

Maritim Kontakt 20



Maritim Kontakt 20

København 1998

Maritim Kontakt udgives af
Kontaktudvalget for dansk maritim historie og samfundsforskning,
Dyvekes Allé 6, 2300 København S

Redaktion:
Enk Gøbel og Jens Lorentzen (lay-out og produktion)

Sats og tryk:
Gullanders Bogtrykkeri a-s, Skjern

© Maritim Kontakt og forfatterne 1998

Ekspedition:
Maritim Kontakt, Dyvekes Allé 6, 2300 København S

ISBN 87-87947-02-1
ISSN 0106-7818

Udgivet med støtte af:
Kulturministeriets bevilling til almenkulturelle tidsskrifter

Omslag: Christian Blache (1838-1920): Den russiske kejseryacht *Standart*
stående Skagen ud i høj sø. 125 x 180 mm. Har tilhørt B&W skibsværft.
Efter foto venligst udlånt af Bruun Rasmussen Kunstauktioner.

Indhold

Theodor Harkø Pedersen: Mine Livserindringer · 7

Gennadij A. Njetjajev: Kejseryachten Standart og dens skæbne · 27

Christian Lund: Danske skibe under fransk kontrol under Anden Verdenskrig · 47

Bjarni Ákesson Filholm: M/S Tjaldur · 63

Svend Aage Andersen: Slaget om Kattegat. Historien om Stena Line's Danmarksfærger · 77

Thorkild Sandbeck: Cutty Sark Tall Ships' Race '96 · 101

Erik Gøbel: Trettende Danske Maritimhistoriske Konference. Korsør 15.-17. maj 1998 · 115

*Erik Gøbel: Register til Maritim Kontakt bind 1-20 (1980-1998):
Forfatterregister · 117
Sagregister · 122*



Mine Livserindringer

1. Datoen mangler i manuskriptet.

Jeg er født i Fredericia d. 3. Okt. 1860. Mine Forældre var Skibsmægler Jens Peter Petersen og Hustru Sophie Marie Petersen født Harsken. Jeg blev døbt den¹ og fik Navnet Theodor Harke Petersen.

Min Fader var født den 6. Januar 1831 i Flensborg, hvem hans Forældre var ved jeg ikke, antagelig stammer han fra Købmands-slægt, da baade han og hans ældre og yngre Broder var uddannet i Købmandsfaget; min Faders forældre var sandsynligvis døde før jeg blev født, jeg erindrer ikke som Barn at have hørt dem omtalt.

Min Moder var født den 9. Novbr. 1831 i Fredericia, hun var Datter af Jens Højer Harsken, hendes Moders Navn kender jeg ikke, hun var død, før jeg kom til Verden. Hvad min Morfaders egentlige borgerlige Stilling har været, ved jeg ikke. Han var født den 2. Februar 1793 og døde 1870, altsaa ca. 77 Aar gammel. Han var trods sin Alder meget rask, havde i sine unge Dage været Byens bedste Skøjtelober, han døde paa Gaden af et Slagtilfælde med Skøjterne i Haanden, det var ved Nytaarstide.

Min Morfar ejede en Del Ejendomme i Fredericia, men under Krigen 1848-50 blev en Del skudt mer eller mindre ned. Han var den af Byens Borgere, der havde mistet mest i den Krig, det stod i det mindste nævnt saaledes i Festskriftet til 50 Aarsfesten for 6. Juli Slaget.

Min Mor havde 7 Søsken, 4 Brødre og 3 Søstre, af de 8 har jeg dog kun kendt de 6.

Da jeg aldrig har ført Dagbog bliver det efterfølgende nærmest nedskrevet efter, hvad jeg mindes og efter hvad jeg kan huske af, hvad der er fortalt mig. Min Erindring strækker sig ikke saa langt tilbage, at jeg kan huske noget før Krigen 1864, men enkelte Episoder fra den Tid har jeg en svag Erindring om.

Far var ved Krigens Udbrud ansat ved Toldvæsenet, hvilket hjalp os til lettere at komme bort fra Byen, da Tyskerne begyndte om Morgenen tidlig at bombardere Byen. Fredericia var jo endnu den gang en Fæstning. Tyskerne kom om Aftenen og begyndte Belejringen, gravede Skanser om Natten, og til alles Forbauselse begyndtes Bombardementet allerede meget tidlig om Morgenen.

Til det Hus, hvori vi boede, hørte et Baghus, som blev ramt af en Granat, medens vi var ved Paaklædningen, saa Situationen var just ikke hyggelig. Imidlertid var vi klar til at drage afsted, Bedstefar var kommen hjem for at fortælle Far og Mor, hvad de i forvejen vidste,

at Tyskerne bombarderede, og saa drog Familien af. Far, Mor, min Broder Oscar som var 2 Aar ældre end jeg og Bedstefar og jeg.

For at komme bort fra Byen og over til Fyen maatte man ned til Østerstrand, som den kaldtes, enten igennem Kastellet, som var den nærmeste Vej for mange, blandt andet for os, eller over Volden længere Nord efter. Fra Havnen og over til Strib kunde man ikke risikere at passere med Baade, da Tyskerne der kunde skyde langs og skyde ned, hvad der passerede. Paa Vejen til Kastellet, da Havnen passeredes, kom en Granat og rev Hovedet af en Mand tæt ved, hvor vi gik, saa rigtig hyggeligt var det just ikke.

Ankommen til Kastellet, var der allerede kommen flere, som vilde igennem, og Adgang blev nægtet. Civile Personer tillodes ingen Adgang, men Far, som var kongelig Embedsmand, og som havde sine Papirer med og tillige var kendt af de vagthavende Officerer kunde faa Tilladelse at passere med sin Familie. Far sagde saa, at det var alt sammen hans Familie, som her var fulgt med, hvortil den vagthavende Officer svarede, at det var en ualmindelig stor Familie, Far havde, hvilket Far indrømmede, og saa fik de alle Tilladelse til at passere. Og først kommen om paa Østsiden af Volden var der god Plads og Sikkerhed for Kuglerne nede paa Strandbredden, til de efterhaanden kunde færges over til Fyen.

Fra vort Ophold paa Fyen ved jeg ikke meget at fortælle, men to Ting kan jeg huske derfra, nemlig et meget uhyggeligt Tordenvejr, vi havde derovre en Nat. Far var ikke hjemme, mulig var han i Fredericia. Og saa husker jeg, at min Broder Oscar døde; jeg husker, at vi stod ved hans Kiste, lige før den blev sømmet til; han døde af Tyfus, blev begravet i dobbelt Kiste og blev senere, efter Krigens Ophør og efter vi igjen var flyttet til Fredericia, gravet op og ført over til vort Gravsted der. Hvor længe vi var paa Fyen, ved jeg ikke, men jeg husker, da vi kom tilbage til Fredericia, da var Krigen forbi tror jeg nok, men Tyskerne var endnu i Byen. Vi kom ind til selve Havnen og blev modtaget af tyske Officerer. Far viste sine papirer og vi fik Tilladelse til at passere.

Der var baade Østrigere og Ungarere, der alle var afholdte af Befolkningen; hvorimod Preusserne var ilde lidte. En Aften før Far kom hjem fra Havnen, forsøgte 2 Preussere at bryde ind, og da det ikke lykkedes, trak de sablerne for at hukke Døren i Stykker. Mor flygtede i Rædsel ud af Bagdøren med mig over til Fru Harder, der med sine to Sønner ogsaa var ene hjemme. Vi gemte os alle paa Loftet, men saa drev det over.

Far havde lejet en Lejlighed hos Murermester Harder paa Hjørnet af Norges- og Jyllandsgade. Paa Vejen dertil, ved vor Tilbagekomst kiggede vi ind ad Vinduerne, hvor vi tidligere havde boet, og jeg husker, at jeg saa et rundt Egetræspisebord, som laa med 2 Ben brækket af, det var alt, som var blevet tilbage af vort Indbo. Naar

undtages et par Haandtasker med lidt Linned og lidt Sølvtoj, havde vi jo ikke faaet noget med ved den hurtige Udrykning til Fyen.

Vi fik dog senere endnu et Stykke Bohave som tilhørte os, nemlig et Stueuhr; vi havde et stort Stueuhr, som kunde spille 8te Stykker. Værket med Fløjterne var ellers blevet fundet i en Eng eller paa en Mark, det har sandsynligvis skuldet været transporteret enten til Fyen eller et andet Sted hen, og er saa af en eller anden Grund bleven efterladt der. Det blev senere gjort i Stand igjen til stor Fornøjelse for mange, det havde tilhørt min Moders Forældre, og Mor og hendes Søskende havde danset som Børn efter Musikken. Det blev senere efter mine Forældres Død skænket til Uhrmagernes Museum her i København hvor jeg for nogle Aar siden saa det, men da var det saa medtaget af Ælde, at det vilde koste for meget at lave det i Stand igjen.

Efter Tilbagekomsten til Fredericia forlod Far Stillingen ved Toldvæsenet for at overtage Stillingen som Skibsmægler efter den forhenværende Skibsmæglers Død.

Tiden forløb nu for mig som de fleste Dreng, formoder jeg. Jeg kom i Skole, først hos en gammel Frøken, som havde en yngre til Hjælp, indtil jeg næsten 7 Aar gammel kom i Realskolen. I Skolen gik det mig meget godt, egentlig synes jeg, at vi lærte for lidt, men det synes man vel altid, naar man bliver ældre og først rigtig faar Brug for det, man har lært eller burde have lært. Jeg arbejdede mig altid op til de øverste Pladser. Der var beregnet 2 Aar i hver Klasse, der var nemlig kun 4 Klasser i alt, og det Andet Aar i Klassen holdt jeg altid enten No. 1 eller No. 3, jeg mindes aldrig at have siddet No. 2.

Jeg begyndte tidlig at løbe paa Skøjter om Vinteren, jeg var kun 6 Aar gammel. Jeg tør næsten nok sige, at jeg var den bedste Skøjteløber i Byen iblandt Drengene af samme Alder. Lejlighed til Skøjteløbning var der nok af paa Voldgravene.

Fredericia var jo den Gang en By med mange Soldater, og det var jo ikke saa mærkværdigt, at en Del af os Dreng om Sommeren legede Soldat. Der blev dannet et Korps, hovedsagelig af Elever fra Realskolen. Korpset bestod af 1 Øverstkommanderende »Kaptajn«, 1 Næstkommanderende, 2 Trommeslagere, 2 Fanebærere og de Menige ca. 250-300, de sidste havde Trægevær og Træ- eller Jernsabel, de Øverstkommanderende havde rigtige Sabler. Eksercits og alt dertilhørende lærte vi i Gymnastik i Skolen, hvor vi havde Underofficerer til Lærere, og det hjalp os en Del. Jeg gik alle Grader igjennem, kun ikke Trommeslager, dertil havde vi 2 Brødre, hvis Fader var Trommeslager ved Militæret. De sidste 2 Aar af min Skoletid var jeg Kaptajn for Korpset.

Vi havde en Skandse udenfor Byen, den laa i Nærheden af Stranden imellem Landevejen og Strandkanten nedenfor Hannerup

Krat, den var med Volde og Grave og der hørte en Eksercerplads til den. Lørdag Eftermiddag arbejdede vi paa Forbedringer af Volden og Graven, samt havde Øvelse med Eksercits; om Søndagen havde vi Udflugt til Fuglsangskov og andre Steder.

I Aaret 1866 eller '67 flyttede vi ned i Vendersgade i en af Skipper Løjsems opført 2 Etagers Bygning, den Gang saa vidt jeg mindes det eneste 2 Etagers Hus i Byen. Vi beboede den øverste Etage som var en Lejlighed, i Stueetagen var der 2 Lejligheder, adskilte ved en Port. Skipper Løjsems havde 3 Børn, 1 Søn og 2 Døtre, Sønnen var min trofaste Ven saavel i Skolen, som han var det senere i Livet.

1872 flyttede vi hen i Søndre Voldgade, hvor Far havde købt et Hus, og der døde min Moder den 22. Oktober 1873 af Brystsyge eller rettere Brysttæring, som det kaldtes den Gang, nu hedder det jo Tuberkulose. Samme Dag Mor døde eller rettere Dagen efter begyndte Far at blive daarlig, men han holdt det dog gaaende til Begravelsen den 28. Oktober var overstaaet, han maatte da køre hjem og gaa i Seng og blev ikke rask mere. Far havde, saavidt jeg husker, Gigtfeber, kom op og begyndte at gaa ud, men fik 3 Gange Tilbagefald og døde den 21. Juli 1874.

Efter Moders Død kom en Søster til Moder, som var Husbestyrerinde paa en Gaard i Ballerup, over for at bestyre Huset for os, det vil sige hun kom først ca. 3 Maaneder, før Far døde.

Jeg var under Fars Sygdom nødt til at hjælpe Far med hans Forretning, og som Følge deraf maatte jeg forsømme Skolen, og cirka 1 Maaned før jeg blev konfirmeret, blev jeg meldt ud af Skolen, da jeg ikke kunde passe begge Dele.

Den 4. Oktober 1874, Dagen efter mit fyldte 14. Aar, blev jeg konfirmeret. Fredag den 9. Okt. var jeg til Alter og Lørdag den 10. rejste jeg med Tante Ane til København (Ballerup) for at blive hos hende Vinteren over.

Før Fars Død var det bestemt, at jeg skulde til Toldvæsenet. Jeg havde ogsaa Pladsen, men efter Faders Død mente Familien, at det ikke var saa godt for mig at gaa den Vej, og saa besluttede jeg at gaa til Søs for ad den Vej at søge at skabe mig en Stilling.

Tante Ane og jeg kom med Damperen til København Søndag Morgen med en Del af mine Forældres Møbler Porcelæn etc. samt vor Hund Leo. Fra Ballerup var der Vogn efter os. Tante tog nemlig tilbage som Husbestyrerinde til Gaardejer Villumsen, hvor hun i mange Aar havde bestyret saavel Huset som Mejeriet baade for ham og hans Fader, som endnu levede.

I Ballerup forblev jeg Vinteren over til April Maaned 1875 da jeg rejste til Horsens hvor Skibet, en Galease laa, den havde overvintret der, Galeasen hed *Nicoline* og tilhørte Capt. Nicolaj Møller, som var gift med en Kusine af mig, Christine Schmidt. Min Stilling ombord var Kok, og Besætningen ombord bestod af Føreren, Capt.

Møller, Styrmanden, 1 Matros, 2 Ungmænd og jeg som Kok. I Horsens indtog vi en Ladning Hvede til Bergen, efter endt udlosning der, fik vi en ladning Sild til Skt. Petersborg.

Det at være Kok ombord var nu en alsidig Beskæftigelse. Naar Skibet laa ved Land begyndte min Arbejdsdag Kl. 3 $\frac{1}{4}$ om Morgen, der skulde nemlig gaaes Vagt om Natten, Styrmanden tog saa den 1ste vagt om Aftenen til Kl. 10, og min Vagt begyndte saa Kl. 3 $\frac{1}{4}$ Morgen. Paa den Morgenvagt skulde jeg saa først og fremmest børste Capitainens Støvler, hvilket var meget vigtig, at det var besørget ordentlig, dernæst gøre rent i Kahytten, rense ud i Kakkelloven samme Sted og tænde Fyr, pudse Knive og Gafler med mere.

Kabyssen skulle gøres ren, rense Komfur og Røghatten, ligesaa i Lukafet, gøre alt klar til Middagsmaden, saasom skrælle Kartofler, gøre Grønsager i Orden, skrabe Klipfisk, banke Stokfisk eller hvad der nu alt kunde være. Og der var altid mere end nok, der var ingen Tid til at sidde og luse den af. Kl. 5 $\frac{1}{4}$ skulde Kaffen være klar, jeg maatte saa bringe den hen i Kahytten og Lukafet, purre ud og faa dem alle op, hvilket sidste just ikke altid var saa let.

Kl. 6 Morgen begyndtes Arbejdet ombord, Losning eller Lastning. Jeg saavel som de andre var med ved alt, stod ved Haandspillet og hev op, eller arbejdede med i Rummet, som det nu kunde falde. Madlavningen var en Biting, den maatte tildels passe sig selv, men den blev til Tider ogsaa derefter.

Kl. 6 Aftenen ophørte Arbejdet ombord, kun ikke for Kokken. Det forekom nemlig ret ofte, naar Skibet laa ved Land, at der skulde laves ekstra Mad til Kahytten til Kaptajnen og Styrmanden, særlig naar der kom besøgende, der var saa almindeligvis Bøfsteg, Koteletter eller lignende og paa den Maade blev Klokken ofte 8te og mere om Aftenen, før min Fritid indtraf. Dertil kom saa, hvis vi laa fortojet i Bøjer eller lignende, og der skulde færges med Baad, hvis nogen skulde ombord eller i Land, saa hørte det ogsaa altid til min Bestilling, da Styrmanden ikke paa sin Vagt om Aftenen gjorde Baadtjeneste. Saa Arbejdstiden var upaaklagelig.

I Søen var Arbejdstiden ogsaa upaaklagelig, jeg gik Vagt med og var paa Styrmandens Vagt sammen med Matrosen, Kaptajnen havde begge Ungmænd paa sin Vagt. Frivagt blev almindelig givet om Formiddagen Kl. 10 og om Eftermiddagen Kl. 3, men naar jeg skulde have Frivagt om Formiddagen, blev jeg altid sendt til Roret Kl. 8 Fm. og blev først afløst, naar det var Frivagt Kl. 10, men skulde saa gøre klar til Middagslavning, skrælle Kartofler m. m., før jeg maatte gaa til Køjs. Klokken blev saaledes almindeligvis 10 $\frac{1}{4}$ -11, før der var Frivagt for mig »Kokken«, og Kl. 11 $\frac{1}{4}$ maatte jeg saa være i Kabyssen igjen for at gøre klar til at bakke op, saa Formiddagsvagten kunde for mit vedkommende ligesaa godt været helt sprunget over.

Besætningen bestod som nævnt af i alt 6 Mand, men da Efter-

aaret kom, gik Ejeren Capitajn Møller, i Land for at blive hjemme om Vinteren. Styrmanden fik Skibet at føre og hans Svoger, som lige havde faaet Styrmandseksamen, kom ombord som Styrmand. Samtidig med at Capt. Møller gik i Land, afmønstredes den ene Ungmand, og Besætningen blev altsaa reduceret til kun i alt 5 Mand altsaa det omvendte forhold.

