommel Kro.

Som nævnt blev vi beriget med en tur ind i Magellan Strædet til byen Punta Arenas. Den var engang før Panamakalens tid en vigtig anløbsplads for skibstrafikken rundt det amerikanske kontinent, hvad resterne af nogle store sejlskibe på kysten vidner om. Også her i Punta Arenas knyttede vi (dvs. Inge-Lise) personlige kontakter, bl.a. med en dame, hvis første mand er forsvundet ud i intetheden i det tidligere styres hårdhændede kølvand. Inge-Lise og Germini, som hun hedder, snakkede løs på henholdsvis engelsk og spansk, og noget forstår man da iblandt. Germinis moster har bil og hun hentede Germini og Inge-Lise, der blev vældig fornøjet over en rundvisning i den chilenske by og omegn i den korte stund skibets kabys kunne forlades. Det var nemlig Mortens Aftens dag og ænderne skulle nødvendigvis være under skarpt opsyn af den kyndige hovmester.



Den tidligere firmastede fuldrigger COUNTY OF PEEBLES ved flådeværftet i Punta Arenas.

Kort fra pieren (anløbsbroen) ved Punta Arenas, hvor vi lå med ANNE BOYE, ligger tre skrog ved siden af hinanden. Det ene så ret velbevaret ud og alle fire undermaster stod fortsat. Steve, der havde været gæstekok på rejsen over en midt-dags tid med en god Irish Stow med falk-landslam som resultat, kendte noget til sagen. Skibene ligger inden for et flådeværfts område og det var ikke sådan lige at komme om bord, Steve havde prøvet flere gange i årenes løb. Germini, skibets agent og undertegnede drog mod navyområdet bevæbnet med fotoapparat og video. Bilen måtte naturligvis stoppe i Gaten. Vi forelagde ønsket om at se skibene og en flådeofficer kom frem. Han meddelte at det ikke var muligt at komme ind på området. Vi snakkede på forskellige tungemål om sagen. Han blev forelagt de nøgterne kendsgerninger at undertegnede var på studierejse til vigtige destinationer rundt på kloden for at besigtige skibe fra sejskibsæraen. Da det ydermere diskret blev lækket at han stod over for en museumsinspektør for et vigtigt europæisk søfartsmuseum, var vejen ved at være banet. Det der slog hovedet på sømmet var alligevel et vink om at han ville blive omtalt i Marstal Søfartsmuseums verdenskendte årsskrift, hvilket hermed er sket fyldest. Vi gik gennem to skrog på vej ud til den firmastede fuldrigger PEOPLES, hvor flåden afholder receptioner i den store agtersaloon. Blot et par år forinden havde et sådant besøg været umuligt uden en tilladelse fra admiralitetet i Valparaiso. Der var nu ingen skygge af militære hemmeligheder på de alders-tegne skibsskrog. Nå tingene ændrer sig, og flådeværftet var også under afvikling/flytning viste det sig. Vor nye ven, flådeofficeren var nu blevet yderligere opstemt af undertegnede søfartshistoriske begejstringsudbrud og selskabet blev slæbt med igennem en gammel maskinhal med museale maskiner med talrige remtræk under lofter og ved vægge. Manden star-



Inge-Lise og Erik i kanoen på Demerara River

tede maskinerierne og fortalte med synlig stolthed om herlighederne i den øresønderrivende larm på et for undertegnede uforståeligt mål. Men en oplevelse var det da, bare skade, at det nok var sidste gang alt dette kørte, før skrotning af de fine sager. Kort fra flådehavnen lå resterne af storsejleren LORD LONSDALE med en flot monumental stævn med bovspryd op i strandkanten.

På den videre sejlads tilbage til Falkland og op mod Santos passerede vi adskillige geografiske navne, der er plottet ind på den marstalske sydamerikafarts – eller Rio Grandefarts historie. Så der var meget der rumsterede rundt i vore hoveder, når vi ved nattetide stod ude på bak-

ken eller oppe på broen for at studere den sydlige halvkugles stjernehimlens egenart. Oplevelsen ved at se Sydkorset den første gang var dog stærk nok til at fordrive de historiske hjernesvind.

Vi var naturligvis i land, når mulighed bød sig. Ligesom de yngre søfolk var vi og især Inge-Lise altid åbne for nye oplevelser og kontakter. Dette resulterede i et tættere venskab med lokale folk, der boede i pælehuse ved flodbredden af Demerarafloden i Engelsk Guyana, her lå vi ved en bro med det hjemligt klingende navn Christiansburg for at losse materiel til en guldmine.

På flodbredden ved siden af skibet, lå en kano med pagaj – fristelsen var for stor, den måtte vi naturligvis på ekspedition i. Så vi padlede rundt i nabolaget og betragtede hytter, palmer og jungle. Kort efter at vi havde gjort fast igen, dukkede ejeren op, en ældre gråhåret kvinde. Hun fik et håndtryk og lidt gaver af os som tak for lån af kanoen. Den lille mørklødede dame, Beth, så noget skræmt op på undertegnede, men fandt jo snart ud af, at vi var nogenlunde venligsindede folk. Hun betroede os senere at hun havde spekuleret på hvad denne (i forhold til hende) kæmpestore hvide mand dog ville hende. Hun, datteren og et par børnebørn, Armit og Diana, returnerede senere med lokale grøntsager og frugter fra deres have. De boede på den anden side af floden, hvor nevøen havde lidt have-landbrug på et ryddet stykke jungle. Frugterne og grøntsagerne sejlede han hver dag ind til et marked i byen Linden en halv times kanosejlads længere oppe ad floden.

Inge-Lise kom i en god snak med datteren Margaret og blev til den næste dag inviteret med over for at besøge familien. Besøget blev krydret med en vandretur ind i junglen med dens mange alligatorbemandede søer. Dem bader man ikke i. Det gjorde de, og også vi, til gengæld i den okkerfarvede, men alligevel rene flod

senere på dagen, da jeg var kommet med over. Vore nye venner boede i nogle ret primitive pælehuse med diskomusik fra radioen. De var glade og utroligt venlige mennesker. Der var prydet og fejtet overalt i dagens anledning, indgangstrappen var nymalet og på en væg var der malet et stort hjerte med inskriptionen: »We love Lise«. Vi inviterede dem efter aftensmaden om bord på ANNE BOYE, hvor børnene blev vist rundt af skipperen, og hvor gæsterne under en del fnisen kunne se sig selv på TV-skærmen på den video, vi havde optaget. De havde gaver med til os. Vi havde en hyggelig aften alle mand om bord samt gæster.

Det var en stor oplevelse at få lov til at komme i deres beskedne men uhyre gæstfrie hjem. Den slags oplevelser er der mange af, hvis man er modtagelig og ikke er angst for folk, der har den ellers attråede solariebrune kulør og ikke taler dansk. Der findes stadig folk i det i øvrigt temmelig oplyste Europa og sågar i idealstaten Danmark, der anser sig selv for overmennesker i forhold til andre folkeslag. Den slags har vi, Hustru og jeg, tidligere mødt på Grønland og det var bestemt ikke altid blomsten af den danske befolkning. Sjovt nok har de samme folk ingen berøringsangst over for de lokale piger – ved aftenstide. Nå, men her om bord blev vore gæster rigtig godt modtaget af det samlede mandskab. Da vi afgik igen efter et par dage, stod hele familien og vinkede farvel fra flodbredden, skønt det var på den årle morgenkvist. Vi lovede at skrive til dem fra det fjerne Danmark, som vi kunne udpege på deres lille globus, hvor det kneb en smule med at finde vores velfærdsstat for ikke at tale om vores ø. (Ærø burde nu egentlig fylde mere på disse hersens globusser, vi må have skrevet til globusfabrikanterne ved lejlighed for at oplyse dem om fejltagelsen. Folk skal undertiden retledes.)

Efter sejlads ned gennem floden kom vi omsider ud på åbent hav igen efter at



ANNE BOYES hovmester i eksotiske omgivelser ved Demerara River



Smuk sømand med svaj. Panamakanalen.

have taget afsked med vores vagtkompagni, bestående af 8 politisoldater, som vi var blevet gode venner med. De var ikke kun med som underholdning, piratoverfald er desværre blevet ret almindeligt på de kanter. Nu stævnede skibet videre mod Maracaibosøen i Venezuela, en velkendt plads fra Marstalsejlskibenes tid.

Vi sejlede i fyrrenålegrønt vand gennem passagen mellem Tobago og Trinidad. Her spejdede vi efter folk inde på Trinidad, der lignede Theresa Eriksen hjemmefra, det er nemlig derfra hun er importeret som sømandskone. Så kunne vi da vinke til dem, det blev dog kun til kontakt med nogle flokke pelikaner.

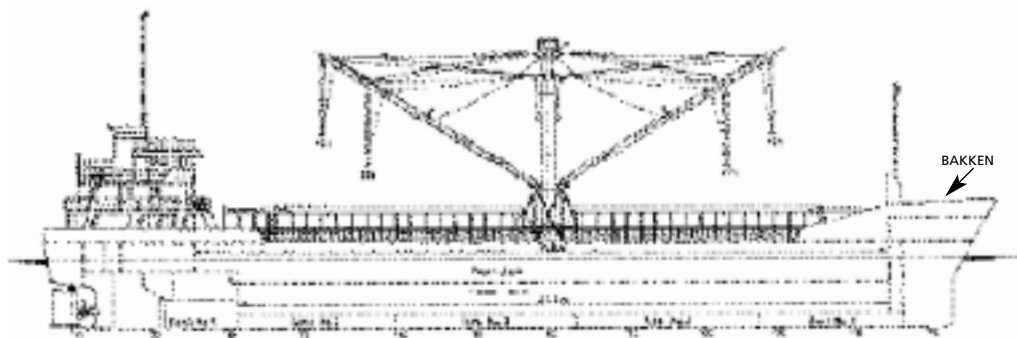
Maracaibo blev det ikke til i denne omgang, generalstrejke og uroligheder hindrede anduvning af lossepladsen, vi blev sendt til en anden destination i Colombia og nåede at holde såvel jul som nytår på vandet. Det lykkedes altså at komme af

med lasten. Efter således henholdsvis at have ligget til ankers og sejlet for små omdrejninger et stykke tid, kom der igen gang i sejladsen. ANNE BOYE blev sluttet for en ladning fra Tampico i Mexico til Newcastle i Australien, en rejse på 44 etmål (døgn), så vores tid tillod ikke at vi kunne fortsætte om bord. Vi kom dog med til Panama og oven i købet gennem Panamakanalen med de fra beretninger og fotos velkendte sluser og lokomotiver til at slæbe skibene igennem sluserne med. Inge-Lises og undertegnendes afløser kom om bord på Christobal inderred ved indsejlingen til kanalen. Det var en oplevelse at gå igennem der om natten. Et velkendt sted fra globussen og skoleatlasset, en højvigtig og derfor velbekendt vandvej, som vi alle har hørt om fra barnsben, blev oplevet med åbne sanser. Kort efter sidste sluse kom en shorebåd side på skibet ved Balboa, vi skulle

mønstre af. Vi gik om bord på båden med vores grej, og båden sejlede ind mod land, medens ANNE BOYE stod ud mod Stillehavet, mod Australien mod nye horisonter. Det var absolut ikke uden vemod vi så lanterne forsvinde i natten. Vi ville gerne have fortsat, men tiden var løbet til tamps og vi havde taget afsked med vores gode venner, de fleste nye, men dæksfolkene Jan og Jens havde vi alligevel været sammen med længe...