I Hyre havde jeg til at begynde med 9 Rdl., fik senere 1 Rdl. Til-læg pr. Rejse til jeg hen paa Foraaret 1876 var kommen op paa 13 Rdl. pr. Md. Saa skulde Skibet have et Eftersyn i Assens og der blev tilbudt mig 15 Rdl. pr. Md. hvis jeg vilde gaa med igjen, men det vilde jeg ikke, da jeg ikke vilde vedblive at sejle som Kok; hvorfor jeg afmønstrede og rejste til København, for at søge Hyre som Ungmand.

I København blev jeg forhyret med en Fanø Skonnertbrig *Katrine* som var bygget i Vejle og skulde paa sin første Rejse. Jeg mønstrede som Ungmand for en Hyre af 16 Rdl. pr. Maaned.

Fra Vejle gik Rejsen i Ballast til Helsingfors efter en Ladning Trælast til Hamborg. Efter Udlosningen i Hamborg kom Skibet i Tørdok for at faa Kobberforhudning under Bunden, dernæst indtoges en Ladning Genever i Kasser og Rom i Demijaner, hvormed vi sejlede til Afrikas Vestkyst til 2 Pladser, Biras og Benin, de ligger paa 5 Grader NBr.

Besætningen bestod af Kaptajn, Styrmand, 2 Matroser, 1 Ungmand og en Dreng som Kok – i alt 7 Mand. Kaptajnen var en Mand paa c. 45-50 Aar, Styrmanden c. 30 den ene Matros c. 25 den anden c. 20 Aar. Den sidstnævnte var sin første Rejse ude som Matros, og han var baade stor og stærk. Jeg bemærker dette, fordi han paa Rejsen opførte sig nærmest Slyngelagtig overfor baade Letmatrosen, Kokken og mig, hans navn var Christian.

Christian lavede det til et Helvede for os 3 Drengene ombord. Mig tvang han til at drikke Brændevin til Maden, jeg havde aldrig før smagt den Vare, men heldigvis slap den op og dermed den Tvang. Siden da vi havde faaet Geneverlasten ind, forsynede de Herrer Matroser sig af Lasten, men da havde Fornøjelsen ved at tvinge mig til at drikke dette Stof tabt sig, og nu maatte kun de 2 Matroser drikke af det, det skal dog bemærkes, at de ikke drak sig fulde.

Kokken, som spiste i Lukafet, maatte til Tider ingen Mad faa for de to, det var dog altid Christian, som førte an. De gik saa vidt, at Kokken til sidst maatte indtage sine Maaltider i Kahytten for i det hele taget at faa noget at spise, trods det at han af Matroserne blev tvunget til at stjæle Proviant saasom Smør, Sukker og andet til dem.

Jeg var paa Vagt sammen med Styrmanden og Christian, og det var en mærkelig Vagt, der holdtes, i al Fald paa Styrmandens Vagt. Naar vi kom paa Vagt om Natten, var det ikke ualmindelig, at Styrmanden lagde sig paa Kahytsoverbygningen lige foran Rattet og sov, jeg blev altid sendt til Rors, og Christian lagde sig andet Sted

paa Halvdækket og sov. Naar jeg saa en Lanterne, skulde jeg ruske i Styrmanden for paa den Maade at vække ham, jeg stod almindelig 3 a 4 Timer ved Rattet og styrede. Matros Christian kunde vi til Tider ikke faa vækket, naar Vagten var ude og han skulde purre den anden Vagt ud, det skete flere Gange, at Kaptajnen kom paa Dækket, naar hverken Styrmanden eller jeg kunde faa vækket Christian, saa megen Spektakel kunde det gøre for at faa Liv i den vagthavende Matros.

Jeg husker en Nat, da havde jeg staaet til Rors fra Kl. 12 Midnat til Kl. 3 Fm., og Christian stod saa fra 3 til 4. Kl. 3¼ skulde Frivagten purres ud. Jeg var Forude paa Læsejlene, som laa paa Forkappen, og havde ikke hørt, at der var slaaet i Glas, Udpurring. Styrmanden kom saa Forud og tog Læsejlsfaldet og slog mig om Ørerne med det, saa Mærket af Faldet sad næste Dag fra det ene Øre tværs over Ansigtet til det andet Øre. Mulig havde jeg sovet, men det gjorde Styrmanden og Matrosen hver Nat, og Udkik holdtes ikke undtagen af Rorsmanden, men det var en Drengs Behandling dengang. Næste Dag gik jeg hen til Styrmanden og spurgte ham, om han syntes, at det var rigtig, han havde gjort, og om hvorfor han ikke bar sig ad ligesaadan overfor Christian, som sov sine 3 Timer hver Nat paa Vagten, selv sov han jo ogsaa. Styrmanden indrømmede, at det ikke havde været rigtig af ham og gav mig en Undskyldning, og dermed var den Sag ude af Verden.

Matros Christian var en fordringsfuld Herre, jeg maatte saaledes vaske hans Tøj, og ondskafuld var han i højeste Grad. Jeg vil kun nævne en Ting endnu. Jeg havde i Paaskehelligdagen sat et Par Lapper paa Knæene af et Par Sejldugs Benklæder, og da jeg, stolt af det for mig endnu den Gang ikke lette Arbejde, tog dem paa, holdt den ene af Matroserne mig, medens den anden klippede begge Benene af Benklæderne af mig. Christian var altid Foregangsmanden, den anden Matros, skønt ældre, lod sig altid lede af ham.

I Biras lossede vi Lasten og indladede derefter Palmeolie i store Fade af forskellig og uregelmæssig Størrelse, hvilket gjorde det besværligt at stuve Lasten. Men først vil jeg dog fortælle lidt om, hvorledes vi kom dertil.

Biras ligger paa cirka 5 Grader NBr., og en skønne Dag kom vi til et Sted paa Kysten, hvor vi kunde se, at der var en Indsejling til et eller andet. Kaptajnen og Styrmanden var enige om, at nu var vi der, de havde haft Observationer baade Fmd. og Middag, og da Kysten omtrent ligger Nord og Syd, skulde det jo passe. Der blev hejst Landflag. Byen, om den kaldes saa, skulde ligge lige indenfor Indsejlingen ved Flodmundingen, og alt syntes saaledes at være i den skønneste Orden. Ikke destomindre kom der ingen Lods eller andet Tegn paa Menskelige Væsener ud til os, og da Vejret var fint, ankredes der op og det blev bestemt, at Kaptajnen næste Dag vilde tage ind med Baad for at undersøge Forholdene.

Næste Dags Formiddag efter Frokost blev Baaden sat i Vandet og bemannet med begge Matroser, Letmatroser og mig, i alt 4 Mand til at ro og Kaptajnen som Chef. Udprovianteringen bestod af 1 Pøs fersk Vand, ellers intet, jo dog, et Haandlod og Line. Der var som ved alle Flodmundinger, en Barre, altsaa en Sandbanke, den skulde vi jo over med Skibet for at komme ind paa Floden.

Vi loddede frem og tilbage paa Barren, men den største Vanddybde, vi kunde finde der, var 12 Fod, men da Skibets Dybgaaende var 12½ Fod, saa det jo ikke saa gunstig ud, ikke desto mindre tog Kaptajnen Mærker paa Træer i Land for at kunde finde, hvor det dybeste Vand var, naar vi næste Dag skulde forsøge at sejle ind.

Efter endt Oplodning paa Barren roede vi ind paa Floden, og trods det at Byen Biras skulde ligge lige indenfor Indsejlingen, kunde vi ingen By eller Huse finde, der var flere Grene af Floden men kun Træer, Skov og atter Skov og ellers intet. At det var en stræng Tur i den brændende Sol siger sig selv, Vandet var vi ikke længe om at drikke, og vi var ved at forgaa af Tørst, af spiseligt havde vi jo heller ikke noget; vi øste Søvand op i Haanden og tog af og til en Mundfuld af det, hvilket dog kun var værre end intet.

Imidlertid opgav vi til sidst Søgningen og roede ud igjen. Vi kom ombord lige før Mørkets Frembrud, mere døde end levende kan man næsten godt sige. Hvad der blev forhandlet imellem Kaptajnen og Styrmanden ved jeg ikke, men næste Dags Morgen tidlig kom Ordren om at lette Ankeret, og vi skulde saa sejle ind paa Floden. Naar Skibet først var inde, mente Kaptajnen nok, at der kom en By med mere. Jeg kunde ikke dy mig og tillod mig at spørge, om det var Meningen, at vi skulde sætte Skibet paa Grund, da vi jo aldrig kunde komme over Barren med ¼ Fod for lidt Vand paa. »Hold din Mund, Dreng«, var Svaret.

Nu vi gik i Gang med at hive ind paa Kæden og satte saa Sejlene, men endnu før Ankeret var inde, saa vi en Damper sejle forbi ude paa Søen, da den saa os drejede den af og kom hen og spurgte om, hvor vi skulde hen. Da Svaret lød Birass, oplyste Kapr. paa Damperen os om, at Biras laa 20 Kml.² længere Nord paa, den Flod vi laa ud for var Bartholomeus River, og der havde aldrig været noget Skib inde. Jeg gottede mig, og vi sejlede de 20 mil Nord paa, hvor der straks kom Lods ud, og vi kom til vort Bestemmelsessted, hvilket vi aldrig var kommen, hvis ikke Damperen, en mindre Kystdamper, var kommen forbi i sidste Øjeblik. Saa uforsvarlig blev der navigeret i mange Tilfælde den Gang. I Biras lossedes Lasten, hvilket besørgedes af Skibets Besætning, vi laa til Ankers paa Floden og lossede i store Canoeer. Biras var en meget usund Plads. By var der ikke noget af, der var kun 2 a 3 Steder, hvor der var et Par Pakhuse, hver Afskiber havde sin Beboelse med en lille Plads til Lager af Palmolie som udskibedes i store Fade, for at komme fra den ene Afskibsplads til den anden maatte man sejle med Baad. Det var umu-

2. Kvartmil.

ligt for Mennesker at færdes udenfor Pladserne hvor det var Skov, men Træerne stod nærmest i Morads, og der var Slinger og Tigre og andre vilde Dyr. Pladserne var ogsaa indhegnet, vor Aflader havde da ogsaa skudt en Tiger der en Nat. Negrene kom med Palmeolien i deres Canoer i smaa Partier og den betaltes med Genever, Rom og brogede Tørklæder. Det gik til Tider ret livlig til imellem Negrene, naar de smagte lidt for rigeligt af Drikkevarerne, før de tog hjem med de stærke Drikke, en Dag stod der et helt Slag og det gik ikke blidt til.

Efter endt Udlosning lastede vi Palmeolie, og mange af Fadene var meget store. Vi hev selv Fadene ombord og stuede dem ogsaa selv i Lasten, hvilket var meget besværligt thi Fadene var ikke af ens Størrelse, det var alt muligt Skrabsammen.

Vi fik ikke hele Lasten i Biras, men maatte til en Plads, Benin, som laa meget nordligere. At der var meget varmt behøves næppe at fortælles, men Varmen var ulidelig, nærmest uudholdelig, og om Natten var Luften tyk af Muskitter.

Det usunde Klima gjorde sig ogsaa gældende overfor os ombord, dog først i den sidste Tid vi var der. Hvorlænge vi laa paa de 2 Pladser jeg ikke, men længe var det, vistnok et Par Maaneder mindst tror jeg. Foruden den forfærdelige Varme, Muskitterne og hvad dermed følger havde vi 3 Unge, Letmatrosen, Kokken og jeg, ogsaa de 2 Herrer Matroser at plages med, de fortrængede os ved alle mulige Lejligheder. Som Eksempel skal jeg nævne: En Nat jeg laa og sov paa Forlugen under Solsejlet vaagnede jeg ved at de 2 Matroser stod og tjærede mig i Ansigtet med Kultjære. Kultjæren havde vi netop brugt Dagen før til at tjære med udenbords, et Bælte over Kobberforhudningen til den egentlige Maling begyndte, Kobberforhudningen gik kun saa højt som Skibet laa i Ballast, og Bæltet som blev Kultjæret gik saa højt som Skibet blev nedlastet til med fuld Lading inde. I samme Kultjære var iblandet Rottekrudt, altsaa Giftstoffer, det blev gjort for at dræbe Langhalse og andet som groede paa Skibet under Vandgangen.

Da jeg vaagnede, tørrede jeg Tjæren af saa godt det i Øjeblikket lod sig gøre, Resten blev gjort da det blev Dag, men da Solen kom op og brændte i Tjæren som endnu sad i Ansigtet og paa de Steder jeg saa nogenlunde havde faaet gnedet af, var jeg ved at forgaa af Smærter. Det brændte og sved i Huden, saa jeg til sidst maatte sidde med et vaadt Haandklæde over hele Ansigtet. Til de 2 Herrer Matroser blev der ikke sagt noget, de morede sig kun over deres Heltebedrift. Ovenpaa den Tur fik jeg Feber og laa nogen Dage uden Bevidsthed. Da jeg begyndte at blive bedre blev jeg af Matroserne jaget ud af Lukafet, men saa blev det dog Kaptajnen og Styrmanden for meget af det gode og de tog saa Affære, saa at jeg fik Fred til jeg blev nogenlunde rask igjen.

Imidlertid nærmede Tiden sig at vi skulde til Søs igjen. Proviant

havde vi – naar undtages salt Kød og Flæsk samt haardt Brød (Kiks) – næsten ikke noget af, i al Fald meget lidt. Vi fik nogle Høns med og saa Vand, hvis det sidste kunde kaldes for Vand. Jeg husker tydelig at vi alle stod omkring en Pøs fuld af et Fludium, en mudred Masse, for at betragte det, det var nærmest tynd Mudder. Det hed sig, og jeg tror det passede, at vi ikke kunde faa andet Vand. Maaske kunde det have været meget godt, jeg ved det ikke, hvis det kunde have staaet, og det tykke kunde have sunket til Bunds, men det var der jo ingen Tid til, saa Vandfadene blev fyldt med det.

Da Lasten omsider var inde sejlede vi af til Falmouth for Ordre. Rejsen, som nu fulgte, var en af den Slags, som heldigvis sjælden forekommer.

Ved Afgangten var vi alle raske, men det varede ikke længe før den ene efter den anden blev syge, jeg var dog den, som klarede mig bedst, selv om det kneb til Tider. Først blev den ene af Matroserne syg af Feber, det var den bedste af dem, og han var meget daarlig. Den anden, Christian, lagde sig ogsaa syg, han laa inde paa Skibskisterne, og sagde at han var syg, men han var da ikke daarligere end at han kunne ligge og ryge, og det gjorde han Dagen lang baade inde og paa Dækket, men han gik hverken Vagt eller foretog sig noget andet Arbejde. Styrmanden og Letmatrosen skiftedes til at have den ene Vagt, til Tider med Kokken til Hjælp. Kaptajnen maatte ogsaa give op for Feber som de øvrige, og dertil kom saa at vi alle fik Skørbug.

Jeg var oppe hele Rejsen og passede den ene Vagt, sad paa en Stol og styrede, gjorde Roret fast, naar jeg skulde hen og lave lidt Kaffe eller andet spiseligt. Styrmanden, Letmatrosen og Kokken, den sidste var c. 15 Aar jeg c. 15 $\frac{1}{2}$, skiftedes til at være paa Dækket, almindeligvis 2 ad Gangen. Vore Ben næsten op til Knæet var tykke og sorte og blaa, og Tænderne sad løse i Munden.

Hønsene, vi havde med fra Benin, var jo snart spiste, og henkogt fersk Kød havde vi ikke mere af, vi havde saa godt som ikke andet end Brød, salt Kød og Flæsk, samt lidt Sukker. Salt Kød og Flæsk maatte vi ikke spise, fordi vi havde Skørbug, men det kunde jo ikke undgaaes, noget skulde vi jo have for at kunde opretholde Livet. Brødet maatte vi koge, før det kunde spises, thi det var saa fuldt af Maddikker, saa det var ikke til at spise ellers. Vandet var ogsaa levende, det var aldeles fuldt af røde smaa Dyr, Haletudser eller hvad det var for nogle, men det var tykt af dem.

Heldigvis havde vi godt Vejr hele Rejsen, havde vi faaet Storm eller lignende, ved jeg ikke, hvorledes vi skulde have klareret os. Vi havde, som sagt, godt Vejr hele Rejsen, kun en Dag fik vi en Byge, hvori det blæste saa stærkt, at vi maatte kaste Bram-, Mærse- og alle Skraasejlsfaldene los. Men vi havde stort Besvær med at faa Sejlene sat igjen, vi maatte sætte Tallie paa Faldene for at faa sat Sejlene igjen.

En Dag mødte vi en tysk Bark, vi signalerede til den, og den holdt hen i Nærheden paa Praiehold. Resultatet var glimrende, vi fik sat vor Jolle i Vandet, og Letmatrosen og jeg var henne paa Siden af den og forklarede vor Situation, vi fik saa en Masse Proviant og hentede endnu en Baad fuld, vi fik noget af alt muligt, Brød, Preserves, Mel, Gryn m. m. ogsaa nogle flasker Vin, om Betaling blev der ikke talt. Om det senere blev ordnet, ved jeg ikke, men det at vi fik det, gjorde os godt. Var det ikke sket, havde vi vel næppe klarret os.

Faa Dage efter at den tyske Bark havde provianteret os, døde Kaptajnen og begravedes i Søen, og et Par Uger efter ankom vi til Falmouth for Ordre. I Falmouth fik vi frisk Proviant og friske Grønsager, og det hjalp os alle over vore Daarligheder. Fra Fanø blev sendt en ny Kaptajn, og vi fortsatte saa Rejsen til Dunkirken, hvor Lasten skulde losses.

Fra Dunkirken gik Rejsen til Hamborg, hvor vi afmønstredes; og dermed var denne mindeværdige Rejse afsluttet. Kun vil jeg bemærke, at i Lukafet var der endnu et større Lager af fulde Geneverflasker, som de 2 Matroser endnu var i Besiddelse af og ikke havde faaet drukket af den Beholdning, de havde oplagret fra den udgaaende Last. Heldigvis havde Toldvæsenet ikke opdaget Flaskerne hverken i England, Frankrig eller i Hamborg. De Flasker Genever kunde have gjort os godt, hvis vi havde vidst, de var der paa Rejsen, men det kendte kun de 2 Matroser.

I Hamborg mønstrede jeg ud med en Bark *Iphigenia* af Hamborg som Letmatros. Lasten, som var indtaget i Hamborg, bestod af Stykgods, for en stor Dels vedkommende var det Maskindele. Rejsen gik til Yokohamma, vi skulde ikke anløbe nogen Havn undervejs.

Iphigenia var et godt sejlene Skib, den kunde løbe, under særlig heldige Omstændigheder, 12 Mils Fart, men trods det havde vi en ualmindelig lang Rejse, i alt 200 Dage. Sejlene var ikke i særlig Stand, og alt Tovværk var ualmindelig daarligt, ellers var Skibet godt nok. Sejlmager var der ikke ombord, men 2 af Matroserne og et Par af Letmatroserne syede paa Sejl, de to Matroser altid og de to Letmatroser, hvoraf jeg var den ene, maatte meget ofte hjælpe til; vi syede flere nye Sejl, men ellers var der nok at gøre med at reparere de gamle. Nyt Tovværk til løbende Gods fandtes ikke ombord.

En Dag paa Udrejsen var vi i Søen sammen med at andet tysk Skib, vi var paa Praiehold, og Samtalen mellem Førerne resulterede i, at vi sendte en Baad over og fik en Del Kul, vi havde ikke Brændsel nok til Kabyssen. Senere anløb vi en lille hollandsk Ø, hvor vi var i Land at skove mindre Træer for at faa Brændsel, der laa vi en Dags tid til Ankers. Hvad Øen hed, husker jeg ikke, men der var en lille Skole, hvor der var en Snes Negerbørn og en Hollandsk Lærer.

I Yokohamma laa vi lang Tid, før vi fik Lasten losset, derfra sej-

lede vi til Kobe og lastede Skibet fuld af Kamfer til Hong-Kong. Fra Hong-Kong sejlede vi ballastet til Neiuchwang i Nordkina for at laste Bønner, som vi skulde til Hong-Kong med. Saavidt jeg ved, pressedes der Olie af dem.

Ved Ankomsten til Neiuchwang var næsten alle i Lukafet mer og mindre syge af Diarée og blev af Lægen beordret til Køjs; det viste sig snart at det ikke var almindelig Diarée, men Dysenteri. Vi fik kun Risvand at spise eller drikke, det var den eneste Føde vi fik, og det gik nedad med Kræfterne, en af Letmatroserne var særlig daarlig, han blev saa sløj, at naar han skulde i Galionen maatte 2 Mand hjælpe ham, han kunde ikke gaa ene, ikke en Gang staa paa Benene, det var en Fætter til Kaptajnen, men det gjorde ingen Forskel.

Da Skibet var lastet og skulde sejle, kom Lægen ombord og sagde, at vi nu alle var raske, trods det at vi var meget daarligere, end da vi kom dertil. Vi kom alle, med undtagelse af den ene, paa Dækket og Rejsen begyndte. Det tog nogle Dage ned ad Floden, vi maatte drive med Strømmen og manøvrere meget med Sejlene.

Paa Vejen ned ad Reveret saa Lodsén, at to Mand hjalp den 3die forud fra Lukafet, og han undersøgte det nærmere og sagde til Kaptajnen, at det var uforsvarligt at tage den Mand med til Søs og nægtede at bringe Skibet ud, hvis ikke Manden kom i Land. Resultatet blev da ogsaa, han kom med Lodskutteren tilbage. Dagen efter, at Manden var kommen paa Hospitalet, døde han af Dysenteri og Tyfus, det fik vi at vide, da vi kom til Hong-Kong.

Rejsen fortsattes, Besætningen blev svagere for hver Dag, der gik, det kneb med at bjerge Sejlene i daarligt Vejr, og saa fik vi en Tajfun, vi var dog kun i Udkanten af den. Styrmanden maatte hjælpe til med at bjerge Sejlene, medens Kaptajnen maatte passe Roret. Den ene af de 2 Danske Matroser, Brødrene Markus og Christian Nissen, havde flere Dage ligget syg i Kahytten og døde, det var Christian, han døde af Dysenteri og Tyfus. 2. Styrmand var ogsaa bleven syg, de eneste raske var nu Kaptajnen og 1. Styrmand.

Det blev saa besluttet, at vi skulde søge ind til Shanghaj, hvilket ogsaa skete. Skibet kom ikke helt op til Byen. Der ankredes nede paa Floden, og Kaptajnen tog saa de mest medtagne af os i en Sampan med til Lægen. De mest daarlige af os var Matros Markus Nissen, Kahytsdrengen og mig. Lægen vilde have os alle tre paa Hospitalet. Kaptajnen mente, at de 2 var nok, han vilde helst at jeg fulgte med ombord igjen. Resultatet blev, at jeg skulde bestemme, hvad jeg helst vilde, og jeg bestemte mig for at tage ombord, men gjorde opmærksom paa, at jeg ikke var sikker, at jeg kunde vedblive at arbejde, men skulde gøre mit bedste Kaptajnen mente, at naar vi nu laa et Par Dage, før vi sejlede, var vi nok alle raske. Et Par Dage efter Lægebesøget, sejlede vi videre, vi var nu 4 Mands mindre Besætning: 2 Døde og 2 paa Hospitalet.

Den Dag, vi sejlede, var Vinden imod, saa vi maatte krydse ud,



*Hong-Kong ca. 1870.
H&S.*

og da Roret var smalt, var det stadig at brase rundt, op ad Dagen kunde jeg ikke mere. Jeg blev liggende paa Dækket efter, at vi lige havde braset rundt, 2 Mand hjalp mig ind i Lukafet. Næste Gang vi brasede rundt, var jeg ikke med. Jeg laa inde paa Skibskisterne og vred mig af Smærter i Underlivet, det havde jeg før havt. Da der var braset rundt, kom 1. Styrmand og forhørte, hvorfor jeg ikke var med, han kunde godt se det, og jeg sagde at jeg kunde i Øjeblikket ikke mere, men forhaabentlig varede det ikke længe, før jeg kunde igjen.

Styrmanden gik agter paa Halvdækket, hvor Kaptajnen forlangte, at han skulde gaa hen og smide mig ud og klø mig. Styrmanden svarede, at Kaptajnen saavel som han selv og alle ombord jo vidste, at jeg ikke var rask og derved blev det. Senere, da vi om Aftenen var kommen ud i Søen, var jeg med igjen paa Dækket.

Skibet havde under det daarlige Vejr faaet en Læk, men vi havde gode Pumper ombord, vi manglede kun tilstrækkelig Kræfter. Vi klarede det dog, saa der nogenledes kunde holdes læns.

I Hong-Kong kom Lægen ombord, overalt derude paa Kinakysten holdtes der Læge af Skibene, og han kom hver Dag ombord, han undersøgte os. De andre, som havde været syge, var nu alle raske med Undtagelse af mig. Jeg fik flere Slags Medikamenter, men mest Opium, men det hjalp ikke noget, min Afføring var kun Slim og Blod, og da jeg i 3 Maaneder kun havde faaet Risvand til Næring, saa det ikke saa godt ud, og Risvandet kunde jeg ikke mere faa ned af Væmmelse for det. Saa fik jeg i Stedet kogte Ris uden

Vand, og det kilede jeg saa paa med. Jeg arbejdede hele Tiden, paa Hospitalet vilde jeg nødig.

En Dag gik jeg til Kaptajnen og spurgte ham, om jeg ikke kunde blive afmønstret, men det kunde jeg ikke. Jeg tilbød ham de Penge, jeg havde tilgode for at afmønstre mig, for at jeg mulig kunde komme hjem, men det kunde jeg ikke blive, for nu skulde vi, naar vi var udlosset, til Niuchawang igjen, og det var nu koldt der oppe, altsaa et andet Klima, end sidst vi var der. Skulde vi derimod have været paa Red i Java, vilde han have ladet mig gaa.

Det viste sig, at der var trængt en Del Vand ind i Lasten, saa Bønerne var bleven Vaade flere Fod op i Lasten, saa vi maatte i Dok, før vi kunde sejle videre. Efter endt Dokning og ny Kobberforhudning sejlede vi saa til Niuchwang med Ballast, men vi skulde nu ikke komme saa langt den Gang. Nogle Dage efter Afsejlingen fra Hong-Kong fik vi en Tajfun, Rigningen blev kappet, Fokkemasten brækkede cirka 3 Favne over Dækket, Stortoppen brækkede lige over Stortvantet, Stangen tog Stumpen med, og samtidig tog den Mesanstangen med. Storraaen blev hængende, hvilket sidste var slemt nok, saa det var vanskelig at faa Tag i den og surre den fast, men med meget Besvær lykkedes det til sidst. Saa fik vi Rigningen hukket løs fra det læ Vant og Barduner, og saa laa vi der. Efter at Vejret igjen var blevet bedre riggedes en Nødrigning op. Vi fik da stillet saa meget op, at vi kunde sejle om ikke just med Lynfart, men vi kom da tilbage til Hong-Kong.

I Hong-Kong laa vi lang Tid og fik en ny Rigning, hvor lang Tid det tog, husker jeg ikke. Vi var ogsaa i Tørdok igjen for at efterse, om den ny Kobberforhudning havde taget Skade. Medens vi laa i Hong-Kong kom Matros Markus Nissen og Kahytsdrengen ombord igjen fra Shanghai, de var nu raske igjen, men kort efter at de kom tilbage blev Matros Nissen afmønstret. Markus Nissen, som nu er død, startede i sin Tid et Dampskibsselskab i København, jeg husker ikke Navnet paa det.

Under Opholdet i Hong-Kong fik vi at vide, at Skibet ikke skulde til Niuchwang, men til Amoy for at laste til Samorang og Surabaya paa Java – netop de 2 Pladser som Kaptajnen havde nævnt sidst i Hong-Kong, at hvis vi skulde have været dertil, kunde jeg blive afmønstret. Nu mindede jeg Kaptajnen om, hvad han havde sagt, men dertil svarede han, at det huskede han ikke, og jeg ikke kunde blive afmønstret. Jeg tilbød ham mit tilgodehavende, nu var det c. 800 Rmk., men nej, det var ingen Gavn for mig at mønstre af, jeg kunde dog ikke leve og kom aldrig levende hjem, jeg kunde ligesaa godt dø der ombord som paa Rejse hjem, det havde Lægerne jo ogsaa sagt mig, det var altsaa afgjort. Efter vi havde faaet den ny Rigning, sejlede vi til Amoy.

Ved Ankomsten til Amoy kom Lægen, en yngre Tysker, ombord, og han undersøgte mig og var betænkelig ved Tilfældet, jeg var den

en eneste syge i Øjeblikket, men nu skulde der gøres noget, men hvad? Jo! jeg skulde hen i Kahytten og ligge under Behandling i et af Passagerkamrene, jeg nægtede at gaa derhen, jeg arbejdede jo stadig, og hvorfor saa det, men jeg skulde nu, og saa blev det. Lægen kom hver Dag, og han var meget flink, men fortalte mig, som 4 før havde sagt, at jeg ikke kunde blive rask. Det eneste skulde da være, om jeg kunde komme i et andet Klima, men til Java var det værste, der kunde tænkes. Jeg ønskede jo kun at blive afmønstret for om mulig at komme hjem, hvilket jeg nok selv skulde sørge for, i al Fald forsøge paa at naa det.

Der gik saa nogle Dage, Lægen var ombord, men kom ikke ind til mig, han talte kun med Kaptajnen. Men saa kom han en Dag ind igjen, og da han gik ud i Kahytten, hørte jeg at han sagde til Kaptajnen, hvad skal vi saa gøre ved den unge Mand derinde, Svaret hørte jeg ikke. Lidt efter hørte jeg højrøstet Tale paa Dækket, det var Kaptajnen og Lægen, hvad der sagdes, kunde jeg ikke høre. Dog varede det ikke længe, før en af min Kammerater fortalte mig det igennem Koøjet, som var i min Køje, at Lægen havde sagt, at hvis Kaptajnen ikke vilde afmønstre mig, det er jo alt, hvad han (altsaa mig) forlanger, og give ham den lille Chance det var for at blive rask, vilde Lægen sørge for, at den engelske Læge, som var Overlæge, og holdt den unge til at gaa i Skibene, kom ombord, og i saa Tilfælde vilde Kaptajnen ikke slippe med at afmønstre mig, men vilde komme til at sende mig hjem, og dermed var Lægen gaet.

Til mig blev der ikke sagt noget før om Aftenen, da Kaptajnen kom ombord efter at have været i Land. Da kom han ind til mig og sagde, at jeg kunde blive afmønstret, men Penge kunde jeg ikke faa, jeg kunde faa en Anvisning paa Rederiet i Hamborg betalbar om 8 Maaneder.

Næste Dags Morgen fik jeg fat i en Sampan, som skulde sætte mig i Land og senere ombord i Skibe, som var for hjemgaende, for mulig at faa en Hyre med et af dem, hvilket ikke var saa let, jeg var jo ikke rask. Skibene derude ligger, eller laa den Gang altid til ankers i Havnebassinet. Der var i alt 3, som skulde til Europa.

Første Skib, jeg kom ombord i, var en Hamborg Bark *Vega*, Kaptajn Mæhl, den skulde sejle til Singapore med Lasten, som var inde, derfra til Rangoon for at laste til Europa. Kaptajn Mæhl var en meget elskværdig Mand, og han havde endnu ingen Besætning, paa Kysten havde han havt Malajere ombord, men han var jo betænkelig ved at tage mig med, da jeg jo ikke var rask, men anbefalede mig at komme med et andet Skib, der var endnu et tysk og et engelsk Skib, som skulde til Europa fra Amoy. Hvis jeg ikke kunde komme med et af dem, skulde jeg komme til ham igjen næste Dag, han havde saa nok talt med Kaptajn Green, min Kaptajn fra *Iphigenia*, i Løbet af Dagen, og saa kunde vi tale videre sammen næste Dag.

Mit næste Forsøg var hos den anden tyske Kaptajn, en ældre

elskværdig Mand, men han havde fuld Besætning ombord, hvorfor han anbefalede mig at forsøge i det engelske Skib, hvis det blev resultarløst, og jeg ikke kunde komme med *Vega*, vilde han trods alt tage mig med, han vilde tale med Kaptajnen i *Vega* derom. Men han vilde dog give mig en mindre Hyre, saa at jeg ikke stod uden Penge, hvis jeg kom levende til Europa, jeg havde jo sagt at jeg ikke forlangte at faa nogen Betaling.

Hos den engelske Kaptajn blev jeg hurtig færdig, han kaldte paa Styrmanden og bad ham om at jage mig i Land eller rettere ned i Baaden, jeg var kommen med, det var hurtig Expedition.

Næste Dags Morgen gik jeg ombord igjen i *Vega*, og Kaptajn Mæhl sagde mig, at han havde talt med de to andre tyske Kaptajner, og han vilde tage mig med, og han vilde give mig Letmatros-Hyre, men mønstre mig som Matros; og glad var jeg, det var jo mer, end jeg havde ventet. Den næste Dag blev jeg afmønstret fra *Iphigenia* og paamønstret med *Vega*. Af Kaptajn Green fik jeg en Anvisning paa mit Tilgodehavende: c. 800 Richsmark betalbar om 8 Maaneder hos Rederiet i Hamborg. Anvisningen sendte jeg samme Dag i et Brev til en Onkel, jeg havde i Hamborg, og transporterede den til ham, saa kunde han hæve den, naar den forfaldt, enten jeg døde paa Rejsen, eller jeg virkelig naaede tilbage. Et Par Dage efter at jeg kom ombord i *Vega*, kom den øvrige Besætning, og et Par Dage efter sejlede vi til Singapore, hvor Lasten skulde losses.

Vi var i Lukafet 3 Svenskere, 3 Tyskere og 2 Danskere, alle Matroser, en fin Besætning. Kaptajn Mæhl begyndte straks efter, at vi var kommen til Søs at doktorere paa mig, det var de mærkeligste Sager jeg fik, men der var ingen Udsigt til Bedring, men jeg arbejdede stadig, og det gik meget godt. Men saa begyndte Kaptajnen at tale om en Hestekur, hvad det var, talte han ikke om, men en Dag sagde han, at maaske kunde han kurere mig, men der var en stor Risiko at løbe, enten vilde jeg blive rask, eller ogsaa døde jeg. Jeg kunde jo tænke over det, men jeg maatte selv tage Bestemmelsen, det var et enten eller. Som det var, kunde det jo dog ikke vedblive, det vilde jeg ikke kunde holde ud ret længe endnu, Afføringen var jo stadig kun Slim og Blod, han havde ikke troet, at det var saa slemt, men jeg kunde jo nu tænke paa det og tage en Bestemmelse. Jeg fik for Tiden Mangostenskaller tørrede og stødt ganske fint.

Ved Ankomsten til Singapore fik vi at vide, at Rejsen var forandret, i Stedet for at gaa til Europa med Ris fra Rangoon, skulde vi derfra gaa til Callao (Sydamerika). Besætningen blev kaldt hien i Kahytten, hvor vi fik Meddelelsen, og da Paamønstringen var sket med den Klausul Singapore-Rangoon-Europa, og Hyren for Hjemgaar ende var lig Hyren i Øjeblikket i Hamborg, som var en Del lavere end paa Kinakysten, havde Mandskabet Ret til at blive afmønstret. Kaptajnen ønskede at vi vilde bestemme om vi vilde afmønstre el-

ler blive med. Naal! Beskeden fik han straks, ingen vilde afmønstre. Vi havde det nemlig udmærket ombord og levede godt.

Lægen i Singapore var ikke glad ved mit Tilfælde af Dysenteri hvad han ikke lagde Skjul paa. Naar dertil kom, at jeg havde gaaet med det i 7 a 8 Maaneder, og det trods Medicin og meget andet, og stadig kun spisende Ris med lidt ituskaaret Kød til, og nu den forandrede Rejse, saa besluttede jeg mig til at prøve den Hestekur, som Kaptajnen havde talt om, hvilket jeg meddelte ham.