Vi havde fået hjemrejsen udskudt et par dage, så vi indlogerede os på et hotel i Panama City. Det var et ældre byggeri

med store kamre, alene dobbeltsengen var større end vores bolig om bord gennem godt 5 måneder, vores udmærkede kammer ude agter på godt 6 kvadratmeter. Efter et par timers søvn spadserede vi næste formiddag ned til Stillehavet. Her så vi til vores undren at solen var placeret over havet. Det kunne vi ikke sådan lige få til at stemme, »I Østen stiger solen op« synger vi i en de sange, der er blevet hængende i hukommelsen fra vores skolegang med udenadslære og morgensang. Og vores barnelærdom slår ikke fejl. Vi havde oplevet at solen stod i Nord ved



Tegning af ELISABETH BOYE – søsterskib til ANNE BOYE.

Monkey Island

Af JOHN SCHLOTTFELDT

middagstide på Falklandsøerne, og det er da til at forstå, og at månen og nogle stjernetegn var hængt på hovedet, men dette? – Jo, forbindelsen mellem Nord- og Sydamerika, landtangen eller Drejet, som det nok ville have heddet, hvis Amerika var blevet placeret i Det sydfynske Øhav, denne landtange, den slår et sådant svaj, at man faktisk sejler mod SØ, når man sejler fra Caribien mod Stillehavet, find bare dit atlas frem og tjek efter...

Efter et dejligt ophold i Panama, fløj vi over Miami (igen med emigrationsundersøgelser), Madrid og til Kastруп, hilste på familien i hovedstaden herunder et par herlige børnebørn og tog det sidste trip hjem med Marstalfærgen. En så stor oplevelse og udmønstring kunne naturligvis kun afsluttes helt rigtigt på denne måde. Mindre nærrejser kan udmærket foregå med vekslende ærøske færges, men ikke denne...

Allerede på færgens broklap blev vi budt velkommen hjem af færgebesætningen, det samme skete hjemme på havnen, i byen og byens forretninger ja såmænd på øen som sådan...

Øen så ud til at være passet godt nok i vores fravær, på museet var alt i den skønneste orden, de igangværende udvidelser var håndteret på glimrende vis af den altid samvittighedsfulde besætning. Sandt at sige havde undertegnede heller ikke haft et gran af betænkeligheder ved udrejsen, thi jeg vidste at alt på museet var i de bedste hænder, så det var ikke engang hver uge at tankerne havde tid til at kredse om det hjemlige. Men vi havde jo også været to sammen om at være der-



MOON BIRD i Det Caribiske Hav.

ude, hvor det øjeblikkelige og fremadrettede havde været på programmet... Vi har aldrig fortrudt et sekund, og museet har fået ballasttankene opgraderet med en viden, som det var agten med denne søfærd.

Skibsfører John Schlotfeldts fortsatte skrivelser til Inge-Lise Kromanns skoleklasse på Ærøskøbing skole. Første afsnit bragtes i sidste årsskrift for 2001.

John Schlotfeldt havde i den mellemliggende tid været hjemme i Marstal for afholdelse af ferie og havde været med på skolen for at hilse på eleverne for at fortælle om sølivet.

Caribien 15. december 2001

Hej igen alle sammen.

Det var rart at se jer alle i Ærøskøbing i sommer, nu har jeg alle i erindring når jeg skriver, det gør det lidt mere personligt.

Efter vi mødtes, blev jeg hjemme til oktober, hvor jeg mønstrede MOON BIRD igen, denne gang i Samsun, der er en lille havn i Tyrkiet på Sortehavets kyst.

Jeg ankom til Samsun sent aften og overnattede på hotel indtil skibet ankom næste morgen. Tidligt om morgenen gik jeg en tur i byens forretningskvarter for at iagttage byen vågne. Dagen startede roligt med kun lidt trafik, gradvist kommer der flere og flere mennesker på gaden, gående, på cykel, i bil eller bus, alle travlt på vej til arbejde. Varevogne kommer til slagteren, bageren eller supermarkedet med deres daglige leveringer. Når man ikke selv har travlt er det spændende at se hvordan hjulene begynder at dreje i den daglige rutine. I denne by mødte jeg mange venlige mennesker, smilende og behjælpelige når jeg spurgte om vej rundt i byen, de fleste talte godt engelsk. Det var en positiv oplevelse.

Vi lastede nogle stålør og stålprofiler til Tampico og to mobilkraner til Houston, Texas. Fra Samsun gik vi til Istanbul for at laste to store transformatorer hver på 160 tons bestemt til Newport News i Virginia. Vi var kun én dag i Istanbul, så jeg fik ikke lejlighed til at gå i land, men jeg har været der før, det er en dejlig by



Livbåden på Atlanten en fin solbeskinnet morgen.

med mange store bygninger i den typiske muslimske stil og for det meste pænt vedligeholdt. Som i Samsun er der generelt rent og pænt. Jeg så heller ikke så meget af byen fra søsiden, da vi afgik kl. 23, men byen ser godt ud, når man passerer gennem Bosporus ved dagslys. I stedet passerede vi igennem Dardanellerne ved dagen, det er passagen mellem Sea of Marmelade og Aegean Sea, også her er der en flot sejltur ved dagslys. Der er små fiskelejer langs kysten med huse helt ud til bredden, det ser ud til at være charmerende små byer. Efter Dardanellerne sejlede vi til en lille by, der hedder Masta på den græske ø Chios, hvor et dykkerselskab skulle rense skibets bund for skaller og begroning, der var kommet under ophold i Red Sea. Anløbsbroen var i et lille nor mellem nogle klipper. Jeg kunne ikke se indsejlingen før vi var en halv mil fra kysten, kun en smal kanal mellem klipperne, beregnet til fiskerbåde, ledte til noret, hvor der var en cementbro med brohoved halvt så langt som skibet. Her forøjede vi. Vi lå der natten over, så jeg gik op på den lokale Taverne og talte med fiskerne, der sad der om aftenen og nød noget græsk musik. De taler ikke så meget engelsk og jeg taler ikke så meget græsk, men vi gjorde vort bedste og fik talt sammen, det var rare mennesker.

Vi forlod Mesta en dejlig morgen kl. 6 og satte kursen mod Algeciras i Spanien

for at bunkre og proviantere inden turen over Atlanten. Vi fik proviant fra Danmark med kølevogn, det er rart at få bl.a. dansk rugbrød, som man ikke kan købe noget andet sted i verden, så jeg bestilte en del, som vi stadig har noget tilbage af. Efter Algeciras var vi klar til at krydse Atlanten til Newport News. For at undgå stormene, der er fremherskende på Nordatlanten på denne årstid, stod vi SV på fra Gibraltar mod Madeira, som passeredes tæt syd om, derefter vest på mod Caribien og igen NV på mod Newport. Alligevel fik vi 14 dage med blæsevej men ingen orkaner.

På vej over havde 3 af besætningen fødselsdag inden for 5 dage, så det gav os en god lejlighed til at feste for dem. Den efterfølgende lørdag havde vi fint vejr, dog for koldt til at sidde udendørs, men vi har to messer begge store nok til at rumme os alle. Vi samledes i den ene. Vor kok lavede nogle filippinske specialiteter med fisk, oksekød, kylling og ris, som vi nød sammen, derefter hentede maskinchefen sin computer der har et musikprogram, hvor man via en mikrofon kan synge til musikken, teksten følger musikken på skærmen. Alle i besætningen skulle prøve at synge et nummer de kunne vælge i menuen. Da vi nærmede os De Caribiske Øer blev det varmere og vi fik nogle dage med vindstille, så var det tid til at lave brand- og bådøvelser. Af hensyn til skibets og vor egen sikkerhed holder vi øvelse en gang i måneden for at holde træningen ved lige til hurtig og god indsats i nødstilfælde. Vi stoppede skibet og satte en båd i vandet, bådens besætning sejlede en gang rundt om skibet før vi igen hejsede båden op. Derefter blev alt løsgrejet tjekket for at sikre at alt var i orden. Efter 19 døgn nåede vi til Newport News. Lodsens bordede ved Point Charles på Hampton Road, og lod os op af Elisabeth River til Newport News. På vejen op passerede vi Fort Monroe og Fort Wool der ligger på hver

sin side af floden. Fort Monroe var meget aktiv under borgerkrigen i USA. Yankeeerne ønskede at erobre fortet for at opretholde en blokade af sydstatene, men Dixierne forsvarede fortet for at prøve at vedligeholde samhandel med den øvrige verden. Fort Wool, det mindste, er en ruin i dag, men Fort Monroe er vedligeholdt og fungerer i dag som træningslejr for Marinen.

Newport News er en forholdsvis lille by beliggende tæt ved havnen, fra søsiden ser byen hyggelig ud, men da vi kun lå der i kort tid var jeg ikke i land der. Vi lossede transformatorerne der var lastet i Istanbul, og fortsatte imod Houston.

På vej ned langs USA's østkyst passerede en Hurricane os, men så langt øst for os at vi kun fik dønningerne fra den, de var 5-6 m høje. Efter at have passeret Miami og sejlet ind i Caribbean Sea fik vi fint vejr med solskin hver dag og masser af delfiner rundt om skibet.

Houston ligger ca. 6 timers sejlads op af floden fra Galveston i Mexican Gulf, og hele området er fyldt med olietanke og raffinaderier placeret side om side. Hele vejen hørmer af olie og gas, Texakanerne siger »det stinker af dollars«, og penge er der nok af i det område. Alle over 15 år har mindst en eller to store biler, og nogle fjernsyn, »ellers kan man bare ikke leve«. Du kan opleve dem stige ud af deres store bil, talende i –mobilen– (som de altid gør), med en stor cowboy hat på hovedet (altid), og resten af tøjet ligner noget fra skraldespanden, eller du kan finde dem på en restaurant ordre en fire personers middag til en person og spise det hele plus et par pandekager til kaffen, men de er alle venlige og hjælpsomme, hvis du beder om hjælp vil de gøre alt for at hjælpe dig.

Fra skibet til et handelscenter kørte vi normalt i Taxa, men vor kok var lidt mere smart, han spurgte en fyr der holdt ved havnen i sin bil om vej til centeret, fyren svarede »hop ind knægt så kører jeg dig

derhen«, vor kok sparede 5 \$ til taxaen, sådan er folkene i Texas.

Ved flodbredden lige før Texas Terminal, vor kaj, lå slagskibet »Texas« der var aktiv i første verdenskrig, nu er den for-tøjet i en lille dok, som museum. Der er sket en del forandring siden den blev bygget indtil nu, når jeg sammenligner med de krigsskibe jeg så ved Nordfolk (ved indsejlingen til Newport) der nu er base for USA's Atlanterhavsvåben. Alle skibene der var i fuld beredskab p.g.a. situationen i Mellemøsten, og de problemer Bin Laden har tilført vor verden.

På vej over Atlanten regnede jeg ikke med at høre om andet end krigen i Afghanistan når vi kom til USA, men jeg tog fejl, der var ikke så meget snak om krigen blandt folk, kun nogle bemærkninger om hvor forfærdelig terror er og at det må stoppes en gang for alle, hvilket jeg er helt enig i.

Terror er magtsyge menneskers våben som de kan bruge uden selv at komme i ilden. Som feje kujoner bruger de fattige folkeslag eller religiøse fanatikere (i dette tilfælde muslimer), der vil gøre alt for at ændre verden da de ikke har noget at tabe, til at gøre deres beskidte arbejde, uden hensyn til andre mennesker da de er lige glade med alt andet end dem selv i deres begær efter magt. Verden kunne godt undvære den slags mennesker.

Fra Houston fortsatte vi vor rejse til Tampico i Mexico. Nogle få mil i distance, men en verden til forskel, måden der bygges på, beklædning og levevis er total modsat Texas, selv om Texas var under Mexicansk styre indtil 1836, hvor staten blev selvstændig og forblev sådan indtil den i 1845 blev den 28. stat i USA.

I Mexico er spansk arkitektur dominerende fra dengang landet var under spansk styre. Mexico blev erobret af Spanien gennem det 16. århundrede. Før spaniolerne var landet regeret af Aztecsindianerne, der havde taget landet fra Toltecindianerne i det 13. århundrede. Spanio-

lerne kom angiveligt for at omvende indianerne til kristne og tro på Gud, hvilket også indebar bygning af kirker og borge, samt at opdyrke landet på europæisk vis. Den spanske konge mente at indianernes guld var en passende belønning for hans godhed, og beordrede hans skibe lastet med guld på hjemturen til Spanien. Nogle indianere blev kristne og var gode loyale soldater for kongen, hvilket også var en del af omvendelsen, andre ville ikke være kristne, de blev taget som slaver eller bare slået ihjel.

Religion har været brugt som værktøj til at få magt i mange år.

Mexico blev selvstændig i 1810, herefter fulgte nogle hurtige skift, inkl. en invasion af Frankrig, et imperium under Ferdinand Maximilian af Østrig og til sidst en republik i 1867. I dag er Mexico det mest folkerige spansk-talende land i verden.

Tampico er en mellemstor by fra starten bygget i typisk spansk stil, senere omgivet af nyere fire og fem etage bygninger, men bygget i en stil så de ikke spolerer idyllen i den gamle bydel. Jeg gik op for at handle lidt, men udbudet af varer var meget dyrt, og af en tvivlsom kvalitet, så jeg forlod de handlende med deres varer. I stedet hyggede jeg mig med at studere menneskemylderet i bykernen. Langt de fleste indbyggere er af mixet spansk-indiansk blod, men i modsætning



Grisen er slået under.

til de sydamerikanske lande er det spanske dominerende her. Jeg fandt ingen der kunne tale engelsk her, så jeg måtte nøjes med det Spanske jeg kan, men det gik.

Byens torv var rigget ud med julepynt i stor stil. Julemænd og engle svævede rundt i luften mellem store papirklokker plastikgran og masser af farvet lys i hidsige kulører. Op og ned af gaderne kom karavaner af biler med syngende og spilende børn og voksne. De gør meget ud af at fejre julen.

Tampico var sidste havn i denne rejse, der startede i Damman den 10. august, derefter havnene Bahrain, Shariah, Samsun, Istanbul, Mestas, Algeciras, Newport News, Houston og sidst Tampico den 7. december, slutningen på en rejse og begyndelsen på en ny. Den næste havn blev Dos Bocas, Mexico hvor vi lastede stålrør til Genova i Italien. Vi afsejlede den 12. december og sejler nu i Caribbean Sea. Vejret er dejligt solrigt med 30 grader uden for. Det er ikke let at komme i julestemning i denne varme. Vi vil formentlig holde julen i Nordatlandene, vi har et lille juletræ og noget julepynt til messerne, og jeg købte to kalkuner og en pattegris i Mexico til aftenmaden og julefrokosten.

Middelhavet den 11. januar 02.

Nu er vi i Middelhavet, efter udlosning i Genova sejlede vi om aftenen den 8. januar med kurs mod Varna i Bulgarien, Vejret er flot med ringe vind, men lidt koldt her er kun 16 grader, jeg hører det er endnu koldere i Danmark, men det går i den rigtige retning dagene længes og vi stævner imod sommer. Jeg vil fortælle om vor juleaften og nytårsaften på Atlanten.

Vi havde planlagt at grille pattegrisen til juleaften, men vejret var for dårligt og vi tog sø på dækket hele tiden og tog alt løst med sig i havet, så vi kunne ikke grille og måtte udsætte til næste dag. Det betød dog ikke så meget da filippinerne



Det er grisen med appelsinen i munden.

alligevel altid fejrer julen første Juledag og russerne slet ikke fejre jul, de har en slags jul den 6. januar i stedet.

Den 25. var vinden drejet til vest så vi fik søen agter ind hvilket giver rolige bevægelser og ingen vand på dækket, så vi startede grillen kl. 6 om morgenen og kl. 7.30 var den varm så svinet kunne komme over grillen. Vi havde selv fremstillet en grill til dette formål af to olietromler og en opsats med et langt grillspyd med et håndtag så grisen kunne drejes langsomt under stegningen, hver mand skulle dreje en halv time indtil grisen var stegt. I mellemtiden var andre i gang med at pynte messen, sætte juletræet på plads, selv om det kun var godt en halv meter højt så det godt ud, og dække bordet så det så pænt ud. Alle steder lød der forskellige julesange far Cd'er folkene havde købt i Mexico så julestemningen begyndte at brede sig på trods af varmen.

Til middag var grisen færdig og blev bragt til messen på et fad med appelsin i munden hvor den blev parteret af kokken, der var sprød svær over hele grisen, hvilket ikke er sædvanligt for Filippinerne og russerne der ikke plejer at spise skindet sådan, men de kunne lide det da de fik smagt sværene. I løbet af formidda-

gen havde kokken lavet forskellige slags salater, en kalkun i ovnen og arrangeret røget laks med asparges og ægte kaviar (noget russerne havde haft med) på et fad, han havde også bagt tre slags kager og kogt filippinsk grøntsagssuppe, så vor menu kom til at bestå af: filippinsk grøntsagssuppe, røget laks med asparges, kaviar og citron, kalkun og grillet pattegris med forskellig salat og kage til dessert. Det er ikke lige den menu vi plejer at servere til jul i Danmark, men det smagte godt og var arrangeret efter bedste stil i Danmark, Rusland og på Filippinerne, en skøn sammensætning vi nød og havde en fornøjelig eftermiddag og aften.

Da skibet var i søen måtte vi naturligvis skiftes til at gå vagt på broen og i maskinen, men vi skiftede så alle fik lejlighed til at deltage i middagen og nyde julen.

Efter middagen sang vi nogle julesange, og så var det tid til julegaver. I Houston havde jeg haft besøg af Sømandskirken, en amerikansk frivillig institution, de bragte nogle julegaver. Jeg holdt disse gaver i et skab til denne eftermiddag hvor de blev uddelt til hver besætningsmedlem, det var ikke noget stort, men en glædelig overraskelse for alle. En del fik strikkede huer, halstørklæder og handsker det grinede de lidt af her på varmen, men de skulle senere blive yderst glade for gaverne. Næste dag spiste vi levninger fra dagen før piftet lidt op og sat på store fade, derefter slappede vi af til nogle film.

Nytårsaftensdag passerede vi syd om Madeira, samme rute som vi havde passeret to en halv måned tidligere i modsat retning, på vej til Newport. Vi var tæt nok på til at kunne række ned mobiltelefonerne så alle kunne sende hilsner til familien. Om aftenen mødtes vi igen i messen for at fejre nytår sammen, denne aften fik vi en art kinesisk menu med mange små retter. Kokken serverede kold kalkun i orange creme, gris med sursød sovs kyl-

lingelår i karry, oksekød i hot chili sovs, store rejer i chili-citron sovs, ristet rødtunge i citron creme, tyndskåret sauterede grøntsager to slags ris og friskbagt brød som tilbehør. Dessert var frugt med kold flødeskum og chokolade. Til midnat mødes vi alle på broen hvor vi fik ristet brød med kaviar og champagne til at skåle det nye år ind.