Næste Dags Formiddag blev jeg kaldt ind i Kahytten. Kaptajnen lod mig se paa, at han bryggede Snapsen sammen, den bestod af 2 Spiseskefulde Salt i et stort Vandglas, Glasset fyldtes halv fuld med Eddike og derefter fyldtes det med varmt Vand, det Hele røres sammen, til Saltet var smeltet. Hele Skibets Besætning blev kaldt sammen, ogsaa den papuanesiske Kok, det foregik ude paa Dækket ved Kahytsdøren. Saa spurgte Kaptajnen mig, om jeg var klar over, hvad det gjaldt, jeg svarede ja, derpaa fik jeg Glasset med Besked om, at det skulde tømmes med en Gang uden Ophold, og saa i Guds Navn drik det, og tøm det, og det gjorde jeg – det var en fæl Snaps. Efter at jeg havde drukket det, gik jeg op og skrabte Mesangafflen. Efter endt Udlosning, sejlede vi til Rangoon, men da vi laa i Rangoon, var jeg saa godt som rask.

Vi havde en meget Stormfuld Rejse over til Callao. Ved Afgangen fra Rangoon fik vi Vagt om Vagt i Stedet for de sædvanlige Arbejdsvagter, og det havde vi saa hele Rejsen, til vi kom til Hamborg med Skibet. Ved Ankomsten til Callao kaldte Kaptajnen mig hen i Kahytten, spurgte mig, om jeg nu følte mig hel rask, hvortil jeg svarede ja, og saa sagde han, at jeg fra i Dag kunde regne med den fulde Matroshyre, det samme som de andre havde. Ja! det var jo næsten som at begynde paa Livet igjen.

Efter endt Udlosning i Callao sejlede vi ballastet til Iquique for at laste Salpeter til Europa. Callao og Iquique hørte den Gang til Peru, det var i Aaret 1878, men der var Krig imellem Peru og Chile. Chile vandt Krigen, hvorefter de 2 ovennævnte Byer kom til at tilhøre Chile.

Det gik langsomt med at faa Lasten ombord. Salpeter som er meget tung og kom ud til Skibet i store Baade eller i Lægter, om man vil. Det var i Sække med 300 lb. i hver Sæk, og hele Lasten blev stuvet af én Mand, en Neger. Skibets Besætning hev Lasten ombord. Omsider var Lasten inde, hvilket ogsaa var meget heldig, der var nemlig 4 a 5 chilenske Orlogsskibe ude paa Søen, og det ventedes, at de vilde bombardere Byen. Vi sejlede derfra en Morgenstund i fint Vejr og var meget spændt paa, om Orlogsskibene vilde standse os, eller hvad der vilde ske, men der skete intet, de lod os ganske roligt passere. Da vi kom til England – vi skulde anløbe Falmouth for Ordre – fik vi at vide, at Chilenerne havde skudt Iquique i Grus Dagen efter, at vi var afsejlet derfra.

Rejsen til Falmouth forløb som sædvanlig, lidt med surt og lidt med sødt. Vi havde stadig Vagt om Vagt, det var paa Tale, at vi skulde have arbejdsvagter, naar vi kom i Passaten, men de blev ikke til noget. Vi, Mandskabet, gjorde vort bedste, og da der var et godt Forhold ombord mente Kaptajnen, Styrmandene og vi andre ogsaa, at vi nok kunde faa et fint Skib ud af det, saa at det var præsentabelt, naar vi kom til Hamborg, og det lykkedes ogsaa, baade over og under Dækket. Vi blankskrabte Kabelrum og ligesaa Garneringen i Lastrummene og ferniserede dem, det har jeg aldrig været med til hverken før eller senere.

Skibet tilhørte Herty Rederi i Hamborg, og der sagdes, at de Herre Redere kom ombord med hvide Glacé Handsker paa, naar Skibet kom hjem, og Handskerne maatte ikke blive snavsede, naar de rørte ved noget hverken over eller under Dæk. Naar slet saa galt var det vel næppe, men alligevel, fint skulde det altsaa være, og det var det ogsaa.

Paa Rejsen havde vi alle i Lukafet syet os høje Hatte og med Mønne malet en Stjerne og Navnet Vega. Dem havde vi paa, da vi kom til Falmouth og gjorde Sejlene fast, det var et flot Syn. I Falmouth fik vi Ordre at gaa til Liverpool med Lasten. Ved Ankomsten til Liverpool havde vi ogsaa vore høje Hatte paa, hvilket vakte stor Opsigt igennem Dokkerne. Efter endt Udlosning i Liverpool gik Turen ballastet til Hamborg, hvor vi afmønstredes fra vort gode Skib og vor elskværdige Captajn og vore to dygtige og lige saa elskværdige Styrmand.

Efterskrift

Erindringerne er afskrevet af Torben Abd-el Dayem (Theodor Harke Petersens barnebarn) efter dennes manuskript, der er i privateje. Teksten er i den forbindelse nænsomt redigeret.

Kaptajn Theodor Harke Petersens biografi i »Biografisk Håndbog. Navigatørernes Bog. Den Danske Handelsflaades Befalingsmænd«, København 1938, lyder som følger:

PETERSEN, Theodor, Harke, f. 3. Okt. 1860 i Fredericia. Søn af Skibsmægler I. P. Petersen; g. med Marie Frederikke, f. Jensen, 2. Gang 1898 m. Helga Marie, f. Petersen. Til Søs 1875 med Sk. *Nicoline* af Assens, derefter forskellige tyske Sejlskibe paa Langfart. Paa Navigationsskole i København 1880; ansat som Styrmand 1882 i L. H. Carls Rederi, senere D/S »Skjold« og D/S »Gorm«, 1898 Skibsfører i sidstnævnte Rederi i S/S *Svend*, senere S/S *Olaf*, S/S *Dan* og S/S *Frode*. Sænket 1917 af tysk Ubaad i den biskayiske Bugt med S/S *Dan*. Adr.: Classensgade 19A, 2., København Ø.

April 1921.



Så vidt vides var S/S *Frode* det sidste skib, han førte. Da flere af rederiets skibe blev overtaget af D.F.D.S., gik han i land og blev en slags inspektør for rederiet Dansk-Fransk. Han døde i november 1942.



Standart udfor Langelinie kort tid efter færdiggørelsen hos Burmeister & Wain. Foto 1896. Det kgl. Bibliotek.

Gennadij A. Njetjajev

Kejseryachten *Standart* og dens skæbne

oversat fra russisk og bearbejdet
af Friederike W. Housted

I august 1996 blev redaktionen kontaktet af artiklens forfatter, som havde skrevet en lille bog om kejseryachten Standart i anledning af den russiske flådes 300-års jubilæum i 1996. Redaktionen fandt, at emnet kunne have interesse for Maritim Kontakts læsere, dog med en beskæring af visse afsnit og detaljer, som ikke skønnes at have større interesse for danske læsere.

Gennadij Aleksejevitj Njetjajev er nu pensioneret, men fortsætter i sit otium virksomheden som historiker, litterat, redaktør og oversætter. Under hans redaktion udkom i 1969-1971 en række bøger om den russiske flåde og dens fremtrædende officerer.

B & W Museet har været behjælpelig med fremskaffelse af billedmateriale, medens andet er stillet til rådighed af forfatteren.

Optakt

En solskinsdag, den 5. september 1909, samlede sig en tusindtallig menneskeskare i kajgaden Alexandrovskaja i Jalta, som var festligt pyntet med russiske flag og blomsterguirlander. Alles blikke var rettet mod havnen, hvortil et kæmpestort skib med tre master og to skorstene langsomt nærmede sig, med solens stråler skinnende i det sortlakerede skrog. På dets stormast vajede kejserflaget. Det var kejseryachten *Standart*,¹ ledsaget af to krydsere og to torpedobåde. I havnen, som også var pyntet med russiske flag og med blomster, var der repræsentanter fra byens myndigheder, offentlige institutioner, den lokale og ferierende beaumonde, generaler, gejstligheden, politiet, elever fra gymnasier og skoler. Alle ventede på *Standarts* ankomst.

Endelig kom *Standart* til molen og lagde til foran kejserpavillonen. Det mægtige skib blev mesterligt manøvreret ind i den forholdsvis lille havn af den erfarne styrmand Kh. I. Alentjikov. Kontreadmiral I. I. Tjagin fra kejserens følge havde kommandoen over *Standart*. Hans Majestæts flagkaptajn, kontreadmiral K. D. Nilov, havde ansvaret for den russiske monarks og hans families sikkerhed om bord. Eskadrenavigations-officer var oberstløjtnant I. I. Konjusjkov. *Standarts* besætning bestod af 370 matroser og officerer.

1. Navnet *Standart* (Shtandart) betyder rigsbanneret.



Ихъ
ИМПЕРАТОРСКІЙ
ВЕЛИЧЕСТВА
ГОСУДАРЬ ИМПЕРА-
ТОРЪ и ГОСУДАРЫ-
НЯ ИМПЕРАТРИЦА
АЛЕКСАНДРА ФЕО-
ДОРОВНА съ Августѣйшими Дѣтми.

Dertil kom Marinegardens store musikkorps på 62 mand, anført af kapelmester V. F. Glavatj.

For at nå Sortehavet fra Ostersøen (Kronstadt) måtte *Standart* sejle rundt om hele Vest- og Sydeuropa og gå ind i Sortehavet fra Bosporusstrædet. De 4681 sømil fra Kronstadt til Jalta klarede *Standart* på 18-19 døgn, heraf ca. 15 døgn i sejlads og 4 døgn på ankerplads. I Sebastopol blev den kejserlige familie, som var ankommet med specialtog fra Sankt Petersborg med følge og tjenestefolk, taget ombord hvorefter kursen blev sat mod Jalta.

Da den kejserlige familie viste sig på yachtsens agterdæk, kimede kirkernes klokker. Marinemusikkorpsen spillede den russiske hymne »Gud, bevare Kejseren«, medens der fra skibene på reden lød salutsalver. Efter et kort officielt ceremoniel i den kejserlige pavillon gik Nikolaj II tilbage til *Standart*, takkede officererne og matroserne for deres indsats, hvorefter den kejserlige familie tog videre til slotet Livadia på ferie.

Det kejserlige flag blev taget ned af stormasten under salutskud fra *Standart*, og på flagspillet agter blev Andreas-flaget² sat.

Standart blev liggende i havnen ved molen. Om aftenen glimrede kajgaden af tusindvis af lys. Man så alle vegne guirlander med blomster. Hundreder af mennesker gik til molen for at beundre *Standart*, som lå stærkt illumineret. Om dagen, under majestæternes ophold

Den kejserlige familie på
Standarts dæk omkring 1906.
Forf. foto.

2. Andreas-flaget var – og er nu atter – det russiske orlogsflag, hvidt med et blåt diagonalt kors, modsat kejserflaget med den sorte dobbelthovede ørn på gul bund.

på Livadia-Slottet, kunne publikum gå om bord på *Standart* og besøge dens mange indre rum. De kejserlige appartementer kunne også besigtiges fra åbne døre, afspærret med silkesnore.

Beskrivelse udvendig

Yachten *Standart* havde en meget smuk silhuet: Dens dækspring og dækkets krumning eller »skibets linie« var ideal. Sådanne linier havde ingen anden yacht i verden. Stævnen var prydet med den dobbelthovedede ørn med en krone på hvert hoved, alt skåret i træ. På ørnens brede bryst stod i monogram »Nikolaj II«. Agterstavnen var tilsvarende udsmykket med den kejserlige marines ørn som dækkede hele den skrånende del af agterstavnen og holdende i næbbene og i klørne fire kort over de russiske have: Østersøen, det Sorte Hav, det Kaspiske Hav og Hvidehavet. Under ørnen stod navnet *Standart*. Disse udsmykninger relief fremhævede sig meget effektivt på baggrund af yachts sorte skrog, der var skinnende lakeret. De var forbundet til hinanden med to tove lavet af hamp og forgyldt. Disse var fastgjort på skroget og omkransede det fra begge sider. Det nederste tove var tre gange tykkere end det øverste.

Standarts skrog var over vandlinien malet sort med kønrøg på linolie og overtrukket med karetlak af den bedste kvalitet. Træudsmykningerne og tovene var overtrukket med shellak og belagt med bladguld. Dette arbejde var udført af nonner fra Novodevitjij klosteret i Sankt Petersborg, som var kendt som fortræffelige forgyldere.

Mellem de forgyldte tove befandt sig de vinduer, der gav lys til kahytterne på det kejserlige dæk. Netop disse tove understregede den ideelle »skibslinie«, ved hvilken *Standart* udmærkede sig frem for andre yachter.

Standart havde elegante skorstene og ventilatorer, alle malet i en strågul farve ligesom den undersøiske del af skibet. Skorstenenes øverste del var malet sort.

Det var derfor ikke underligt, at folk beundrede det pragtfulde skib og interesserede sig for dets tekniske karakteristika og søgenskaber.

Historie

Standarts historie begynder allerede i 1893, hvor Alexander III bestilte yachten hos det kendte firma Burmeister & Wain i København. Udover *Standard*, som havde byggenr. 183, byggede Burmeister & Wain følgende andre skibe til den kejserlige russiske marine: 1886 kanonbåden *Mandjur*, byggenr. 141 (ophugget 1923), 1896-97 isbryderen *Nadeschnij*, byggenr. 188 (senere omdøbt til *Davydov*, ophugget 1959) samt 1899-1902 krydseren *Bojarin*, byggenr. 212 (op-

hugget efter minesprængning i 1904). Hertil kan yderligere regnes isbryderen *Truvor*, bygget 187 fra 1896, der var bygget til Københavns Havnevæsen under navnet *Sleipner* og solgtes 1914 til den russiske marine, men krigsforliste i 1941.

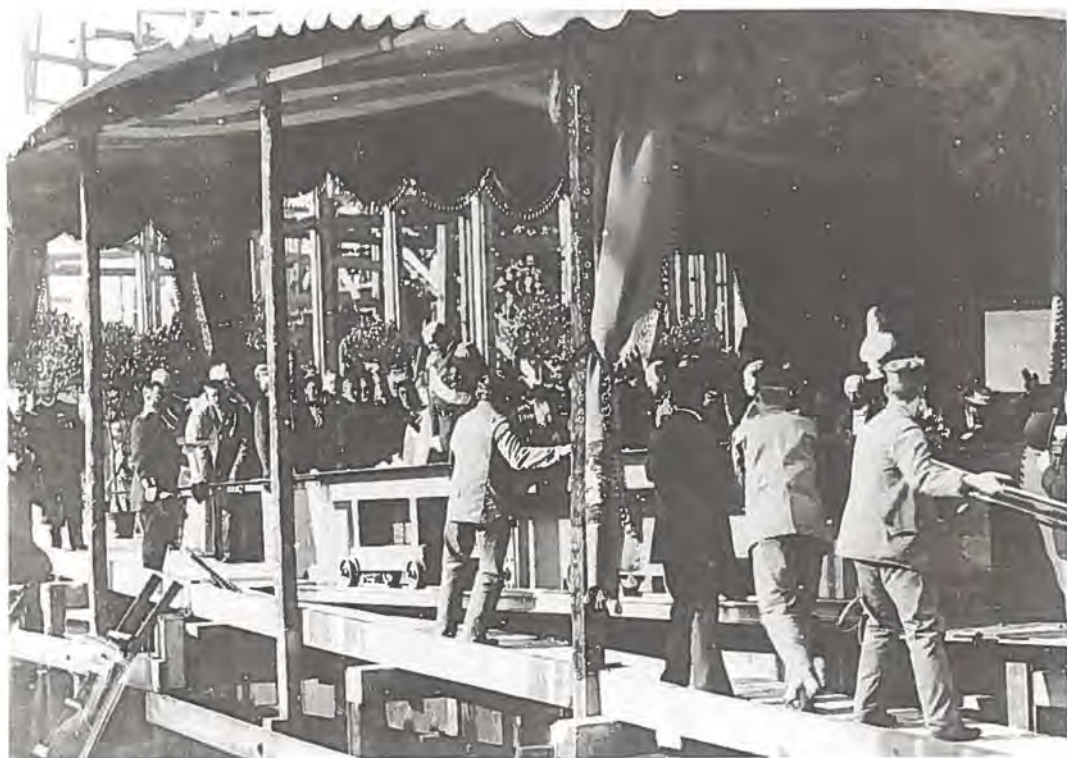
Tidligere, medens Alexander endnu var tronarving, havde han for egne midler købt en mindre engelsk yacht, som fik det russiske navn *Tsarevna*.³ Alexander III elskede at sejle med den til den finske skærgård. Han stod ofte selv ved roret og førte skibet. Da han besteg tronen i 1881, efter at hans far, kejser Alexander II var blevet dræbt af terrorister, og i takt med familiens forøgelse, besluttede Alexander III at ændre en krydser, der var køllagt i 1888 på Det Baltiske Værft i Sankt Petersborg, til yacht.