For os ombord startede det nye år med en storm, kl. 3 om morgenen blæste det op fra sydøst der hurtigt tiltog til fuld storm. For at undgå skade på skib og last slog jeg ned på farten og drejede skibet tæt på vinden, så vi slingrede ind i det nye år på den måde. Næste dag aftog vinden og skiftede til sydvest, så vi kunne fortsætte vor rejse. Efter tre dages sejlads passerede vi Gibraltar, indsejlingen til Middelhavet, derfra fulgte vi den spanske kyst, sejlede øst om Ibiza og Mallorca til Genova. Vi ankom Genova den 7. januar om morgenen efter 26 døgn i søen.

Genova er en meget gammel by der kan dateres tilbage til 600 før Kristus. Fønikere og Etrusker nedsatte sig på bakkerne over Genuabugten. I løbet af middelalderen blev denne bugt hjertet af en stor maritim republik hvorfra handel til hele Middelhavet og Sortehavet udgik. Christopher Columbus blev født her, og et gammelt hus der siges at have tilhørt Columbus familie står stadig nær byens centrum. Når man går gennem gaderne er det nemt at forestille sig hvor rig en by det har været engang, alle bygninger i den gamle bydel er rigt dekoreret med små stenfigurer. Statuer og relieffer og anden kunst er placeret side om side så det dækker hele bygningen, de fleste er bygget som en lille borg med små tårne. I dag er det et problem at skaffe midler til vedligeholdelsen af bygningerne, men der bliver gjort store bestræbelser for at holde det hele i god stand.

Langs gaderne er arkader på begge sider, også rigt dekoreret med kunst og mange små torve med tårne. Springvand

eller statuer dukker ofte op på turen. Mellem gaderne er en labyrint af små snorrrer med små forretninger, også her er husene flot dekoreret. Genova er også god for store museer, yderst besøgsverdige hvis du er interesseret i historie eller kunst gennem tiderne.

I dag er havnen hjemhavn for mange krydstogtbåde, der mest krydser i Middelhavet, og Sortehavet. Hvis du kommer til denne egn, skulle du afsætte nogle dage til at besøge Genova. Desværre lå vi der kun to dage og sejlede den 8. sent om aftenen, men jeg er glad for at have gen-set Genova.

I Varna skal vi i dok for at klasse skibet, vi vil ankomme omkring den 15. og jeg tror vi vil blive der indtil jeg igen skal hjem på ferie.

Det kinesiske Hav, 10. maj 2002

Hej alle sammen!

Ja så er jeg på havet igen. Vi er på vej til Vietnam for at hente last til Mexico, helt præcis fra Haiphong til Altamira, som er en havn nogle få km fra Tampico, hvor jeg var sidste år. Lasten er store maskindele til brug i offshore industrien. Lige nu er det aften og helt vindstille. Hundredvis af kinesiske fiskerbåde ligger rundt omkring os. De får os til at føle, at vi ligger midt i en storby. Det er en dejlig aften. I skal nu snart i gang med jeres årlige eksaminer, og for nogle af jer betyder det slutningen på folkeskolen. Måske er nogle af jer allerede ved at få sommerfugle i maven. Jeg ønsker jer alle held og lykke, også med den senere skolegang, som for langt de fleste af jer vil blive væk fra vores lille ø. Jeg håber I vil huske øen for dens frihed og dens skønhed. Det er tanker jeg altid har med mig, når jeg rejser ud. Men lige her før sommerferien vil jeg fortælle jer lidt om det fjerne Østen.

Jeg mønstrede i Korea. Vi var i havne både i Syd- og Nordkorea. At rejse fra

Syd til Nord er som at rejse 50 år tilbage i tiden. I syd nyder de frihedens sødme, folk er glade og venlige og selvom de har travlt har de altid tid til at snakke. De taler meget og hurtigt samtidig med at de gestikulerer ivrigt. I byen Ulsan fandt jeg ingen gamle bydele. Alt var nybyggeri, bygget på traditionel østlig vis med smalle, snævre gader og et hav af butikker både i huse og på gader. Her er ikke plads til biler, og du kan spadsere fra den ene ende af byen til den anden uden at støde på »grænseovergange« i form af biltrafik. Jeg fandt en masse små restauranter med alle mulige tænkelige retter. Mange af retterne bestod af fisk, ris og forskellige slags grøntsager. Koreanerne spiser ofte ude, ikke kæmpemåltider, men disse spisesteder summer med folk fra tidlig morgen til sen aften. Så pludselig er alt tomt lige som, når man trykker på knappen for at slukke for en film. Et par timer senere starter nattelivet og så er der folk på gaden igen.

I Nordkorea derimod er folk meget fattige, de har knap salt til et æg – de har for øvrigt heller ingen æg. Jeg fandt ikke nogen livslyst i deres øjne, og der var ingen venlig snak med folk. I løbet af vores ophold kom to skarptbevæbnede mænd om bord for at kontrollere om vi spionerede dem eller deres flåde. Flåden ligner noget fra et museum, så hvem skulle være interesseret i at spionere? Vi var så heldige kun at være i havn en enkelt dag. Koreas historie har ikke været kendt i Europa særlig længe, det første skriftlige vi kender, er fra en hollandsk sømand, der forliste med sit skib i 1653. I 1910 blev Korea indlemmet i Japan under navnet Chosen. I 1945 efter Japans overgivelse blev Korea delt i to dele langs den 38. breddegrad. USSR fik den nordlige del og USA den sydlige, begge havde interesse i landet.

I 1950 prøvede Nordkorea med hjælp fra USSR at tage kontrol over Sydkorea. Det udløste Korea-krigen, der sluttede i



Alle kajpladserne er konstant optaget i den travle Haiphong havn.

1951, hvor den 38. breddegrad igen blev grænsen mellem de to lande. I dag er Nordkorea ikke længere »besat« af USSR og tilnærmelsen mellem de to lande er i gang. Jeg vil slutte for nu og ønske jer god sommer. I mit næste brev, som I får efter sommerferien, vil jeg fortælle om Vietnam, Hong Kong og sørejsen over Stillehavet, som vil vare 45 døgn.

Caribien 2. juli 2002

Halløj Folkens!

Så er det tid til at skrive lidt igen, håber at alt er vel. Vi er nu i den vestlige del af Stillehavet og styrer ØSØ mod det sydlige Californien, vi sejler tværs over oceanet i storcirkelsejls. På en globus er det en lige line, men i et kort er det en kurve med start syd for Taiwan med kurs ØNØ til omkring 38 grader N til Datolinien (180 grader), så ØSØ med kurs mod et punkt syd for Manzanilo i Mexico, og så kompaskursen til Balboa, Panama, hvor vi kommer ind i Panamakanalen, som jeg har fortalt jer om. Rejsen har hidtil været god med kun et par dage med luft og regn. Fra Korea til Vietnam havde vi en god rejse langs Kinakysten gennem Taiwanstrædet og Haikowstrædet, et temmelig snævert stræde mellem det kinesiske fastland og øen Hainan. I dette stræde er der en stor kinesisk flådehavn og kineserne har forbudt brug af radar inden for et bestemt område ved havnen. Vejret var fint og klart, så det gik glat uden brug af radar.

Vi ankrede på Haiphong Red indtil lodsen kom om bord søndag eftermiddag

12 timer efter vor ankomst. Fra området, hvor vi tager lods og ind til havnen er der 2½ times sejls op ad floden. Langs floden er der milevis af fladt land og i det fjerne kan man se bjergene, der rejser sig. Der dyrkes en masse ris i dette lavland, og bønderne, deres koner og børn har travlt på markerne hver dag indtil mørkets frembrud. Når man står ude på brovingen og ser på alle disse mennesker med deres kegleformede hatte, der arbejder i de grønne sumpe med oksekærene i nærheden, medens solnedgangen farver himlen rød bag bjergene i det fjerne, så fremstår dette som et fredfyldt billede af noget der hører fortiden til.

Når man kigger forud ser man en meget trafikeret flod, hvor små flodbåde krydser mellem de søgående skibe på vej til eller fra Haiphong. Flodbådene laster alle slags marskandisvarer fra smålandsbyer langs floden til Haiphong, hvor de enten bliver solgt på markedet eller pakket til eksport. Det er en interessant tanke at følge f.eks. mangofrugten fra floddeltaet til butikshylden. I deltaet plukkes den af farmerne, den køres ud til flodbredden og lastes i flodbåden, alt sammen med håndkraft. Så sejles den til Haiphong, hvor den opløses og køres i lastbiler til fabrikken. Nogle af mangofrugterne bliver til juice andre bliver vasket og skåret op til chutney. De bliver lagt i en lage tilsat andre krydderier, så går de til konservesfabrikkerne, hvor chutneyen kommer i dåser, der pakkes i kasser og sat på paller, der stables i containere. Lastbiler kører containerne til havnen, hvor de kommer om bord på et containerskib, der går til Hong Kong. I Hong kong bliver de omladet til et andet containerskib, der går til Hamborg. I Hamborg bliver nogle af containere sat om bord på et godstog til Odense. I Odense bliver containeren tømt og pallerne kørt til en distributør. En af kasserne kommer med »Ærø Fragtmanden« og med en af færgerne til øen. I modtager-



Lille fikerfartøj ude i Pacific

forretningen bliver dåserne pakket ud og sat på hylderne. Du kan prøve at tælle op hvor mange hænder mangoen har været igennem, før du endelig fik den i dine hænder hos »Store Klaus«, hvor du kan købe den for under 10 »Box« – Bare en tanke!

Det var mørkt før vi nåede kajpladsen i Haiphong og floden virkede som en by med lysene fra småbådene, en kompakt by tæt foran vores stævn, men efterhånden som vi kom frem, åbnede der sig en smal passage i lysene, og vi gled langs. Næste morgen tidlig kl. 2 var jeg færdig med at indklarere skibet, og vi kunne starte med at laste maskineriet.

Om eftermiddagen havde jeg tid til at besøge byen. Det er en relativ lille by med 350.000 indbyggere i selve byen. De fleste gader er smalle og kranset af træer med brede fortove, hvor de handlende faldbyder deres varer for højeste bud. Når de ser en hvid mand bliver priserne lige tredoblet eller får et endnu kraftigere nøk i vejret. Der er en masse biler på gaderne, der er simpelt hen ikke plads til dem. De fleste har små motorcykler, som der er tusindvis af. Der er ingen midterstriber eller andre former for regulering. Hvis den meste trafik er sydgående, så kører de 6-7 rækker i den retning og 2-3 i den modgående retning. Ved vejkrydsene er der ingen trafiklys, så i god tid før krydset skal man finde den rigtige bane alt efter om man skal til venstre, til højre eller lige ud.

I selve krydset fungerer tingene ligesom i en rundkørsel, selvom der ikke er nogen. Folk holder øjenkontakt med krydsende medtrafikanter og de udviser en enestående hensynsfuldhed over for hverandre – noget vi kunne lære af.

Vi lå i havnen i 4 dage for at gøre lasten færdig og for at surre lasten ordentlig. Noget af lasten blev lagt på dækket og blev beskyttet af presenninger for at holde alt tørt på den lange rejse. Før vi kunne melde klar til afgang, måtte vi svejse ringe til surringer på lugerne til fastgørelse af wiresurringer og vantskruer. Fra Haiphong skulle vi mod Hong Kong for at bunkre olie, en rejse på 2 dage gennem strædet for til sidst at sætte kursen over Stillehavet. Vi ankom lørdag aften og tog afsked igen søndag morgen tidlig, jeg kunne skimte lysene inde fra Hong Kong mens vi lå ved bunkerstedet. Efter Hong Kong sejlede vi syd om Taiwan og så NØ i en stor bue. Det sidste vi så var nogle små Taiwanske fiskerbåde, hver bemanded med 3 til 4 mennesker. Nogle få kabellængder borte lå »moderskibet« og ventede på at de små skibe skulle losse deres fangst for dernæst at fortsætte fiskeriet. De starter tidligt om morgenen og fortsætter indtil solnedgang. Så bliver alle de små både bundet til »moderskibet« og derefter sejles der i land med dagens fangst. I området mellem Taiwan og Japan startede en søfugl med at følge efter os. Den fløj rundt om os hver dag,



»Birdie« på tronen

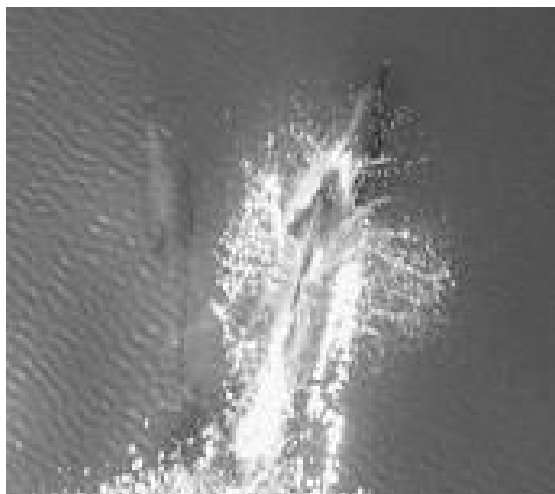
for det meste rundt stævnen, hvor den fangede de små fisk som blev skubbet op der. Nogle gange fløj hun et stykke væk men altid var hun i øjesyn. Et par gange stoppede vi op for at reparere maskinen, så landede »Birdie« på vandet og kikkede op for ligesom at sige: »What's up folks«. Når vi så fortsatte rejsen fulgte hun med. Ved nattetide sad hun ofte på gelænderet ude på bakken. Hun fulgte os helt til Panama. Da vi passerede Isla Maria fik hun besøg af nogle lokale fugle, samme familie, men det passede ikke damen særlig godt. De blev hurtigt jaget væk og snart efter kunne hun indtage sin trone på toppen af den forreste mast. Da vi nåede Panamas kyst begyndte pelikannerne at kredse rundt om os, det blev for meget for »Birdie«, hun fløj væk. Vi ankom til Balboa, Panama, d. 26. om eftermiddagen for sent til at passere Kanalen samme dag, så vi ankrede op på reden. Den næste dag blev skibet inspiceret af Panama-myndighederne, det er noget de altid gør før man får lov til at sejle igennem. Vi gik gennem Kanalen ved nattetide, som betød at vi ikke så ret meget. Fra Panama til Altamira havde vi 4 dages sejlads med dejligt vejr. Tæt på det grunde vand ved Yucatan Channel fotograferede jeg disse 2 delfiner som legede ude foran stævnen. De dykkede ind under hinanden samtidig med at de skiftede side og tog et spring ud af vandet. Delfiner elsker at lege i bølgerne foran stævnen på et skib, det giver dem chance for at springe op af vandet. Ofte kommer de i store stimer og leger så et stykke tid for derefter pludselig at forsvinde. Vi ankom til Altamira om aftenen og startede med at losse øjeblikkelig. Vi blev færdige den følgende dag og sejlede igen om aftenen. Det betød at der ikke var tid til at gå i land. Den nærmeste by er Tampico som ligger 25 mil væk. Denne her havn ligger uden for alt så vi var glade for at sejle så hurtig igen, af sted til næste havn. Fra Altamira sejlede vi mod



Drengen ved cyklen.



Bemærk Folkevognen.



Springere for boven.

Coatzacoalcos, 270 sømil syd for Altamira for at laste 5000 tons sukker i sække. Coatzacoalcos var før kendt som Puerto Mexico, Mexicos største olie-havn. Den ligger ved munden af Coatzacoalcos-floden i Mexicos sydlige del og 90% af eksporten som går derfra er olie og kemikalier. Der ligger dog et sukkerrafenaderi ca. 20 mil fra havnen, hvor der er bygget en anløbsbro tæt på hvor sukkeret bliver afskibet. Fra skibet ind til byen er der ca. 15 minutters gang. Jeg så ingen rigtig gamle huse i byen, som er groet frem i løbet af de sidste 50 år, i takt med olie- og kemikalieindustriens fremgang. Byen har 200.000 indbyggere. Gaderne er for det meste brede med en beplantning af høje træer langs midterrabbatten. Det giver skygge for den stærke sol og temperaturen bliver behagelig for folk, der er på indkøb på det varmeste tidspunkt, der er om eftermiddagen. Husene er 1 til 5 etager med flade tage. Det er behageligt at

gå på indkøb ad de rummelige fortove. Om morgenen og aftenen har man et klart udsyn til de forskellige forretninger med de forskellige varer. Om aftenen gør gadehandlerne stedet spændende og man kan frit gå rundt mellem al deres grej.

Befolkningen er en blanding af spanioler og to forskellige indianerstammer. Den ene del, som her er i mindretal, har mørk hud, meget karakteristiske ansigter, lange ben og bevæger sig meget yndefuldt. Hovedparten har lys hud er bygget lidt kraftigere, men – og det er især hos kvinderne – med meget små hænder. De taler alle spansk og meget få også engelsk. Men alle har dog tålmodighed nok til at prøve at forstå, hvad du mener, hvis du henvender dig til dem. Man kan sagtens få en lang samtale på engelsk/spansk til stor morskab for de lattermilde mennesker her. På byens torv er der lavet legplads til børnene med trehjulede cykler, gyngeheste og andre forskellige legered-



skaber, som alle børn kan bruge frit. Langs torvet er der isboder, sodavandsbare, varme majscolber og hot-dogsboder. En lille dreng, hvis mor er ved at sælge varme majscolber, kigger interesseret på mit kamera, men hver gang jeg vendte mig imod ham, kiggede han væk for derefter at stirre vedvarende på mig igen. Hjulet, som han holder fast i, er fra hans mors bod. Boderne er oftest cykel-drevne, selvfølgelig med det for øje, at flytte hen til de steder, hvor der er flest kunder. Når man går væk fra centrum og bevæger sig nordefter, bliver gaderne mindre trafikerede for til sidst at blive et stille beboelseskvarter, som vist på billedet. Læg mærke til folkevognen i midten af billedet, de bliver lavet her i Mexico og er ret populære. Gadetræerne er ikke

særlig høje her, men vil med tiden vokse sig høje og give skygge for den brændende sol. Ved enden af vejen dukker en strand op og pludselig er billedet et helt andet. På den ene side af gaden er der små restauranter side om side og sandstranden med høje palmer på den anden side. Der er ikke mange folk at se. De fleste sidder inde på restauranterne og boderne. Af og til er der et par, der krydser gaden for at tage sig en svømmetur og så tilbage til skyggen. En herlig måde at tilbringe en søndag eftermiddag/aften. Det er temmelig nemt at finde vej her, da gaderne er lige og retvinklede. Byen er blevet anlagt som de fleste andre byer i Nordamerika. De fleste af disse byer fremtræder uden charme og personlighed, men netop her har man formået at



Børnemord i Kraghæs 1787?

Endnu en frugt af K. K. Hensriksens arkiv

Af EJNAR WESTERGAARD

give byen noget særligt ved at plante alle de forskellige buske og træer og ved at male husene i klare farver. Ligesom andre steder i Mexico står der også her mange halvfærdige bygninger. Man kan se at det har været meningen at bygningen skulle færdiggøres, men pludselig er byggeriet blevet stoppet og ingen ved rigtig hvorfor. Jeg spurgte en af havnemyndighederne hvorfor man aldrig gjorde tingene helt færdige. Han svarede: »Gud fuldendte aldrig mennesket, det ændrer sig hele tiden. Vi ændrer vores bygninger hele tiden for at efterkomme hvad folk bryder sig om«. Det mexicanske folk er virkelig et dejligt folkefærd. Navnet Coatzacoalcos er et indiansk navn. Coatzacoalcos var en stor flod, som skulle skærme indianerne fra faren fra havet. Alligevel kom spaniolerne og tog deres land i det 16. århundrede.