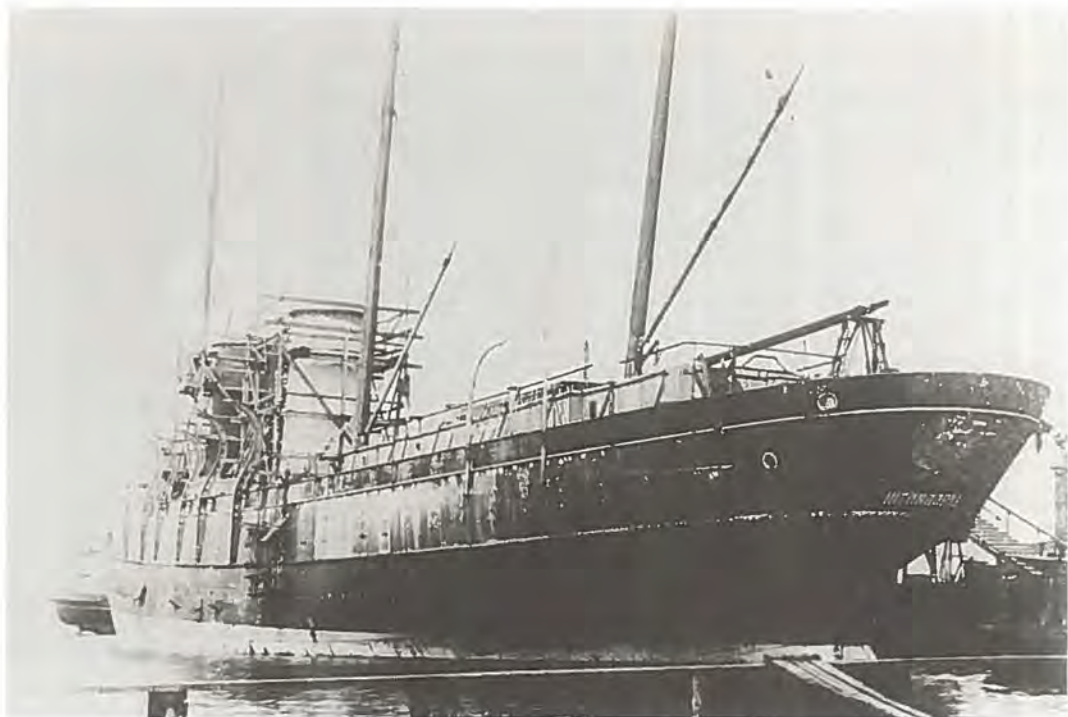
Man begyndte at tilpasse rummene på agterdækket til kejserlige appartementer. Men tekniske vanskeligheder, især tilpasningen af panserpladerne på dækket, var uforenelige med kravene til en krydser, og svarede heller ikke helt til de krav man stiller til en yacht. Således afstod man fra tanken om at forene krydser og yacht i et skib, og fortsatte med at bygge det udelukkende som yacht. Søsætningen fandt sted i 1890 hvor den fik navnet *Poljarnaja Zvezda* (*Polarstjernen*).⁴ Hvad angik indretningen og faciliteterne om bord, var det et meget godt skib med store rum. Parketter, tapeter og møbler var leverede af en dengang meget kendt fabrik ejet af N. F. Svirskij i

3. Den blev bygget i Hull i 1874 og kom efter 1918 i finsk eje under navnet *Slavanka*. Dens senere skæbne er uvis.

4. Den fik en skæbne næsten som *Standart*, idet den blev ombygget til moderskib for u-både i 1930 og endte som kaserneskib og til sidst skydemål for missiler. Ophugget i 1960'erne.

*En scene fra køllægningsceremonien 1. oktober 1893.
B&W's billedarkiv/Jast Foto.*





Standart under færdiggørelse hos
Burmeister & Wain omkring
årsskiftet 1895/96.
B&W's billedarkiv/Jast Foto.

5. Maria Feodorovna (1847-1928), Christian IX's næstældste datter Dagmar, som i 1866 blev gift med Alexander III, som da var tronfølger.

6. Datoen er efter den hos os benyttede gregorianske kalender. Når man undertiden kan se andre angivelser, skyldes det, at man i Rusland brugte den julianske kalender. Søsætningsdatoen 10. marts svarede således til 26. februar i Rusland.

Sankt Petersborg. Alligevel havde skibet ikke så gode søgenskaber: det duvede kraftigt i fart, og det ydre var ikke holdt i så rene linier som det sømmer sig for en yacht. Ikke desto mindre blev *Poljarnaja Zvezda* kejserinde Maria Feodorovnas' foretrukne skib, som hun protegerede indtil den sidste tid. Fem år senere blev det nødvendigt med et større skib til de lange rejser rundt om Europa, til Sortehavet. Alexander III besluttede at bestille bygningen af en vældig yacht hos firmaet Burmeister & Wain. Denne skulle blive en fuldkommengørelse af *Poljarnaja Zvezda* og være en værdig repræsentant for det vidtstrakte russiske rige.

Senior skibskonstruktør Nikolaj Vasiljevitj Dolgorukov fra Skibsingeniør-Korpsen blev kommanderet til København for at lede bygningen af *Standart*. Det er ham *Standart* skylder sit ideale dækspring og dækkets krumning eller »skibets linie«. Udover Dolgorukov blev kaptajn af 1. grad V. V. Friedrichs, *Tsarevnas* kommandør, og visse andre officerer udkommanderet for at overvåge *Standarts* bygning.

Køllægningen blev højtideligt fejret den 1. oktober 1893⁶ under deltagelse af ordreafigiveren, Alexander III, kejserinden Maria Feodorovna og tronfølgeren Nikolaj, som var ankommet til København om bord på *Poljarnaja Zvezda*. Værftet var festligt udsmykket og skibene på reden pyntet med flag. De Kejserlige Majestæter blev begejstret hilst af værftets ledelse og de ca. tusind arbejdere, som skulle bygge *Standart*. Marinegardens musikkorps fra *Poljarnaja*

Zvezda spillede den russiske hymne »Gud, bevare Kejseren«, hvorefter Alexander III slog den første nagle i yachtsens køl. Derefter slog Maria Feodorovna, tronfølgeren Nikolaj og andre høje personer hver en nagle i. Den kendte danske skibsingeniør Knud Christian Julius Nielsen⁷ stod for den fælles gruppe der ledede yachtsens bygning.

Standart blev bygget meget omhyggeligt ved anvendelse af tidens nyeste ingeniør- og skibsbygningsteknik. Søsætningen fandt sted mindre end halvandet år senere, den 10. marts 1895 under kanonsalut fra forterne. Stabelafløbningen blev overværet af det danske kongepar, repræsentanter fra det diplomatiske korps og embedsmænd. Der skulle arbejdes yderligere et år og fire måneder før skibet var helt færdigt. Prisen blev 5,5 millioner rubler, en enorm sum, men faktisk billigere end hvad det ville have kostet på et andet værft. Burmeister & Wain havde ry for at bygge skibe af høj kvalitet både billigere og hurtigere, end andre nordeuropæiske værfter, for hvem de var en alvorlig konkurrent.

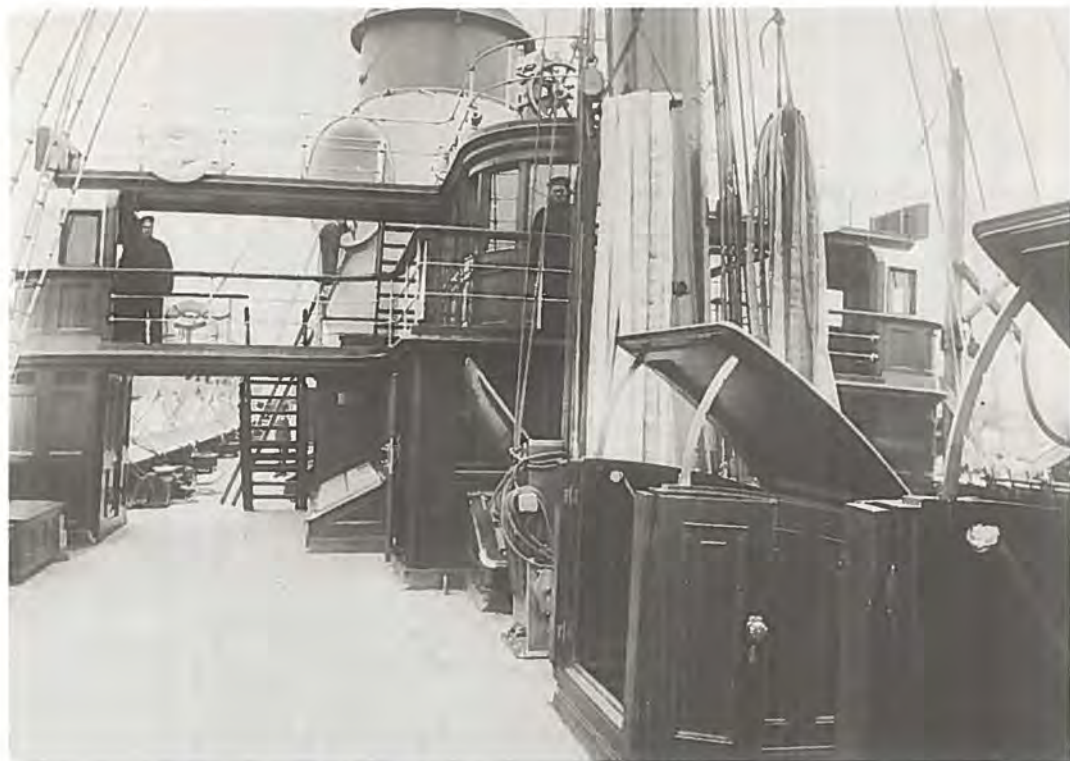
Kaptajn af 1. grad V. V. Friedrichs blev udnævnt til *Standarts* første kommandør. Selv næede Alexander III ikke at sejle med den nye yacht. Han døde i 1894 på Livadia-Slottet. Hans efterfølger, kejser Nikolaj II, foretog med sin familie i september 1896, efter *Standarts* endelige færdiggørelse, en prøvesejlads fra København til England, Frankrig og Tyskland ledsaget af *Poljarnaja Zvezda*.

7. Knud Christian Julius Nielsen (1843-1909), søofficer, blev hentet fra en stilling som teknisk direktør for Orlogsværftet til B&W for på dansk side at forestå bygningen af *Standart*.

Teknisk beskrivelse

Hvordan så *Standart* egentlig ud? Opslagsbøger og aviser har i tidens løb bragt beskrivelser af skibets tekniske specifikationer, søgenskaber og oplysninger om rummenes indretning. Yderligere beskrivelser af yachten findes der i publicerede erindringer af personer, som stod den kejserlige familie nær. Kommandørkaptajn N. V. Sablin, som gjorde tjeneste på *Standart* i 10 år, har efterladt sig særlig værdifulde erindringer.

Yachten var 122,3 m lang, 15,4 m bred og havde en dybgang på 6,6 m. Dens displacement var på 5.557 t og de to tregangsdampmaskiner, som arbejdede med 24 kedler af Bellevilles system, havde en kapacitet på 12.000 HK. Tre jævnstrømsdynamoer leverede 100 watts strøm til samtlige skibets elektriske anlæg og dets 1.100 elektriske pærer. Dampmaskinernes særegenhed bestod i lavtrykscylindrenes meget store diameter, hvilket reducerede rysten eller rusken under sejladsen. Mellem de to skrueaksler var der udenbords placeret finner, som skulle reducere duven og kølhældningen i yachtsens agterende, hvor de kejserlige appartementer befandt sig. Skibets stålskrog havde dobbeltbund og var delt i syv afdelinger ved hjælp af vandtætte skillevægge. Dobbeltbunden blev brugt som fersk-



Parti fra Standarts dæks
set agterud. Foto 1896.
B&W Museum.

vandstanke. I siderne, langs med stålbeklædningen lå skibets kulrum, som kunne rumme 752 t kul. Desuden kunne de også optage havvand i tilfælde af en læk.

Dampmaskinernes kapacitet og de to trebladede skruer tillod yachten at udvikle en hastighed af indtil 22 knob, og kulforsyningen rakte til 1.400 sømils sejlads. Der var tolv forskellige både om bord nemlig fire store kejserlige dampchalupper og otte roslupper.

Selvom *Standart* ikke var et krigsskib, var der på dets øverste fordæk placeret 8 stk 47 mm hurtigttskydende maskinkanoner af Hotchkiss system og en kraftig projektør.

På samtlige yachtsens broer var der elektriske telegrafer og i styrehuset tillige en mekanisk. Skibet havde både telefon og radiostation (trådløs telegraf).

Duvning og rulning føltes på yachtsens fordæk roligt og behageligt. Hårde slag fra modgående bølger og sidebølger føltes ikke. Økonomifarten udgjorde 14 knob, men ved 16-17 knob rystede yachten mindre, hvorfor man som regel sejlede med denne hastighed som var mindre ødelæggende for interiører og inventar.

Således var *Standart* ikke blot verdens største oceangående yacht, men også verdens mest fuldkomne og perfekte yacht. Dens ovenfor nævnte tekniske karakteristika og søgenskaber gjorde det mu-

ligt, hvis nødvendigt, at forvandle den til krigsskib, hvilket også skete senere.

Beskrivelse af dækkene og interiørerne

Standarts øverste dæk var ikke i større omfang forsynet med dækshuse og var derfor meget åbent. Fra for- til agterdækket åbnede sig for synet dets lige, jævnt skrånende perspektiv, beklædt med nøje tilpassede hvide planker af amerikansk taks. Dækket blev holdt i perfekt stand, det skinnede som om det var parket, og udgjorde dermed ikke kun *Standarts*, men hele den russiske flådes stolthed.

Adgangen til *Standarts* øverste dæk skete fra fire trapper, nemlig to på fordækket til tjenestebrug og to på agterdækket til paradebrug. Af sidstnævnte var den til højre kejserlig.

Udover trapperne var der i skroget to store porte, som kunne lukkes hermetisk, og som gjorde det muligt at komme ind på det kejserlige dæk fra de mellemste trappeafsætser (på agterdækket) ved maskinrummets luge når der skulle lastes og losses.

Kommandobroen lå på dækket, agter for fokkemasten, over dækshuset som rummede bestiklukaf og styrehus samt chefens togtkahyt med et mindre kontor og et soveværelse. På kommandobroen fandtes rorhuset hvor hovedrattet stod. Over denne bro, på en let bro med rækværk, stod under sejlads den vagthavende chef ved siden af rattet, som var forbundet med hovedrattet i rorhuset. I rorhuset var der, udover den elektriske og den mekaniske maskin-telegraf, to telefoner: en til internt brug i skibet og en specielt til at kunne opfange hydrofoniske signaler. Alle dækshuse var bygget af poleret mahogni.



Den store kejserlige spisesal i det agterste dækshus. I forgrunden ser man agtermasten, som gik gennem salen. Indretningen og inventaret var her – som i de øvrige kejserlige gemakker – udført af det ansete københavnske møbelsnedkerfirma Andreas & Severin Jensen, Kongens Nytorv 21, efter tegninger af arkitekt Vilhelm Dablørup. Foto 1896. B&W Museum.

Bag ved kommandopostens dækshus fandtes kedeloverdækningerne og de to mægtige skorstensfundamenter. I skibssiderne, udfor skorstenene, hang nettene til matrosernes køjer. I et dækshus mellem skorstenene fandtes kabysser for besætningen og officererne, bageri og et kammer til opbevaring af brød samt et rum til elektrisk materiel. Rundt om skorstenene stod kedelrummets og maskinrummets ventilatorer.

På dækket bag stormasten fandtes maskinrummets to store lysluger, hvis spejlglasruder var tildækket med nikkelbeklædte gitre. Videre, på paradedækket, som er krigsskibenes hædersplads, fandtes den store kejserlige spisesal med en lille salon foran. Ved højtidelige lejligheder kunne salen rumme indtil 75 gæster.

Ved dens indgang, på en skillevæg der gik på tværs af rummet, hang der et stort spejl med jardinierer til blomster. I det spejlede hele salen sig. Salen var 25 m lang, 5 m bred og 4 m høj, med et langt bord i midten. Agtermasten gik igennem salen og på den var fastgjort en stor ikon af den sejrende Skt. Georg, og et elektrisk ur. Bag i salen stod et klaver; langs med væggene, som var beklædt med paneler af ahorn og lyseblå linoleum, var der sofaer. Rundt om bordet var der fritstående massive stole beklædt med blå chagrin. Den øverste luge som gik langs med salen og vinduerne gav meget dagslys og frisk luft. Tre store lysekroner og lampetter langs siderne gav rummet et blidt lys om aftenen. Når det var varmt blev luften afkølet ved hjælp af elektriske ventilatorer, der var fastgjort mellem lysekronerne. Gulvet i salen var dækket med et lyst gråblåt fløjlstæppe med franske liljer og ved højtidelige lejligheder blev der ovenpå lagt et dejligt tyrkisk tæppe. Taget på salen blev brugt som promenadedæk og var forsynet med gelænder. Udenfor rummet

Officersmessen var placeret på det kejserlige dæk og er her set i retning mod stævnen. Foto 1896. B&W Museum.



stod lette flettede lænestole, hvor både den kejserlige familie med børn og følge elskede at sidde under sejlad. Over salen var der altid et dobbeltsøj: det øverste var et sædvanligt regnsøj og det nederste var af lærredsdrej med blå striber. Salen sluttede i agterdækket med et halvtag. Derunder var der også flettede lænestole og sofaer og her plejede tronfølgeren Alexej at lege. Endvidere var der på agterdækket et kæmpestort manuelt rat, lavet af mahogni og ahorn.

Fra spisesalens salon førte en bred trappe ned til det kejserlige dæk, i forværelset til dagligstuen og til Nikolaj II's kabinet. Derfra og fra salonen åbnede sig en dejlig udsigt over hele dækket indtil fordækket.

Det kejserlige dæk, som lå under det øverste dæk, begyndte i yachtens forreste del, hvor der befandt sig: et rum i hvilket anker-spillet stod, en separat kahyt med astronomisk ur, officerernes kahytter (der var 16 officerer på *Standart*); kahytter til overlægen, mine-officeren, skibsemdsmændene, til Marinegardens kapelmester og præsten; en dobbelt kahyt til skibets seniorofficer og endvidere kahytter til underofficerer og mekanikere, vagtchefer, styrmand og intendant. Mellem kahytterne befandt sig messen med en lysluge. I midten af rummet stod et stort bord, ved den ene væg stod en buffet, i det ene hjørne nogle lette lænestole i det andet små borde og sofaer, og langs skillevæggen et klaver. På skillevæggen opbevarede man under glas den hammer med hvilken Alexander III havde slået den første nagle i *Standarts* køl på værftet i København. Ved samme skillevæg, i hjørnet, stod en bogreol, og på de øvrige hang et stort portræt af kejseren og forskellige fotografier.

Bag messen lå kedelrummet. På bagbord side af kedelbeklædningerne lå kahytter til det kejserlige hofs laveststående grader; bag dem lå der kahytter til flagadjudanten, kahytter med bad til flagkap-tajnen og en kahyt til *Standarts* kommandør. På styrbord side af kedelbeklædningerne var der kahytter til hofmarskallen, livlægen, den vagthavende fløjadjudant og hofministeren. Ligeledes her, ved den agterste kedelbeklædning, befandt det kejserlige skibskøkken sig med lysluge ovenpå, et stort elektrisk komfur med separat damp-bageri, elektrisk grill med spid og et rum til proviantopbevaring. Væggene i køkkenet var dækket med kakler og mosaikken på gulvet var lavet af italienske mestre.

Bag kedelrummet fulgte maskinrummet med en luge til forbindelse med det øverste dæk. Rundt om lugen var der et frit rum, hvor man i den kolde årstid hensatte de lette flettede møbler, og således blev det brugt som dagligstue for den kejserlige familie. En gang imellem havde man her filmforestillinger for børnene.