Med hensyn til »Monkey Island« har vi nu været jorden rundt. Vi startede i Sydamerika via Panamakanalen til Haiti over Sydatlanten til Sydafrika og Kenya. Så Tyrkiet, Grækenland og Spanien, over Nordatlanten til Sortehavet. Fra det Fjerne Østen, Korea og Vietnam, over Stillehavet til Panama og til Mexico, hvor vi startede. Der er stadig masser af lande og små steder, som har sit eget liv og sin egen historie. Hver dag bringer nye oplevelser på havet. Billedet viser solnedgang over Stillehavet. Når jeg kikker på den, tænker jeg på alle de sømil og alle de oplevelser der ligger efterladt i kølvandet. Minderne rodfæster sig og livet på havet er et godt liv. Det giver masser af oplevelser fra interessante steder og møder med spændende mennesker fra hele verden og det

giver kendskab til forskellige kulturer og livsformer. Der er altid såvel gode som dårlige minder, og som tiden går bliver de dårlige stuvet af vejen for at give større plads til de gode. Alle minder giver ballast til fremtiden, og de gode vil være det lys der får dig til at fortsætte. Billedet viser også hvordan skyerne er ved at dække himlen, solen er på vej ned og om lidt er alt mørkt. Det at tingene bliver tunge og mørke er noget de fleste mennesker skal prøve her i livet. Men husk at solen altid står op den følgende dag og vil måske skinne på netop dig. En ny dag fuld af lys, udfordringer, glæde og lykke. Hold dig klar af problemer.

Hilsen fra John Schlotfeldt

I årsskriftet for 2001 blev K. K. Henriksens arkiv præsenteret. Den registrering, der nævntes, er nu færdig. Hele materialet fra Henriksen (41 ringbind, 85 læg og 4 ruller) opbevares på Søfartsmuseet, men en kopi af registreringen kan ses på Ærøskøbing kommunes lokalhistoriske arkiv, og alle ærøboer er selvfølgelig velkomne til at bruge arkivet.

I ringbindet SUNDHEDSVÆSEN findes nogle akter, hovedsagelig på tysk, om en uhyggelig sag fra Kragnæs, som bringer læseren tæt på almindelige menneskers levevilkår og den behandling, de kunne få, når myndighederne måtte gå ind i deres forhold.

Historien begynder d. 20. juli 1787, da vrågeren i Kragnæs meldte, at 3 børn hos bolsmand Lauritz Nielsen var omkommet. Børnene led af en hudlidelse (fnat/skab), og efter råd fra nogle naboer havde faderen indsmurt dem i en hjemmeblandet salve, som skulle tørre ind i huden ved et ophold i en bageovn. Alle rede samme aften blev fysikus Rode ledsaget af chirurgus Bonsack tilkaldt. Deres forhør af faderen er gengivet og opruller hele den sørgelige sag. Her er et lille udpluk (min oversættelse af dette og andre citater):

Spørgsmål 4: Hvad havde han brugt til helbredelse af denne sygdom?

Svar: Han havde indgivet dem svovl og derpå indsmurt dem over hele kroppen med svovl, laurbærolie, kviksølv og kobberørg.

Spørgsmål 5: Hvad havde han dernæst foretaget sig med børnene?

Svar: Han havde derpå sat alle 3 børn ind i bageovnen, for at denne salve skulle tørre ind.

Spørgsmål 6: Var det til dette formål, ovnen var blevet varmet op?

Svar: Nej, der var forinden blevet bagt brød deri, hvilket var taget ud klokken halv ti, og derpå var der tørret byg og tvebakker deri.

Spørgsmål 7: Hvornår havde han sat børnene ind i ovnen?

Svar: Klokken 6 om eftermiddagen.

Spørgsmål 8: Hvor længe havde de siddet i ovnen?

Svar: Til klokken 7.

Børnenes klage havde ikke fået ham til tage dem ud, da han troede, at salven skulle tørre rigtig ind. Da det var ved at gå galt, tog han børnene ud og kaldte på naboer, men for sent.

Landfoged Johan Georg Tilemann (tiltrådt 1784) indberetter d. 28. juli sagen, vedlagt lægernes forhør, til kongen og udbeder sig forholdsordre. Indberetningen tager ikke stilling, men nævner dog »faderens afskyelige hårdhed«.

Overkriminalretten i Gottorp meddeler i en kortfattet skrivelse allerede 3. aug. til landfogden 6 ugers fængselsstraf for Lauritz Nielsen og 14 dage til hver af de 2 naboer, der gav rådet. Dommen henholder sig til de af landfogden indberettede oplysninger og må siges at være meget mild. Havde retten forstået af lægernes forhør, at der var handlet af uvidenhed?

Men sagen fik et efterspil, der tilsyneladende lettede på låget over nogle højst ubehagelige personer og forhold på Ærø. I en anmeldelse dateret 27. dec. 1787 skriver Johann Josephsen og 3 andre ærøboer til kongen og klager over, at Lauritz Nielsen ikke fik den fortjente straf for de 3 børns død, og at yderligere 3 af hans børn skulle være omkommet under »fordægtige omstændigheder.« I den ordrige og fromme anmeldelse gøres der meget ud af at påpege den megen ugudelighed på Ærø, som det ikke er lykkedes de ansvarlige verdslige og især kirkelige myndigheder at holde nede. Endvidere antydes, at præsten i Marstal, Hornemann, havde begået fusk med en attest ved børnenes dødsfald på grund af økonomisk afhængighed af faderen. Over for denne

Årets gang

Af ERIK B. KROMANN

lægges ikke fingrene imellem. Det hedder om opholdet i ovnen: »Børnene skreg og Jamrede dem i den Heede Ovn, raabte og klagede ynkværdig, at de opbrendte og døde af Heede, men det kunde intet hjælpe. Faderen satte sig udenfor, og passede paa dem, indtil de blev stille og vare døde.« Anmelderne ulejliger sig dog ikke med at anføre vidner til dette optrin.

Først d. 3. maj 1793 (efter rykkerskrivelse) foreligger den fra landfoged Tilemann udbedte udtalelse om anmeldelsen. Landfogden har åbenbart nu et bedre kendskab til forholdene og har fået et

andet og mere nuanceret syn på faderen. I ret personlige og harmfulde vendinger gør embedsmanden rede for, at navnene under anmeldelsen er opdigtede og ikke har kunnet efterspores ved forespørgsel til lokale gejstlige. Derimod henfører affattelsen klart til »den berygtede nu afdøde Christian Matthiesen Weiser i Tranderup«, som er kendt som en svoren fjende af Stads- og Landretten (i Ærøskøbing), og som også har skildret landfogden som en drukkenbolt. De 3 andre børns død er der ifl. landfogden intet at sige til, og pastor Hornemann var død et



Paketten AKSEL EMIL af Svendborg i Nykøbing F.

kvart år før begivenheden med børnene i ovnen og skulle således have udstedt sin attest fra de døde rækker¹. Hvad er der så i denne anmeldelse? »Intet andet end en mørkets gerning, som ikke en gang lader de døde i graven usmædet.«

I en denne gang lidt fyldigere form afgør Overkriminalretten i Gottorp d. 14. maj s.å. sagen om anmeldelsen. Retten henholder sig igen til landfogdens udtalelse og slutter: »Ved denne tingenes tilstand turde derfor spørgsmålet om anmeldelsesskriftet, som allerede i 5 år er gerådet i glemsel, også i fremtiden overlades hertil.«

1826 henlægges sagen endeligt ifl. påtegning

Hverken landfogden (fra 1867 herredsfogden) eller retten i Gottorp hoppede på den falske anmeldelse. Og det ses, at landfogden er en meget afgørende instans for de fjerne myndigheders afgørel-

ser (Retsvæsenet var organiseret i henhold til den ret nye forordning af 18. nov. 1773 ifl. Hübertz). Alt i alt kunne det se ud til, at Lauritz Nielsen fik en meget human og forstående behandling.

Men man kan ikke ud fra akterne se helt til bunds i den spegede sags procedure eller indhold. Hvem var denne Christian Weiser? Den eneste retfærdige i et ærøsk Sodoma og Gomorra eller nok snarere en kværlant, der her så en chance til at få hævn over kirken og retten. Da han er velkendt af myndighederne, optræder han vel flere steder i arkiverne, og det kunne være spændende at få af-dækket denne persons forhold.

Sidste årsskrift rummede Karsten Hermansens redegørelse for Rasmus Rasmussen-sagen, også ud fra K. K. Henriksens arkiv. Og nu denne tragiske historie. Man kunne tro, at medarbejderne ved Søfartsmuseets egnsarkiv er særligt blodtørstige, men det er nu engang i berøringen med



Skibskiste med skibsportræt under låget.

myndighederne, ofte retsvæsenet, at almindelige mennesker afsætter sig spor i arkivmaterialet. K. K. Henriksens arkiv vil med sine afskrifter og fotokopier for mange være et godt sted at begynde, inden turen eventuelt går til Landsarkivet i Odense.

1) Jacob Hornemann døde i 1789 ifl. Hübertz 2002 ligger nu agterude i kølvandsstriben i mere end én forstand. Igen blev det et godt år for Marstal Søfartsmuseum, hvis maritime profil er blevet streget endnu mere markant op, som det er agten.

En specialisering i museumsregi inden for et eller flere egnstypiske emner er uden tvivl vejen frem, i stedet for at dyrke alle sider af det kulturhistoriske spekter lige håndfast. Det ville således være temmelig misforstået, hvis Marstal Søfartsmuseum ville efterforske jyddepotternes historie med mindre de var søgående naturligvis. Det med specialisering kan vi fra Marstals side naturligvis nemt og ubesværet fremføre med god samvittighed, for nævner du ordet Marstal falder det næste ord »søfart« ganske af sig selv, Marstal = Søfart. Det egnstypiske for Marstal *er* søfarten med dens søside og søfartens landbaserede sider. Det er en kendsgerning, som ingen historieforskere kan omstøde. Enhver specialisering bærer selvfølgelig en fare for ensidighed, men det opvejes nok af søfartens horisont, der ikke stopper ved kimmingen eller ved hjemstedets kommunegrænser, men har et videre udsyn. Specialisering giver stærk viden inden for et område, folk bliver specialister. Sejlskibe har vi altid haft ret godt styr på også før museets oprettelse 1929, og museets viden og registre inden for den del bliver fortsat opdateret med nye oplysninger, der tilflyder fra forskellige bover. Newfoundlandsskibet BONAVISTA ligger således nu i sin oprindelige hjemhavn igen, hvor vi fra museets side har opsyn med skonnerten og det giver anledning til yderligere fordybelser i den niche af stedets skibsfart.