Længere agterover kom de egentlige kejserlige appartementer. De begyndte med en fornem vestibule beklædt med mahogni, forbundet til det øverste dæk med en bred trappe. I vestibulen fandtes

*Skibskapellet var placeret i styr-
bord side i vestibulen, som førte til
de kejserlige appartementer.
Foto 1896. B&W Museum.*



8. Alexandra Feodorovna
(1872-1918), næst yngste datter af Ludvig IV af Hessen-Darmstadt og Alice af Storbritannien og Irland, gift 1894 med Nikolaj II.

skibskirken med en dejlig ikonostas af lys eg med smukt tungt udstyr af sølv. Når vejret var koldt foregik gudstjenesten i det frie rum rundt om maskinlugen. Ved varmt vejr foregik den på det øverste agterdæk. I kirken fandtes også skibsikonen »Frelserens gang på vandet«, kejserinde Alexandra Feodorovnas⁸ gave til *Standarts* besætning. På festdage og dagen før deltog hele den kejserlige familie i gudstjeneste, holdt af skibspræsten fader Polikarpov, senere fader Dobrovoljskij. Som kirkesangere optrådte skibsdrenge fra yachtsens besætning. Vestibulen førte ind til majestæternes dagligstue i hvis midte stod en rund sofa og i siderne et klaver og flytbare møbler af poleret nød. Væggene var tapetseret med silke i havvandsfarve. Møblerne var beklædt med silke i samme farve. Dagligstuen var indrettet i streng engelsk stil uden forgyldninger, pynt eller stuk, og denne enkelhed og den gode smag så meget bedre ud end alskens luksus og glans. På væggene, i rammer af poleret nød, hang der marinemalerier og forskellige fotografier. I denne dagligstue lavede storfyrstinderne lektier og spillede klaver.

Fra dagligstuen førte to døre ind i kejserens og kejserindens kabinetter. I Nikolaj II's kabinet var møblerne beklædt med mørkegrønt skind og væggene tapetseret med gråt læder, hvori var presset dekorative mønstre. Mellem to vinduer stod et stort skrivebord, og ved siden af et stort skab med bøger. På væggen over bordet hang en elektrisk kalender, som viste dagene, ugerne, tiden og månens faser. På væggene hang malerier der forestillede søslag, i hvilke den russiske flåde havde deltaget. Efter kabinettet lå soveværelse, badeværelse og toilet. Soveværelset var holdt i mørke toner, med mahognimøbler og en almindelig seng med det velkendte mono-



*Den kejserlige dagligstue.
Foto 1896. B&W Museum.*



*Nikolaj II's arbejdsværelse i
styrbord side, her set agterud.
Foto 1896. B&W Museum.*

gram. Tegningerne og fotografierne på væggene forestillede krigsskibe.

Helt anderledes så kejserinde Alexandra Feodorovnas kabinet ud. Væggene var her tapetseret med glinsende farvet cretonne og på dem hang familiefotografier og malerier. Senere blev vægbeklædningen skiftet til lilla toner med buketter af martsviolier på hvid baggrund. Møblerne, som var lavet af palisandertræ, var beklædt med cretonne i samme farve. Skrivebordet stod ved vinduet og på dets sider var der sofaer og et gitter til blomster. Over skrivebordet hang et portræt af den engelske dronning Victoria, som var den russiske kejserindes mormor. Ved siden af kabinettet lå soveværel-

*Den lille kejserlige spisesalon.
Foto 1896. B&W Museum.*



set, derefter badeværelse og påklædningsværelse. Fra Alexandra Feodorovnas appartementer førte en smal trappe ned til beboelsesdækket, hvor de fire storfyrstinder havde deres værelser. I 1912 fik de hver sin kahyt på det kejserlige dæk. En tredje dør fra majestæternes dagligstue førte hen til tronarving Alexej's kahyt, hvor han legede da han var lille; senere brugte han det som klasseværelse. Kahyttens vægge var beklædt med blomstret cretonne med store chrysantemer. Ved siden af det lå hans soveværelse. Derefter fulgte to kabytter, som var bestemt til Nikolaj II's søster, storfyrstinde Olga.

Bag dagligstuen, nærmere til agterenden var der to kabytter til hofdamer og yderligere to, den ene til kejserens kammertjener A. A. Volkov (senere T. I. Tjemodurov) og den anden til kejserindens stuepige A. S. Demidova.

Hele det kejserlige dæk fik lys fra store, firkantede tofløjsvinduer i skibssiderne.

Det tredje dæk, beboelsesdækket, begyndte med et lazaret til besætningen i yachtens stævn. Derefter fulgte matrosernes lukafer, så kedelrummet og maskinrummet, som allerede er omtalt. Langs begge sider af kedelbeklædningerne fandtes maskinkommandoen. Her lå også et mekanisk vaskeri og et russisk dampbad. Bag maskinrummet lå kabytterne til det kejserlige følge og rorpindsrummet. Kabytterne var alle forsynet med dampvarme, håndvask med varmt og koldt vand, et skrivebord og en kommode samt elektrisk ventilator. Gulvet var dækket med linoleum og ovenpå med et fløjlstæppe. Det tredje dæk fik lys fra sædvanlige køjer.

På platformdækket, under kommandodækket, lå drifts-husholdnings afdelingerne med et isskab til opbevaring af proviant og vin,

og under følgets kahytter var der rum til hoffets tjenere og til de civile matroser.

Livet på yachten

Dagen på *Standart* begyndte klokken otte om morgenen med at hejse det kejserlige flag. Denne ceremoni foregik ikke på skansen ligesom på krigsskibe, men på fordækket medens Marinegardens musikkorps spillede en gammel regimentsmarch fra Nikolaj I's tid. Derefter fortsatte orkesteret med at spille andre marcher. Senere opstod marchen »Standart«.

Ved ni-tiden gik Nikolaj II, iført marineuniform, op på øverste dæk, hvor han blev modtaget enten af *Standarts* kommandør I. I. Tjagin eller af flagkaptajnen K. D. Nilov og chefen for krigskanceliet A. A. Drenteln. Næsten den samme ceremoni blev gentaget ved solens nedgang når man tog flaget.

Når majestæterne opholdt sig i længere tid på *Standart* blev skibet forvandlet til et sejlende slot, med hofminister (denne post havde i mange år grev V. B. Friedrichs) og et stort antal tjenestefolk om bord. Der var både en maitre d'hôtel, kokke af højt niveau med deres hjælpere, overbageren med hjælpere, suitens kammertjenere, hofdamernes tjenestepiger, officerer fra Kurerkorpset, fotografen A. K. Gan-Jagelskij, en fotolaborant og mange flere.

Forplejningen på *Standart* var fortrinlig. Den blev forestået af den udmærkede kok Pierre Cubat, som tidligere havde drevet en meget berømt restaurant ved Morskaja-gaden i Sankt Petersborg, og endnu tidligere havde ejet en dejlig restaurant på Champs Elysées i Paris.

Efter aftensmad blev der spillet domino eller billard, som kejseren spillede fortræffeligt. Klokken 22, når spillet var slut, blev der serveret te og derefter tog Nikolaj II ledsaget af Alexandra Feodorovna til kommandobroen, for at informere sig om skibets kurs, tale med vagtchefen om navigation og betragte de ledsagende torpedobåde, som belyste området omkring *Standart* med deres projektører.

Når rejsen om foråret eller om efteråret gik til den finske skærgård, plejede *Standart* at ligge i den Finske Bugt i farvandet omkring Kotka. Efter morgenmad yndede Nikolaj II at fiske i de små bugter, bade i havet og sejle i kajak, medens Alexandra Feodorovna med børnene og følge samlede svampe i de nærliggende skove, og købte mælk og rugbrød hos bønderne i landsbyen Pitkäpää.

På disse sejlture var der altid en finsk lods om bord. Alligevel skete det den 11. september 1907 at yachten stødte imod et undersøisk skær i Bengtsårfjord. Den stærke slag forårsagede en læk på styrbord side så der trængte vand ind i kedelrummet. En af kedlerne og den agterste skorsten hævede sig 30,5 cm. Kurerskiber



Et parti fra matrosernes kvarter på tredje dæk. Bemærk indretningerne til ophæng af køjer. Foto 1896. B&W Museum.

Asija, som blev tilkaldt via radio, tog majestæterne med følge om bord og *Standart* blev nogle dage senere trukket af grunden og bugseret først til Sveaborg og derefter til Kronstadt for reparation.

Mandskab

Fra *Standarts* første kommando nævner forfatteren kun kommandøren, kaptajn af 1. grad V. V. Friedrichs, samt kaptajn af 2. grad R. D. Zelenetskij og oberstløjtnant I. I. Konjusikov.

Fra 1901 havde kaptajn af 1. grad V. I. Litvinov kommandoen over yachten, men i 1905 blev han udnævnt til eskadre-kommandør for panserskibet *Rostislav*.

Efter det tragiske nederlag i den russisk-japanske krig i 1905, blev den russiske flåde året efter omorganiseret. *Standart* blev underlagt Marinegarden, som det allerede var tilfældet med de andre kejserlige yachter, *Poljarnaja Zvezda*, *Alexandrija* (en hjuldamper) og *Onega*, og der kom ændringer i dens besætning.

Allerede den 7. november 1905 blev den 45-årige kommandør-kaptajn I. I. Tjagin udnævnt til kommandør. Fra 1896 til 1899 var han marineattaché i Japan, derefter kommandør for krydser-yachten *Almaz* og deltog i søslaget ved Tsushima, hvor han udviste hel-



temod og derfor blev dekoreret med Georg-Korset af 4. grad. Tidligere, i 1900, var han blevet hædret for tapperhed med Den gyldne Sabel. Den franske regering dekorerede Tjagin to gange med æreslegionens hædersorden. I sin ungdom, efter afsluttet uddannelse ved søkadetakademiet i Sankt Petersborg, tjente Tjagin i Sortehavsflåden. Han var en smuk, charmerende, hjertelig mand, en rigtig gentleman. Man kunne næppe finde en bedre kommandør til *Standart* med hensyn til moralske egenskaber. I april 1906 blev han udnævnt til kaptajn af 1. grad og snart derefter til kontreadmiral i Hans Majestæts følge. Han forblev på denne post indtil den 12. oktober 1912, da han begik selvmord af personlige årsager. Han blev midlertidigt erstattet af seniorofficer, fløjadjutant N. P. Sablin, og den 7. april 1913 blev kaptajn af 1. grad R. D. Zelenetskij udnævnt til kommandør for *Standart*.

Samtidig med I. I. Tjagin blev følgende udnævnt til officerer på *Standart*: den forhenværende oberst I. P. Petrov, som havde deltaget i slaget ved Tsushima blev senior maskinmester, løjtnant N. P. Sablin, 1. vagtchef, løjtnant N. V. Sablin (ikke af samme familie), 2. vagtchef, N. P. Tjistiakov blev maskiningeniør, kaptajn af 2. grad R. D. Zelenetskij blev senior officer, og oberstløjtnant I. I. Konjusj-kov blev eskadrechef for flagskibet.

Den 50-årige kontreadmiral K. D. Nilov, Hans Majestæts flagkaptajn, som havde deltaget i den russisk-tyrkiske krig i 1877-1878,



Standarts kommandør, kontre-admiral I. I. Tjagin. Forf. foto.



Standarts slagkaptajn, kontre-admiral K. D. Nilov. Ungdoms-portræt.. Forf. foto.

var hvad ære og ædelmodighed angår en parallel til Tjagin. Før sin udnævnelse på *Standart* var Nilov kommandør for Gardens marineinfanteri og for krydseren *Svetlana* som blev ødelagt ved Tsushima. På *Standart* var Nilov ansvarlig for den kejserlige families sikkerhed under sejlads, derfor sov han aldrig om natten når skibet sejlede, men sad vågen i sit arbejdsværelse.

Den 40-årige flagskibsstyrmand I. I. Konjusjkov var en belæst og åndrig mand, som var både respekteret og elsket af *Standarts* besætning. I 1884 afsluttede han marinens tekniske læreanstalt. I begyndelsen af 1900-årene, da han var premierløjtnant, tjente han som understyrmand på panserkrydseren *Pamjat' Azova*, derefter blev han overstyrmand på kanonbådene *Dsjigit* og *Koreets*. Senere tjente han i samme stilling på den svære krydser *Gertsog Edinburgskij* og på panserskibet *Sevastopolj*. I 1895 blev han udnævnt til overstyrmand på den kejserlige yacht *Standart*, og snart derefter fik han grad som stabskaptajn. I 1902 blev han *Standarts* flagskibsstyrmand. Tre år senere blev han forfremmet til oberstløjtnant og igen fire år senere til oberst. Endelig blev I. I. Konjusjkov for sine fortræffelige forhold i tjenesten forfremmet den 14. april 1913 til generalmajor. Han var blevet hædret med mange både russiske og udenlandske udmærkelser.

Hvad angår officererne af lavere rang og matroserne, blev de omhyggeligt udvalgt til *Standarts* besætning ikke kun fra Marinegarden, men også fra andre af flådens afdelinger. Alle disse mennesker var godt oplærte og uddannede for at være i stand til at skabe en gunstig og behagelig atmosfære på *Standart*.

Rejser

Standarts første sejlads fandt som før nævnt sted i september 1896; det var en prøvesejlads, men også i høj grad en præsentationssejlads, og overalt blev *Standart* behørigt beundret.

I juli 1897 deltog *Standart* i sit første officielle arrangement, nemlig flåderevuen ved Kronstadt.

I august 1900 sejlede Nikolaj II til Danzig, for at overvære den tyske flådes manøvrer. I de følgende år sejlede *Standart* til Reval (Tallin), København og Dunkerque. I september 1902 sejlede kejserfamilien til Jalta. Under den russisk-japanske krig 1904-1905 lå *Standart* i reserve ved den fransk-russiske fabriks anløbsbro i Sankt Petersborg. Igen i slutningen af august 1906 sejlede Nikolaj II med sin familie til øen Prispoloj i den finske bugt på jagt. Yachten var da ledsaget af to krydsere og tre torpedobåde. I årene 1907-1909 sejlede kejserfamilien til Tyskland, England og Sverige. En eller to gange om året, om foråret eller om efteråret, sejlede man til den finske skærgård, hvor *Standart* sædvanligvis lå for anker i farvandet omkring Kotka i den finske bugt. I november 1909 modtog Niko-

laj II på *Standart* en delegation fra den tyrkiske sultan, derefter sejlede han videre til Odessa for at møde den italienske konge. Den gang blev *Standart* ledsaget af fire torpedobåde. I januar-april 1910 sejlede *Standart* til Alexandria, Palermo, Neapel, Villefranche, Lissabon, Cherbourg, Portsmouth, Kiel og Reval. Denne rejse har fundet afspejling i kommandør Tjagins rapporter til Nikolaj II.

I begyndelsen af juli 1910 sejlede *Standart* til Riga ledsaget af krydseren *Aurora* og torpedobåde og i begyndelsen af august sejlede den kejserlige familie fra Peterhof ved Sankt Petersborg til den finske skærgård.

I anden halvdel af september 1911 sejlede Nikolaj II, Alexandra Feodorovna og deres børn til Jalta. *Standart* var dengang ledsaget af krydser-yachten *Almaz*. Igen i april 1912, august 1913 og marts 1914 sejlede den kejserlige familie på *Standart* til Jalta på ferie. Den 31. maj 1914 forlod *Standart* Jalta med den kejserlige familie om bord og satte, ledsaget af torpedobåde, kurs mod Konstanza for et kort besøg hos den rumænske konge. Den 2. juni satte *Standart* kurs mod Odessa. Derefter sejlede den kejserlige familie på *Standart* for nogle dage til den finske skærgård.

Dette blev også *Standarts* sidste sejlads som kejseryacht. Den 1. august 1914 erklærede Tyskland Rusland krig, og alle de kejserlige yachter blev lagt op. De blev overdækket med vinterhalvtage. Besætningen blev delt i to bataljoner under Marinegarden og efter at have fået undervisning i feltmanøvrer og skydning, blev de sendt til fronten.

Standarts skæbne efter 1917

Den anden periode i *Standarts* liv var kort. Efter 1917 blev yachten brugt som transportskib. Efterhånden blev skibet mishandlet, fuldstændig ribbet for inventar, forsømt og besudlet. I 1926 besluttede den sovjetiske regering, der havde brug for valuta, at sælge både *Standart* og *Poljarnaja Zvezda*. Der blev indledt hemmelige forhandlinger med den zionistiske ledelse i Palæstina, der tidligere havde anskaffet den forhenværende tyske kejseryacht *Hohenzollern*, men uvist af hvilken grund, blev forretningen ikke til noget. Officielt blev *Hohenzollern* ophugget på Deutsche Werke i Wilhelmshafen i 1923, men i 1955 fremkom avisforlydender om, at den tidligere kejseryacht havde sejlet som lystdamper i Mellemamerika under navnet *Corsica* og senere havde fragtet pilgrimme til Mekka inden ophugning i Gent i 1955. Disse oplysninger er imidlertid usikre og er aldrig blevet verificeret.

Standarts tredje livsperiode hører til i 1930'erne. Den 28. august 1934 blev skibet omdøbt til *Marti* og gennemgik en ombygning til minelægger som var afsluttet den 29. november 1936. Der blev installeret nye dampmaskiner og oliefyrede kedler, som gav en ak-



Standarts flagskibsstyrmand
I. I. Konjusjkon. Forf. foto.

tionsradius på 2.260 sømil. Der var fire 130 mm skyts, syv 76,2 mm universalskyts, tre 45 mm luftværnskanoner og tre 12,7 mm maskingeværer. Skibets displacement blev på 6.189 t, hvilket gjorde det muligt at have 390 mand og 320 søminer om bord. Det blev til flagskib for en mineudlægnings- og minestrygningsenhed i Østersøflåden. Under den finsk-russiske vinterkrig lagde det de første miner ved den finske kyst.

Allerede på 2. Verdenskrigs anden dag sejlede skibet ud og lagde minespærringer i den Finske Bugt. Den 23. september blev det beskadiget ved et luftangreb mod havnen i Kronstadt. I begyndelsen af november 1941, under et togt til halvøen Hanko, stødte det på en mine og blev alvorligt beskadiget, men kunne alligevel fortsætte sejladsen tilbage til Kronstadt. Minelæggeren var aktiv indtil slutningen af verdenskrigen.