En målrettet indsats for at indhente oplysninger om den mindre skibsfart om danske coastere og coastersøfolk har været på tapetet over nogle år. Med museerne i Fåborg og Rudkøbing og ind imellem Svendborg har vi gennem mange år haft et snævert samarbejde, der i forgangen år udmøntede sig i en bog om pakkefart, en af de oversete facetter af den mindre skibsfart. Det med pakkefart var ellers et almindelig kendt begreb, skulle man tro, en selvfølgelig antagelse, der skulle vise sig at blive blæst omkuld ved nærmere efterprøvelse. Almindelige veluddannede mennesker og sågar såkaldte maritime guider stillede generelt et åbent, spørgende ansigt til skue, når forespørgsler om paketter, pakkeliggepladser o.l. spørgsmål blev bragt til torvs. Var verden virkelig kørt så stærkt af sted, gav ordet pakke kun associationer til parketgulv og ikke til paketterne, pakkefartøjerne? Var man virkelig selv ved at blive så gammel, eller var dette blot et eksempel på den almindelige maritime analfabetisme? Så naturligvis var vi parat, da snakken under kollegialt møde Faaborg, Rudkøbing og os imellem faldt på udbredelse af viden om paketter og pakkefart. Mange selvfølgeligheder er ikke selvfølgelighed mere, når vi bevæger os lidt væk fra søfartens arnesteder. Sammen med de nævnte museer og med forskellige andre søfartsmuseer i ind- og udland har der været afholdt udstillinger og udgivet publikationer over coasteremnet gennem årene, et samarbejde, der fortsætter og udbygges. På coasterfronten har vi lokalt haft et aktivt år bl.a. med et snævrere samarbejde med Carolineren SAMKA, og undertegnede har sammen med min viv Inge-Lise været godt 5 måneder på havet med M/S ANNE BOYE, der ligger i fart world wide. I den forbindelse er museets ballasttanke over emnet blevet fyldt fornuftigt op, således at vi kan sejle videre på forsvarlig vis. Dog vil en fortsat trimning naturligvis være absolut påkrævet

løbende fremover. Et fravær fra museet i så lang tid for første gang i 22 år kunne måske formodes at virke skræmmende. Dette var imidlertid slet ikke tilfældet, museet har en god besætning så det var uden stænk af betænkeligheder, vi mønstrede ud på langfart med ANNE BOYE. Museet har da også kørt på bedste vis med min medarbejder gennem mangfoldige år (19 år) Henning Terkelsen ved roret.

Pakettarten er eller rettere var, som nævnt, et af de mere forsømte områder af skibsfarten, og der er andre emner, der skal udforskes og beskrives. Fiskeriet har museet en del oplysninger og genstande fra, hvilket fiskerirummet i museets udstillinger vidner om. Fiskeriet har da også fået nogle afsnit med i de to værker om Marstal havn («Marstals Søfart indtil 1925» og «Marstal Søfart 1925-2000»), en mere tilbundsående undersøgelse af emnet har ikke været iværksat før, hvilket der er taget hånd om fra slutningen af året, idet museets maritimhistoriske medarbejder gennem flere år Mikkil Kühll har givet sig i kast med emnet. Dette skal i 2003 resulteret i udgivelse af en bog om emnet i samarbejde med Marstal Fiskeriforeningen på foranledning af samme, der da har 100-års jubilæum.

Bygninger, lokaler og fartøjer

I Marstal Havnekommissions protokoller, som vor ihærdige frivillige Karen Nielsen afskriver, står i 1855 følgende notat, der rykker lidt på museets hjørnejendoms opførelsesår, indtil nu bogført til 1857:

Foranlediget ved Skipper H. C. Christensens ny Bygning paa Hjørnet af Prinsensgade og Havnen, saa har han forhøiet den Nordre Deel af gaden ud for hans Huus, hvorved Vandløbet har taget en anden Retning, saaledes at dette her løber paa den søndre halve Gade, der nu ligger dybere, og bliver saaledes staaende paa Havnepladsen hvor dette vand danner en

Pøl.

Da Vandet maae have sit naturlige Løb maae Havnecommissionen herved tjenstlig have herr Justitsraaden anmodet om at foranledige at den søndre Deel af Prindsegade udfor Enken Anne Cathrine Bøyes Eiendom bliver forhøiet saaledes at Vandet kan følge Rendesteenen ud i Stranden.-

Marstal Havnecommission den 7te Sept. 1855

med høiagtelse ærbødigst

L. H. Christensen Erich A.Boye

Til herr Justitsraad Landfoged Carstens. Aroeskjøbing.

Den omtalte skipper H. C. Christensen er den senere navnkundige storskibsreder og værtfsejer. De to berørte ejendomme tilhører i dag begge Søfartsmuseet. H. C. Christensens søn købmand Hans Christensen omtales nedenfor i museumssammenhæng, idet granskning af »Ærø Avis« har givet følgende resultat, der giver lidt museumshistorie. Onsdag d. 7. april 1914 står følgende at læse under overskriften:

MARSTAL MUSÆUM: En smuk og værdifuld Samling af ægte kinesiske Oldsager er skænket af Telegrafist Sofus Blach i Shanghai. Genstande fra By og Landsogn, der ønskes skænket til Marstal Musæum, modtager Formanden Købmand Hans Christensen, hos hvem ogsaa Indmeldelse i Museumsforeningen (1 Kr. om Aaret) finder Sted. Komiteen paataenker i nærmeste Fremtid at erhverve et Museumslokale med Adgang for Publikum.

Et museum blev imidlertid ikke grundlagt dengang, muligt var det krigsbegivenhederne, der berørte Marstal hårdt, der har sat en stopper for idéerne. Enkelte effekter er blevet indsamlet og opbevaret ved den lejlighed eksempelvis en

navigationsbog, håndskrevet under engelsk fangenskab af den unge sømand Ditlev Grube. Men hvad der blev af de i avisen omtalte kinesiske oldsager ved vi ikke, måske er de havnet på Nationalmuseet sammen med andre donationer fra Blach? Museet blev, som bekendt, startet 1929 efter en stor søfartsudstilling på Marstal Havn. Oprettelsesåret rykkes der således ikke ved.

Men op til år 2002 igen:

Navigationsrummet i Bygning II er i det forgangene år blevet totaloverhalet under Tommy Christensens kyndige ledelse med bl.a. ny vægbeklædning mod syd, nye montre og ny dørkbelægning. Renoveringen af kælder til hjørneejendommen, der er foretaget i etaper har været godt i gang. Ved dette arbejde er grunden under den store ejendom blevet sikret, hvilket viste sig at være stærkt påkrævet. Bjælkerne, der bærer de overliggende etager var ved at forsvinde ude i enderne, så det var på tide at der blev taget hånd om sagerne. Undergrunden blev ydermere gravet op og erstattet af Leca-isolering samtidig med at der blev lagt dræn. Dette har givet en fin tør bygning og dermed stærkt forbedrede opbevaringsforhold for de udstillede værdier. Under processen viste det sig nødvendigt at brække indgangstrappen til butikken ned og bygge en ny. Dette har for øvrigt været ønskværdigt længe, da trinene i den gamle var bygget i uens højde med for høje trin iblandt til at den var gangvenlig. Renoveringen af kælderrummet/formidlingsrummet bliver færdig i begyndelsen af 2003 og har været mulig efter større pengedonation fra J. Lauritzens Fond og midler fra arven efter Aksel Larsen, Rise. Aksel Larsen efterlod sig testamentarisk en stor pengegave til henholdsvis Søbygaard, Rise Alderdomshjem, Ærøskøbing kommunes museer og vort museum med hver 538.000 kr. En meget smuk tanke, der har

givet gode muligheder for de tilgodesete parter.

Skorstenene på henholdsvis rødstensbygningen og Strandstrædebygningen og de to på administrationsbygningen blev istandsat og pudset. Der kom ny indgangsdør i rødstensbygningen og butikken mod gården. Desuden blev der isat ny gadedør til butikken, fuldstændig identisk med den gamle, der ikke kunne udfylde sin dørfunktion mere.

På slutningen af året blev varmesystemet i udstillingsbygning III omlagt fra el til fjernvarme, takket være penge fra bl.a. Augustinus Fonden, således at museet nu har gode varmeinstallationer overalt til glæde for genstandene og gæsterne, der nu besøger museet hele året igen.

Arbejdet med skonnert BONAVISTA blev under Gerner Rasmussens ledelse i samarbejde med Skibsbevaringsfonden og Nationalmuseet ført til ende inden for første fases vedkommende, der indebar afmontering af uoriginale dele og dårligt tømmer. I 2003 er skonnerten blevet overdækket og skibet er blevet oplagt under opsyn af museet i sin gamle hjemhavn, der nu er blevet dens hjemsted igen. Vi venter nu spændt på de næste faser i projektet.

Gaver, erhvervelser, forskning og registrering

2002 blev der igen indleveret en mængde gode ting og sager til museet. Der noteredes 95 gavenumre, heraf dækker flere over mange effekter. Eksempelvis dækker ét nummer over 30 indrammede skibsfotos, der har hængt på William Nielsen & Co.s skibsmæglerkontor i Ærøskøbing. Vanen tro nævnes kun enkelte eksempler her. Der indkom to H. A. Hansen-kultegninger henholdsvis af skonnert ELISE MARIE fra Anna Heine Hansen, Odense og af tremastskonnert SIF fra familien Raahauge. SIF var en af de meget kendte newfoundlandsfarere. Det samme kan siges om tremastet topsejlskonnert SVALLEN, som museet modtog et italiener-skibsportræt af fra Mogens Larsen Korsør. Endnu en italiener, et Genuaskibsportræt af S/S ERIK BOYE tilfaldt museet. Og hvad skal Marstal Søfartsmuseum så

egentlig med en af rederiet Vendilas dampere. Jo som skibsnavnet lader ane, stammede skibsrederne Christensen fra Marstal, nærmere bestemt fra Enighedsstræde, og en stor del af rederiets officerer var da også her fra byen. Fra Peer Bjark, Lyngby modtog museet et stort Chr. Bogø-maleri af D/S Myrens ASBJØRN. Baggrunden for skibsnavnet er tragisk. »Ærø Venstreblad« skriver herom den 6. juli 1934 under overskriften

EN SØRGELIG ULYKKE VED MARSTAL HAVN.