I 1948 blev skibet ombygget i Rostock og omdøbt til *Oka*. I 1950'erne blev det desarmeret og brugt som flydende kaserne, og endte i 1961 som skydemål for missiler. Derved fik skibet meget alvorlige skader og blev så ophugget i Tallin.

Litteratur

Forfatteren Gennadij A. Njetjajev har i sin bog, som blev udgivet i Moskva i 1996 (ISBN nr. 5-86903-026-9), en fortegnelse over benyttede kilder. Disse er imidlertid alle på russisk og formentlig uopdrivelige her i landet. I stedet bringes her en oversigt over den væsentligste litteratur, som er tilgængelig her:

Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin-og Skibsbyggeri, Copenhagen, 1900, s. 38-52 (på engelsk).

Tonny Andersen: Russisk Kejser Yacht, i *Diesel Nyt*. MAN B&W, marts 1994, s. 12-13.

Reginald Crabtree: Royal yachts of Europe, s. 81-82.

Bernhard Gomm: Die russischen Kriegsschiffe 1856-1917, bd. VI, 1996.

Kejserinde Dagmar: Udstillingskatalog, Christiansborg Slot, 1997, s. 230-237 og 453-455.

Standart og Burmeister & Wains Medaillémænd, i *Vikingen* 1945, hæfte 3, s. 3-4.

Warship International, vol. XXVIII, nr. 4, 1991 s. 399-402 samt vol. XXX, nr. 3, 1993, s. 314-317.



S/S Anna. H&S.

Danske skibe under fransk kontrol under Anden Verdenskrig

Efter Danmarks besættelse 9. april 1940 gjaldt det for de allierede – England og Frankrig – om at få fat på så mange som muligt af de danske handelsskibe, der befandt sig udenfor spærregrænsen fra den norske sydkyst til den tysk/hollandske grænse.

Frankrig havde kun umiddelbart held til selv direkte at få fat på 17 skibe, der enten blev tilbageholdt i en fransk havn, eller som blev opbragt til søs og ført ind til havn.

Mellem England og Frankrig blev der indgået en tonnagefordelingsaftale, hvorefter en del af de danske skibe, der kom under engelsk kontrol, blev stillet til rådighed for Frankrig, enten ved direkte overførsel til fransk flag eller ved tidsbefragtning. Det var først og fremmest Nord-Østersø trampskibe på 2.000-3.000 tons dw. Frankrig ønskede hurtigst mulig levering af skibene og også af disses last, hvor en sådan var ombord – kul eller koks bestemt til Danmark. I flere tilfælde var den engelske priseret slet ikke færdig med at behandle sagen, da det engelske søfartsministeriums – Ministry of Transport (det senere Ministry of War Transport) – »Short Sea and Coasting Division« blev tvunget af det franske søfartsministerium – Ministère de la Marine Marchande – til at få sendt 17 skibe afsted fra engelsk havn til en fransk, fortrinsvis Rouen. Det første skib, *Susan Mærsk*, der lå i Glasgow tillastet med kul til København, blev sendt afsted allerede 16. april 1940.

Tre større skibe, *Tacoma*, *Tasmania* og *Nicoline Mærsk*, blev tidsbefragtet til det franske fragtnavn – Les Transports Maritimes.

Efter Tysklands overfald på Holland og Belgien 10. maj 1940 kom yderligere et skib til, *Australien*, som efter afsejling fra Zeebrügge blev opbragt i Den engelske Kanal af to franske krigsskibe og ført til Dunkerque.

Inden Frankrig kapitulerede 24. juni 1940, var således i alt 38 danske skibe kommet under fransk kontrol. En oversigt over skibene, i alfabetisk rækkefølge, findes i omstående bilag. Disse skibe var pr. 9. april 1940 forsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe for i alt knap DKK 57 mio. Den højeste sum var DKK 5,5 mio. for *Selandia*, og den laveste kun DKK 260.000 for Svitzers bjærgningsfartøj *Geir*.

Næsten alle skibe fik tildelt et navn efter en fransk helgen, *Saint* eller *Sainte*, og et fransk rederi som bestyrer.

Inden kapitulationen lykkedes det for *Lilian*, *Margit*, *Rosenborg* og *Susan Mærsk* i tide at slippe ud fra en nordfransk havn og således nå at vende tilbage under engelsk kontrol. Hertil kom *Nancy*, der løb ind til det neutrale Lissabon.

Boringia var ved kapitulationen på rejse fra Marseilles til Saigon, men blev i Singapore overtaget af England. *Selandia* på rejse fra Saigon til Marseilles anløb Cape Town, hvor det franske flag efter ankomsten først blev erstattet i kort tid med Dannebrog, men derefter blev det sydafrikanske flag hejst for resten af krigens varighed.

Efter i nogen tid at have været under tysk beslaglæggelse blev *Anna*, *Helene* og *Maria Toft*, som dog først hævdedes og repareredes, frigivet og sejlet til Danmark for at indgå i hjemmeflåden. Her indgik de tre skibe så i sejlads på de hjemlige havne. Men såvel *Helene* som *Maria Toft* gik senere tabt.

Et fjerde skib i nordfransk havn, *Arnold Mærsk*, beholdt tyskerne. Det forliste ved en grundstødning på øen Jersey.

Frigivelsen af *Anna* og *Helene* skyldtes intervention fra to sider. Knud og Ivar Lauritzens søster, Inger, var gift med den tyske skibsfører J. Meincke, Bremen. Efter anmodning fra hendes brødre bad Inger sin mand om at forsøge at få de to skibe frigivet, og han rettede så henvendelser herom til de respektive myndigheder i Tyskland og det besatte Frankrig. Herhjemme gik Ivar Lauritzen til den tyske skibsfartsbefuldmægtigede, Georg Duckwitz, og fik ham overtalte til ligeledes at prøve at få skibene frigivet. Hvem det var, eller om det måske var dem begge, som det lykkedes at få løst problemet, har det desværre ikke været muligt at efterspore.

I Dakar lå *Betta*, *Birgit*, *Australien*, *Sally Mærsk* og *Ulrik Holm* samt de to af Frankrig tidsbefragtede »engelske« *Tacoma* og *Tasmania*, da engelske krigsskibe beskød havnen 24. september 1940. Det var først og fremmest for at forhindre, at det franske slagskib *Richelieu* skulle forlade havnen og sejle til Marseilles – efter ordrer fra Vichy-regeringen, presset hertil af Tyskland. Det lykkedes *Tasmania* at stikke til søs få timer inden det engelske angreb, men *Tacoma* blev ramt, kom i brand og blev vrag. *Ulrik Holm* blev liggende, beskudt, mens de øvrige skibe senere sejlede til Marseilles. På rejsen hertil lod *Sally Mærsk* sig opbringe ud for Gibraltar af engelske krigsskibe 1. januar 1941 og kom derefter i engelsk tjeneste, indtil skibet forliste.

I sommeren 1941 fik aksemagterne mere og mere behov for forsyninger til Nordafrika. Til trods for at skibene lå i Marseilles i den da endnu ubesatte del af Frankrig, krævede Tyskland dem udleveret. Det var *Almena*, *Australien*, *Estrid* og *Muinam*, som, efter at Frankrig havde udleveret dem, blev overført til italiensk flag og sat ind i trafik mellem Syditalien og Tripoli. Alle fire skibe forliste. (Om



skibene findes en detaljeret redegørelse i tidsskriftet »Søfart« nr. 19 af 13. maj 1994).

I Casablanca lå de fleste andre danske skibe. Nogle kom i midlertidig fart på Middelhavet med Marseilles som base. Ved den allierede landgang i Nordafrika 8. november 1942 lå *Else* i Casablanca og blev sænket der, mens *Belgien*, *Cyril*, *Harald*, *Hebe*, *Hilde* og *Storaa* var blevet flyttet fra Casablanca til Port Lyautey. Her blev de sænket i havnen, men ikke mere beskadiget, end at de hurtigt kunne hæves og repareres for derefter at komme tilbage i sejlads under den oprindelige engelske kontrol. Bjærgningsfartøjet *Geir* kom hurtigt i arbejde med forskellige bjærgningsarbejder for de allierede, men ramte en mine 15. februar 1943 og totalforliste ud for den nordafrikanske kyst.

Siden september 1942 havde der været ført forhandlinger mellem Tyskland og Danmark om at få ni andre danske skibe, der lå i Marseilles, frigivet af Frankrig og tilbageført til Danmark. Skibene skulle så, atter under dansk flag, befragtes til Tyskland for indsættelse i fart på Sortehavet på nærmere aftalte betingelser. De første fire skibe – *Betta*, *Birgit*, *Ingeborg S* og *Stella* – blev tilbagegivet 24. november 1942 kl. 24, og Dannebrog kunne atter hejses agter kl. 8 den følgende morgen – hvilket faktisk skete. Men allerede senere på dagen beslaglagde de tyske myndigheder i Marseilles de fire skibe samt andre fire – *Gerd*, *Gerda Toft*, *Johannes Mærsk* og *Aalborg* – hvor tilbageførslen til dansk flag ellers var tilrettelagt til 27. november. Kun det niende skib, *Nicoline Mærsk*, forblev urørt, indtil det også beslaglagdes 8. februar 1943. Årsagen hertil må nok søges i, at skibet de facto var engelsk prise.

De ændrede forhold for de ni skibe, der havde fået betegnelsen »Sortehavsskibene«, var affødt af den allierede landgang i Nord-

afrika. Den hidtil ubesatte del af Frankrig blev nu besat af den tyske værnemagt. Aftalen om befragtning af skibene faldt bort ved den tyske beslaglæggelse, og skibene blev sat i fart under hagekorsflaget, dels under deres danske navne, men også i nogle tilfælde om-døbt til et mere tyskklingende navn. Alle skibe blev efterhånden meldt tabt – kun to af dem i det fartområde, der var tiltænkt, Sortehavet. Det ene af dem, *Johannes Mærsk*, dukkede efter freden dog frem i lyset og viste sig således at have overlevet, omend svært beskadiget. Det kom efter reparation i fart som sovjetisk *Marshal Tolbukhin*. Dette skib var det eneste danske under Anden Verdenskrig, der oplevede at sejle under seks forskellige flag: Dannebrog, The Red Duster, Tricoloren, Hagekorset, det bulgarske flag og til sidst Hammer og Segl! (Om »Sortehavsskibene« findes en detaljeret redegørelse i Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1992).

I Oran lå *Meonia*, da de allierede gik i land i Nordafrika i november 1942. Skibet blev hurtigt overtaget af amerikanerne og benyttet som depotskib, men efter nogen tid kom det atter under fransk kontrol, dog fortsat benyttet af amerikanerne. *Meonia* var for øvrigt sammen med *Selandia* de eneste to »franske« skibe, der blev leveret tilbage efter freden.

Erstatning fra Frankrig

Efter befrielsen i maj 1945 koncentrerede man sig i rederikredse i Danmark i det økonomiske opgør med Frankrig om i første omgang om at tilrettelægge, hvilke skibe der skulle med og i hvilken

S/S Belgien. H&S.



periode. Det var en kompliceret opgave, for der kunne være tale om alle de 38 skibe, men det endte med, at man enedes om 24, og at England fik ansvaret for opgøret for 13, Sydafrika for 1, af de øvrige 14 skibe.

Der var principiel enighed mellem Danmark og Frankrig om at anvende samme basis, som blev lagt til grund for erstatninger fra England. Men der var – vel ikke uventet – en del diskussion om detaljer.

Til brug for forhandlingerne om de 24 skibe havde de involverede rederier gennem interne møder i Rederiforeningen udarbejdet en fælles plan for de erstatningskrav, der skulle fremsættes, dels for brug, dels for tab og dels for betaling af ombordværende bunkers, stores, reservedele etc. på tidspunktet for beslaglæggelsen.

Med Frankrig var der fra begyndelsen især et forhold, der skabte problemer. Det var, om forhandlingerne skulle finde sted mellem en rederdelegation og franske søfartsmyndigheder, altså på en mere kommerciel basis, eller om det skulle være på rent diplomatisk niveau, altså mellem de to landes regeringer, repræsenteret ved de respektive udenrigsministerier. Der opnåedes et kompromis om, at Danmark skulle lade sig repræsentere ved en rederdelegation, bistået af den danske ambassade i Paris, mens Frankrig ville lade sig repræsentere ved søfartsministeriet.

Rederiforeningen udpegede den danske delegation til at bestå af direktør Hakon Christiansen (ØK) som formand, skibsreder Axel Kampen (Torm), skibsreder Christian Harhoff (Dannebrog) og kontorchef Henry Jensen (J. Lauritzen). Som sekretær for delegationen udpegedes cand. polit. J. Buch-Larsen fra Rederiforeningen.

Rederiforeningen underrettede i september 1946 det franske søfartsministerium om, at man fra dansk side var parat til at indlede forhandlingerne i Paris, og bad ministeriet fastsætte en dato. Samtidig bad Rederiforeningen det danske udenrigsministerium om at underrette ambassadøren i Paris, kammerherre J. C. W. Kruse, om de forestående forhandlinger.

Franskmændene var imidlertid ikke parate på det tidspunkt og foreslog en fornyet henvendelse senere på året. Der pågik nemlig andre søfartsforhandlinger mellem Frankrig og England, og man ønskede fra fransk side først at afslutte disse, før forhandlinger med andre lande blev indledt. Fra fransk side ville man dog gerne se et memorandum vedrørende de krav, som de danske rederier havde tænkt sig at fremsætte. Dette blev sendt i november 1946 med forslag om påbegyndelse af forhandlinger i januar 1947. Men nu svarede franskmændene, at man først ønskede at være færdig med forhandlinger med Norge.

Der havde været flere norske end danske skibe under fransk kontrol, så i og for sig var det naturligt nok, at Frankrig ønskede at gøre sig færdig med Norge før med Danmark. Men disse forhandlinger



kompliceredes af, at Norge ønskede erstatningsspørgsmålet løst ad diplomatisk vej – under henvisning til, at de enkelte norske rederier, i modsætning til de danske, ikke var direkte involverede, fordi den norske regering efter besættelsen havde rekvisitioneret alle frie norske skibe og havde disponeret over dem i Nortraship, The Royal Norwegian Shipping and Trade Mission. Spørgsmålet om erstatning mellem Norge og de enkelte norske rederier var således, efter norsk syn, Frankrig uvedkommende.

S/S Cyril. H&S.

De indledende forhandlinger trak derfor yderligere ud, samtidig med at der fra fransk side nu fremsattes ønske om at få de danske krav fremsat ad diplomatisk vej. På foranledning af Udenrigsministeriet blev kravene indgivet i januar 1948 gennem den danske ambassade i Paris, idet det dog samtidig blev påpeget overfor Frankrig, at man gik ud fra, at de egentlige forhandlinger skulle føres af en dansk rederdelegation bistået af den danske ambassadør.

Fra fransk side blev der givet tilsagn om møder i Paris, og disse fandt sted mellem 26. april og 21. maj 1948. Den danske delegation var den samme som tidligere nævnt, dog udvidet med kontorchef S. Sandager Jeppesen fra Udenrigsministeriet. Lederen af den franske delegation var F. de Panafieu, Directeur des Accords Techniques au Ministère des Affaires Étrangères.

Til det danske krav om en lumpsum på GBP 2,3 mio. svarede Frankrig med et forslag om mindre end det halve, GBP 1,1 mio., som selvsagt pure blev afvist. Til sidst lykkedes det at opnå enighed om en lumpsum på GBP 1,7 mio., men der viste sig dog vanskeligheder ved erlæggelsen af betalingen. Frankrig havde valutaproblemer og kunne ikke klare betaling i GBP, hvilket man fra dansk side havde gjort til en betingelse. Ved efterfølgende forhandlinger lyk-

kedes det dog i oktober 1948 at opnå enighed om, at erstatningerne kunne overføres over et dansk-fransk betalingsarrangement, og at betalingen kunne ske over perioden fra november 1948 til juli 1950. Endvidere at der for ca. DKK 11 mio. kunne modtages vigtige varer i stedet for kontanter.

Herefter undertegnede den endelige erstatningsoverenskomst 10. december 1948 af ambassadør J. C. W. Kruse og det franske udenrigsministeriums generalsekretær M. Chauvel.

Afviklingen af erstatningssummen fandt herefter sted i det store hele som planlagt. De involverede danske rederier fordelte erstatningssummen sig imellem, efter medvirken fra Rederiforeningen. Efter at det sidste beløb var modtaget, bad Rederiforeningen 29. juli 1950 det danske udenrigsministerium om at give udtryk for tak, såvel til det franske søfartsministerium som til den danske ambassadør, for at spørgsmålet om erstatning nu var ude af verden.

Kilder

Dansk Dampskibsrederiforenings Årsberetninger 1946-1950.

H. C. Røder: De sejlede bare. En beretning om danske sømænds og fiskeres indsats hjemme og uden i Den Anden Verdenskrig, 1974.

Christian Tørtzen: Søfolk og skibe 1939-1945. Den danske handelsflådes historie under Den Anden Verdenskrig, 1-4, 1981-1985.

Rigsarkivet: Udenrigsministeriets arkiv.

Korrespondance med Ministry of Defence, Directorate of Naval Staff Duties (Foreign Documents Section), London, og Marine Nationale, Service Historique, Vincennes.

Bilag

Danske skibe under fransk kontrol

ms *Almena*

bygget 1933, 2565 tdw, D/S Torm

09.04.1940 i Atlanten, hvor opbragt af fransk krigsskib og ført til Casablanca

17.04.1940 beslaglagt; omdøbt til *Saint Philippe*; bestyrer Cie de Navigation Paquet, Marseilles

29.08.1941 overdraget i Marseilles til Tyskland for indsættelse i trafik mellem Italien og Tripoli; videreført til Italien og omdøbt til *Bengazi*

11.11.1942 torpederet ud for Sardinien af engelsk ubåd *Turbulent*

ss *Anna*

bygget 1924, 1960 tdw, J. Lauritzen

09.04.1940 på rejse Danmark-Greenock i ballast

10.04.1940 ankom Greenock, hvor beslaglagt af England; bestyrer (?)