En 9-aarig Ferie dreng klemte ihjel mellem Bolværket og Dampere »Energi«: *En sørgelig Ulykke skete i Fmd. ved 11-Tiden ved S.S. »Energi«s Afrejse fra Marstal, idet en Jolle, hvori befandt sig 3 smaa Dreng, kom i Klemme mellem Dampere og Bolværket. – Ulykken, der først observeredes i sidste Øjeblik, kunde ikke afværges, da*



Erik Albertsen i færd med at banke is om bord på Marstalpaketten.

Jollen af Skruevandet blev suget ind mellem Damperen og Bolværket og derved fuldstændig knustes. Fra Land raabte Folk til Drengene, at de skulde springe i Vandet, hvilket de to af dem straks gjorde, hvorimod en 9-aarig Dreng Asbjørn, Søn af Fru Ingrid Orth, Ahlemansallé, Hellerup, der var paa Ferie hos Sejlmager Hansen, ikke naaede at springe ud, før Jollen kæntrede, og han blev med stor Kraft klemt ind mod Bolværket. En ung Sømand, Wilfred Hansen, Hvidtfeldtsgade, Søn af Kaptajn Hansen («Cocos»-Hansen) »Clytia« sprang resolut i Vandet og fik de to Børn reddet. Det lykkedes ham ogsaa at faa Asbjørn bragt op fra Bunden, men han var stærkt kvæstet og bevidstløs. Man fik hurtigt fat paa en Pullmotor (maskine til at give kunstigt åndedræt), og Lægerne Bay og Skalkam kom straks til Stede og foretog Oplivningsforsøg. Men den lille Dreng var død. Den sørgelige Tildragelse gjorde et uhyggeligt Indtryk paa de mange Mennesker, der stod ved Dampskibsbroen. Den forulykkede drengs Moder var netop i Morges rejst fra Marstal efter at have afleveret sin Dreng, saa det bliver et tungt Budskab at overbringe den stakkels Moder. Sejlmager Hansen havde forbudt Drengene at sejle ud med Baaden, han havde laant dem, inden Damperen var afsejlet, de ænsede ikke dette, og deres Ulydighed fik skæbnesvangre Følger. Overalt paa Havnepladsen blev umiddelbart efter Ulykken Flage-ne hejst paa Halvstang. »Energi« tog som Følge af Ulykken Grunden udenfor Havnen, men kunde dog kort efter fortsætte Rejsen. De to Drengene, der blev reddet, var en søn af Sejlmager Grube og en Feriedreng, der boede hos denne. Den kække unge Redningsmand fortjener Belønning for sin Resoluthed og Kækhed.

»Ærø Venstreblad« skrev dagen efter under overskriften

ULYKKEN VED MARSTAL HAVN.

I Meddelelsen i Gaar om den sørgelige Ulykke i Marstal havn er der indløbet nogle beklagelige Misforstaaelser. Sejlmager Hansen havde bedt sejlmager Grubes Dreng om at sejle en Tur med Drengene, men paalagt dem at passe godt paa Damperen, men hermed tænkte på »A.L.B.« og ikke paa »Energi«. Den druknede Drengs Moder ankom i Morges til Marstal sammen med sin Far, Skibsreder H.A. Hansen, Fa. Holm & Wonsild, København. Alfred Grube, der blev trykket lidt i hoften, synes allerede at være kommen over dette, saa han faar ingen Men af det. (Skibsreder H.A. Hansen var broder til fru sejlmager Hansen)

Rederiet Myren i Holm & Wonsild-gruppen havde et større motorskib på 7.800 tdw. under bygning hos B & W. Det blev opkaldt efter drengen. Et andet familie-medlem Peter Kromann Bjark fik skibet som fører, en post han bestred under hele II. Verdenskrig uden ophør, hvor skibet lå i fart mellem Canada og England med krigsmateriel. For indsatsen fik han og skibets I. mester den største udmærkelse for udlændinge »The most excellent Order of the British Empire«. Peter Kromann Bjarks medalje er tidligere skænket til museet. Efter krigen blev Bjark interviewet om indsatsen, og om hvorfor de satte livet ind som indsats: »Vi sejlede bare« svarede han. Et svar der gav titel til et bogværk om krigssejlerne, »De sejlede bare« af H. C. Røder

Alle sagerne på museet har på samme vis sin egen specielle historie, mange kender vi, andre er uførtalte eller ikke nedfældede, nogle er kortfattede andre har vedhæftede beretninger. Det er en af museets fornemste opgaver at få nedfældet den enkelte tings historie i forbindelse med den særdeles vigtige og nødvendige registrering. Med denne baggrundsviden er billedet af M/S ASBJØRN, der er op-

hængt i museets krigsrum, ikke bare et tilfældigt billede af Københavns havn med skibe.

Modelskibsflåden blev også dette år udvidet med flere enheder bl.a. erhvervedes en model af den nuværende M/F MARSTAL bygget af Lars Moritsen, Dunkær. Vores modelbygget Flemming Frederiksen var igen i gavehumør, han mødte op med en model af den tidligere M/F MARSTAL til kulturnatten, hvor han demonstrerede sine store evner som flaskeskibsbygger. Der indkom en mængde andre genstande en skibsovn fra en gammel sømand i Jylland, 21 ringbind med ærøsk arkivhistorie fra K. K. Henriksen, Odense, store hvalbarder af Karl Johan Hoppe opfisket i det kolde Beringshav ved Aleuterne. Der kom andre hjembragte sager som 7 kris (våben) fra Bali og Malaysia fra Hans Bech Jensen, uniformer, en Sømandspostilje, en Marstallergrammofon (tågehorn), udstoppede fugle m.m. fra Eva Krull, navnebrætter, et sølvcigaretui med inskription: *Med Tak for godt Sømandsskab i Atlanterhavet Oktober 1939 fra »De Private Assurandører.« Til Skibsfører J. C. Jørgensen. S/S Energi af Marstal.* Der er indgraveret et billede af damperen med nødrig og sejl, der blev rigget an efter at skruen var mistet. Den omtalte Jørgensen er den senere kendte lods i Marstal »50-øres Jyren«, og det er da også hans efterkommere, der har skænket etuiet. Der er en logbog fra barkentinen KODAN 1915-17, hvor den blev sænket af tysk u-båd, der er fotos, lodsprotokoller, skibspapirer og andre vigtige dokumenter. Endelig skal nævnes endnu en enkelt helt speciel donation fra Kirsten Rasmussen, Roskilde, en skibskiste, der har tilhørt Kristen Hansen, der mønstrede som kok på faderen, J. C. Hansens skonnert NIKOLINE af Marstal den 3. juli 1917. Bedstefaderen, marinemaler H. A. Hansen, forærede Kristen skibskisten, der udmærker sig ved at have et malet skibsportræt af skonnerten NIKOLINE på

indersiden af låget, dateret 1918. Kristen Hansen gik senere i lære som skibstømrer og fik en fuldt monteret værktøjskiste, der ligeledes er tilfaldet museet. Han tog dog snart til søs igen i forskellige sejlskibe og senere dampskibe, kom på navigations-skole og gik derpå ind i rederiet A. P. Møller.

Registreringen kører på. Denne nødvendige ikke synlige proces, er af yderste vigtighed. Henning Terkelsen står for denne del af museumsarbejdet. Han har god hjælp af vor frivillige Kjeld Jensen, der er i fuld sving med scanning og registrering af museets og arkivets store fotosamlinger.

Formidling

Udgivelser

Plakaten: »Styrmandens vagt på storraen om bord på bark Claudia af Marstal, Atlanten sommeren 1931« blev udgivet med modelbygger Flemming Frederiksen som sponsor.

I efteråret udgav vi bogen »Coastersømand« forfattet af skibsfører Børge Olsen.

Vi var medudgiver af bogen »Da paketterne sejlede«. Der blev søsat i paketederiet Albert E. Boyes kontor. Bogen er et resultat af samarbejde mellem Langelands, Marstal og Fåborg museer og er udgivet gennem sidstnævntes forlag.

Udstillinger

Museets Navigationsudstilling blev total nyopstillet i det renoverede navigationsrum. Bådmotorudstillingen, hvor Marstalmotorerne er rygraden, flyttedes til Bådebyggerkælderen efter at være blevet overhalet af Leif Stærke på museet og af Jørn »Motor« Hansen, motorfabrikken »Adil«.

Særudstillinger

På museet har følgende særudstillinger været vist: Fotoudstillingen »Skibsforlis

på Schillyøerne«, fotoplancheudstillingen »Søklar« om skoleskibet Danmark af Knud Fischer, »Maritime historier fra småskibsfarten«, et fællesprojekt mellem de europæiske søfartshistoriske museer i Kümogruppen, blev rigget an på vort museum. Udstillingskonceptet, de spanske vægge med indbyggede montrer er udspekuleret og bygget af Henning og Tommy fra vort museum. Konceptet høster stor ros på sin færd rundt til de øvrige udstillere med hensyn til design og opsætningsvenlighed. Der var en salgsudstilling med værker af marinemaler Walter Hansen, Korsør og endelig udstillede Jørn Ørum-Nielsen sine akvareller fra Ærø og fra rejser af øen.

Ved Kultur natten den 10. maj var modelbygger Flemming Frederiksen til stede og demonstrerede flaskemodelbyggeri. Han havde sponsoreret en flaskemodel af

en Marstaljagt til udlodning på aftenen. Flaskeskibe fra Flemmings værft er ikke helt almindelige produkter, det er faktisk små skalamodeller. Nogle af disse er opsat ved udstillingerne af de forskellige skibstyper. Museet har en anseelig flåde af flaskeskibe, flere end 100 af disse er i sin tid bygget af Mads Boye. Disse er alle af bestemte navngivne skibe og udmærker sig ligeledes ved en meget stor nøjagtighed og sjælden fin dimensionering. Hugo Wessing, der er elev af Boye, har også leveret flere meget fornemme produkter. Wessing bygger for øvrigt også smukke halvmodeller for museet, der ydermere fortsat får leverancer fra modelbyggerne Fritz Jørgensen, Flemming Frederiksen og Villy Jørgensen

Foredrag/rundvisninger/møder

Rundvisninger og foredrag har der været



Udflugten til Fregatten JYLLAND.