05.05.1940 ankom Rouen

06.05.1940 overdraget til Frankrig; omdøbt (?); bestyrer Etabl. Odon de Lubersac S.A., Nantes

- 26.08.1940 rekvisitioneret af Tyskland
 17.03.1941 tilbagegivet, men atter beslaglagt af Frankrig
 15.09.1941 tilbagegivet i Bordeaux, hvorfra under dansk flag returneret til Danmark for at indgå i hjemmefladen

ss Arnold Mærsk

- bygget 1914, 3250 tdw, D/S af 1912
 09.04.1940 ud for Kirkwall på rejse til København med kul
 10.04.1940 opbragt og ført til Kirkwall
 22.04.1940 beslaglagt af England; bestyrer Dene Ship Management Co., London
 23.05.1940 overdraget i Rouen til Frankrig; omdøbt til *Sainte Irene*; bestyrer Etabl. Maurel & Prom, Bordeaux
 13.08.1942 rekvisitioneret i Bayonne af Tyskland
 22.05.1943 grundstødt under tysk flag på Grunes aux Dardes (Jersey) på rejse Granville-Guernsey; brækket over og totalforlist

ms Australien

- bygget 1915, 9825 tdw, ØK
 09.04.1940 i Antwerpen
 09.05.1940 opbragt ud for Zeebrügge af franske krigsskibe og ført til Dunkerque
 14.05.1940 beslaglagt af Frankrig; omdøbt til *Saint Adolphe*; bestyrer Chargeurs Réunis, Paris
 02.09.1941 overdraget i Marseilles til Tyskland for indsættelse i trafik mellem Italien og Tripoli; videregivet til Italien; omdøbt til *Cuma*; bestyrer Achille Lauro, Neapel
 03.03.1942 sænket i Palermo under allieret luftangreb

ss Belgien

- bygget 1922, 3150 tdw, H. Alfr. Christensen
 09.04.1940 i Methil for lastning af kul til Danmark; beslaglagt af England; bestyrer T. L. Duff & Co., Glasgow
 11.06.1940 beslaglagt af Frankrig i Casablanca; omdøbt til *Saint Gilbert*; bestyrer Cie de Navigation Paquet, Marseilles
 08.11.1942 sænket i Port Lyautey under allieret landgang i Nordafrika; hævet og repareret
 21.01.1943 tilbage under engelsk administration; tilbagedøbt *Belgien*
 10.10.1945 tilbageleveret til Danmark

ss Betta

- bygget 1931, 2500 tdw, J. Lauritzen
 09.04.1940 i Dakar
 20.04.1940 beslaglagt; omdøbt til *Saint Albert*; bestyrer Worms & Cie, Paris
 24.11.1942 tilbagegivet i Marseilles; dansk flag
 25.11.1942 rekvisitioneret af Tyskland som »Sortehavsskib«
 19.02.1943 strandet under tysk flag ved indsejlingen til Valencia og totalforlist

ss Birgit

- bygget 1924, 3200 tdw, D/S Dania (Chr. Andresen)
 09.04.1940 i Atlanterhavet; opbragt af fransk krigsskib og ført til Dakar
 10.04.1940 beslaglagt; omdøbt til *Saint Etienne*; bestyrer Cie de Delmas & Vieljeux, Paris

- 24.11.1942 tilbagegiver i Marseilles; dansk flag
 25.11.1942 rekvireret af Tyskland som »Sortehavskib«; tilbagedøbt til *Birgit*; tysk flag
 12.06.1943 sænket under tysk flag ud for Krim ved russisk luftangreb

ms *Boringia*

- bygget 1930, 8000 tdw, ØK
 09.04.1940 i Marseilles
 18.04.1940 beslaglagt; omdøbt (?); bestyrer Cie des Messageries Maritimes, Paris
 xx.05.1940 afgået til Saigon
 23.07.1940 beslaglagt i Singapore af England; overført til engelsk flag; tilbagedøbt til *Boringia*; bestyrer United Baltic Corp., London
 07.10.1942 torpederet under engelsk flag af tysk U-159 ud for Cape Town på rejse Cape Town-England med bomuld

ss *Cyril*

- bygget 1925, 3500 tdw, D/S Dania (Chr. Andresen)
 09.04.1940 i Blyth for lastning af kul til Danmark; beslaglagt af England; bestyrer Hall Bros., Newcastle
 11.06.1940 beslaglagt af Frankrig under engelsk flag i Casablanca; omdøbt til *Saint Bernard*; bestyrer Cie de Navigation Paquet, Marseilles
 08.11.1942 sænket i Port Lyautey ved allieret landgang i Nordafrika; hævet og repareret
 21.01.1943 tilbage under engelsk administration; tilbagedøbt til *Cyril*
 22.09.1943 tilbageleveret til Danmark

ss *Elsie*

- bygget 1906, 3700 tdw, J. Lauritzen
 09.04.1940 i Liverpool for lastning af kul til Danmark; beslaglagt af England; bestyrer (?)
 23.04.1940 overdraget i Rouen til fransk administration; omdøbt til *Saint Blaise*; bestyrer Soc. de Gérance d'Armement, Paris
 08.11.1942 sænket i Casablanca under allieret landgang i Nordafrika; kondemneret

ss *Estrid*

- bygget 1933, 2230 tdw, D/S Torm
 09.04.1940 på rejse Cardiff-Las Palmas i ballast; opbragt af fransk krigsskib og ført til Casablanca
 17.04.1940 beslaglagt; omdøbt til *Saint Guillaume*; bestyrer Cie de Navigation Paquet, Marseilles
 16.09.1941 overgivet i Marseilles til Tyskland for indsættelse i trafik mellem Italien og Tripoli; videregivet til Italien; omdøbt til *Sturla*
 12.07.1942 sænket ud for Marsa Matruh af engelsk destroyer *Beaufort*

ss *Geir*

- bjærgningsfartøj, bygget 1908, 324 brt, Em. Z. Svitzer
 09.04.1940 i Tangier
 15.04.1940 beslaglagt i Casablanca af Frankrig; ikke omdøbt; bestyrer Marine Nationale du Maroc, Rabat
 15.02.1943 minesprængt ud for Nordafrika under bjærgningsarbejde for de allierede

ss *Gerd*

bygget 1930, 2596 tdw, D/S Torm

09.04.1940 på rejse Liverpool-Dakar i ballast; opbragt af fransk krigsskib

13.04.1940 ankom Dakar

17.04.1940 beslaglagt; omdøbt til *Saint Raymond*; bestyrer Cie de Navigation Paquet, Marseilles

25.11.1942 rekvisitioneret i Marseilles af Tyskland som »Sortehavskib«

22.02.1943 sænket under amerikansk luftangreb under tysk flag ud for Sicilien på rejse fra Tunis

ss *Gerda Toft*

bygget 1930, 3625 tdw, D/S Jutlandia (Jens Toft)

09.04.1940 i Bordeaux for losning af sukker; beslaglagt; omdøbt til *Saint Alain*; bestyrer Soc. Navale de l'Ouest, Paris

25.11.1942 rekvisitioneret i Marseilles af Tyskland som »Sortehavskib«; omdøbt til *Gertrud*

02.06.1944 sænket under tysk flag i Candia (Heraklion) på Kreta under britisk luftangreb

ss *Harald*

bygget 1903, 3000 tdw, DFDS

09.04.1940 i Methil for lastning af kul til Danmark; beslaglagt af England; bestyrer (?)

05.05.1940 overdraget i Rouen til fransk administration; omdøbt til *Saint Claude*; bestyrer Cie de Delmas & Vieljeux, Paris

08.11.1942 sænket i Port Lyautey under allieret landgang i Nordafrika; hævet og repareret

27.03.1943 tilbage under engelsk administration; tilbagedøbt til *Harald*; bestyrer Stott, Mann & Fleming, Newcastle

05.09.1945 tilbageleveret til Danmark

ss *Hebe*

bygget 1912, 917 tdw, DFDS

09.04.1940 i Glasgow for lastning af kul til Danmark; beslaglagt af England; omdøbt til *Hebe I*; bestyrer Ellerman's Wilson Line, Hull

16.06.1940 overdraget til Frankrig; omdøbt til *Saint Sylvain*; bestyrer Cie Union Industrielle et Maritime, Paris

08.11.1942 sænket i Port Lyautey under allieret landgang i Nordafrika; hævet og repareret

19.01.1943 tilbage under engelsk administration; omdøbt til *Hebe II*; bestyrer Ellerman's Wilson Line, Hull

31.12.1945 tilbageleveret til Danmark; tilbagedøbt til *Hebe*

ss *Helene*

bygget 1922, 4165 tdw, J. Lauritzen

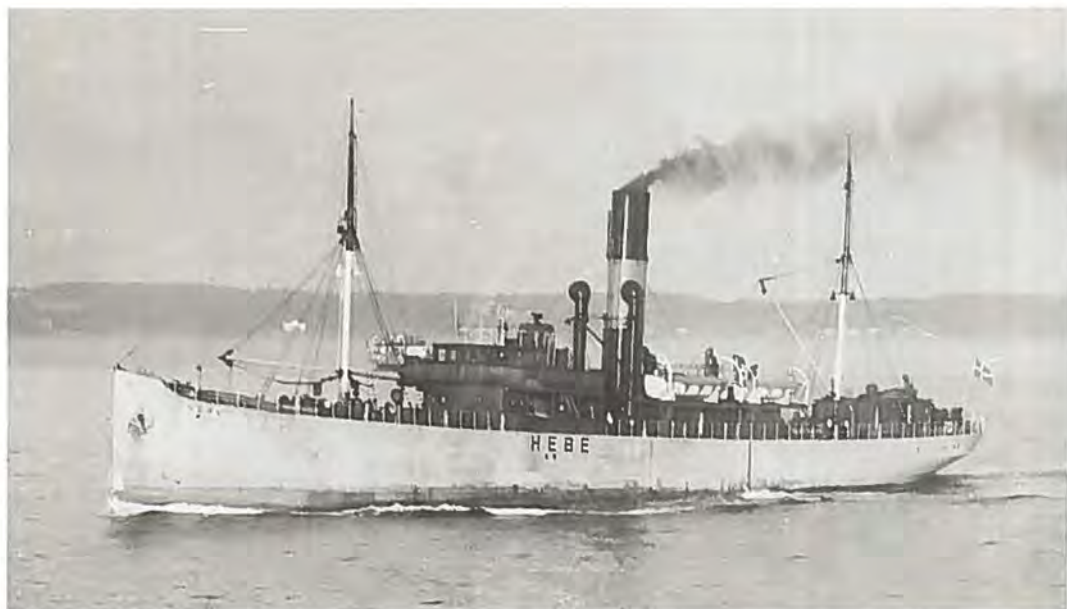
09.04.1940 i Biscayen på rejse Bulgarien-Danmark med korn; opbragt af fransk krigsskib

13.04.1940 ankom Brest

16.05.1940 beslaglagt af Frankrig; omdøbt (?); bestyrer Soc. Navale de l'Ouest, Paris

09.07.1940 rekvisitioneret i la Pallice af Tyskland

19.06.1941 tilbageleveret til Danmark for at indgå i hjemmeflåden



S/S Hebe. H&S.

ss Hilde

bygget 1930, 2315 tdw, D/S Torm

09.04.1940 i Liverpool for losning af frugt fra Middelhavet; beslaglagt af England; bestyrer Neill & Pandelis Ltd., London

07.07.1940 beslaglagt under engelsk flag i Casablanca af Frankrig; omdøbt til *Saint Benoit*; bestyrer Soc. Navale Caennaise, Caen

08.11.1942 sænket i Port Lyautey under allieret landgang i Nordafrika; hævet og repareret

11.02.1943 tilbage under engelsk administration

18.01.1946 tilbageleveret til Danmark

ss Ingeborg S

bygget 1924, 1900 tdw, D/S Torm

09.04.1940 i Liverpool for losning af frugt fra Cartagena; beslaglagt af England; bestyrer (?)

23.04.1940 overdraget i Rouen til Frankrig; omdøbt til *Sainte Martine*; bestyrer Cie Union Industrielle et Maritime, Paris

24.11.1942 tilbagegivet i Marseilles; dansk flag

25.11.1942 rekvisitioneret af Tyskland som »Sortehavskib«; omdøbt til *Ingeborg*

29.10.1943 torpederet under tysk flag af engelsk ubåd *Unsparring* ud for Amorgos (Græske Ohav)

ss Johannes Mærsk

bygget 1925, 3125 tdw, D/S af 1912 (A. P. Møller)

09.04.1940 i Glasgow for lastning af kul og koks til København

13.04.1940 beslaglagt af England

07.05.1940 beslaglagt i Rouen af Frankrig; omdøbt til *Sainte Gisele*; bestyrer Soc. Navale Caennaise, Caen

25.11.1942 rekvisitioneret i Marseilles af Tyskland som »Sortehavskib«; omdøbt til *Johanna*

xx.08.1944 forsvundet under tysk flag i Sortehavet



07.09.1944 beslaglagt af Sovjetunionen; omdøbt til *Marshal Tolbukhin*; bestyrer Black Sea State Steamship Co., Odessa

S/S Johannes Mærsk under Clifton Suspension Bridge ved Bristol. H&S.

ss Lilian

bygget 1924, 2000 tdw, J. Lauritzen

09.04.1940 på rejse Danmark-Glasgow i ballast

10.04.1940 ankom Clyde; beslaglagt af England; bestyrer Common Bros., Newcastle

06.05.1940 overdraget under engelsk flag i Rouen til Frankrig; omdøbt (?); bestyrer Soc. de Navigation d'Affrètement, Marseilles

04.06.1940 afsejlet fra Rouen til Cherbourg, hvorfra tilbage under engelsk administration; omdøbt til *Lilian I*; bestyrer J. T. Salvesen & Co., Grangemouth

11.10.1945 tilbageleveret til Danmark

ss Margit

bygget 1924, 2950 tdw, D/S Myren (Holm & Wonsild)

09.04.1940 i Manchester; beslaglagt af England; bestyrer Atkinson & Prickett, Hull

26.04.1940 overdraget under engelsk flag i Rouen til Frankrig; omdøbt (?); bestyrer Cie Charles le Borgne, Paris

25.05.1940 afsejlet fra Rouen til Brest; hvorfra tilbage under engelsk administration; tilbagedøbt til *Margit*; bestyrer Atkinson & Prickett, Hull

07.02.1944 sænket under engelsk flag under rejse England-Island af tysk U-985

ss *Maria Toft*

bygget 1928, 3215 tdw, D/S Jutlandia (Jens Toft)

- 09.04.1940 i Methil for lastning af kul til Danmark; beslaglagt af England; bestyrer (?)
- 22.04.1940 beslaglagt i Dunkerque under engelsk flag af Frankrig; omdøbt (?); bestyrer (?)
- xx.05.1940 sænket i Dunkerque som havnespærring
- 27.05.1940 rekvisitioneret af Tyskland; senere hævet og repareret
- 18.06.1942 tilbageleveret til Danmark for at indgå i hjemmeflåden

ms *Meonia*

bygget 1927, 7480 tdw, ØK

- 09.04.1940 i Marseilles
- 19.04.1940 beslaglagt af Frankrig; omdøbt til *Sainte Edith*; bestyrer Cie Chargeurs Réunis, Paris
- 08.11.1942 beslaglagt i Algier af England og USA ved allieret landgang i Nordafrika; tilbageført til *Meonia*
- xx.xx.1944 bestyrer United Baltic Corp., London
- 15.09.1945 tilbageleveret til Danmark

ms *Muinam*

bygget 1930, 3200 tdw, ØK

- 09.04.1940 i Saigon
- 17.04.1940 beslaglagt af Frankrig; omdøbt til *Saint René*; bestyrer Cie des Messageries Maritimes, Paris
- 03.09.1941 overgivet i Marseilles til Tyskland for indsættelse i trafik mellem Italien og Tripoli; videregivet til Italien; omdøbt til *San Marco*
- 09.11.1941 sænket af engelske krigsskibe ud for sydspidsen af Sicilien

ss *Nancy*

bygget 1921, 1760 tdw, J. Lauritzen

- 09.04.1940 opbragt af engelsk krigsskib og ført til Kirkwall; beslaglagt af England; bestyrer Ministry of War Transport, London
- 14.05.1940 overdraget under engelsk flag i Rouen til Frankrig; omdøbt til *Saint Thomas*; bestyrer Cie Charles le Borne, Paris
- 18.06.1940 afsejlet Brest under fransk flag til Casablanca med sukker
- 21.06.1940 ankom Lissabon, hvor lasten losset; oplagt

M/S Meonia. H&S.



- 02.06.1942 frigivet og tilbage til dansk flag; tilbagedøbt til *Nancy*
 17.11.1943 afsejlet Lissabon mod Gibraltar; tilbage under engelsk administration; bestyrer United Baltic Corp., London; senere John Kelly Ltd., Belfast
 11.09.1945 tilbageleveret til Danmark

ms Nicoline Mærsk

- bygget 1925, 8068 tdw, D/S af 1912 (A. P. Møller)
 09.04.1940 i Middelhavet på rejse Calcutta-Marseilles med jute
 13.04.1940 ankom Valetta (Malta)
 15.04.1940 beslaglagt af England; bestyrer J. J. Thomas & Co., Cardiff
 05.05.1940 ankom Marseilles under engelsk flag
 01.09.1941 overtaget af Frankrig; omdøbt til *Saint Felix*; time charter til Det franske Fragtnævn, bestyrer Cie Messageries Maritimes, Paris
 25.11.1942 rekvisitioner i Marseilles af Tyskland som »Sortehavskib«, stadig under engelsk flag; tilbagedøbt til *Nicoline Mærsk*
 24.12.1943 på rejse med jernmalm Valencia-Marseilles angrebet af fransk destroyer *la Fantasque* ud for San Carlos de la Rapita og sat på grund
 xx.02.1944 bjærgning opgivet
 xx.11.1945 vraket solgt til ophugning i Spanien

ss Rosenborg

- bygget 1914, 3250 tdw, D/S Dannebrog (C. K. Hansen)
 09.04.1940 i Glasgow for lastning af kul til Danmark; beslaglagt af England; bestyrer G. Heyn & Sons, Belfast
 29.04.1940 under engelsk flag overdraget i Rouen til Frankrig; omdøbt (?); bestyrer Soc. Navale Caennaise, Caen
 25.05.1940 afsejlet Rouen til Brest, hvorfra tilbage under engelsk administration; tilbagedøbt til *Rosenborg*; bestyrer J. A. Stranaghan & Co., Cardiff
 24.04.1943 torpederet i ballast på rejse Reykjavik-Belfast under engelsk flag af tysk U-386 vest for Shetlandsøerne

ms Sally Mærsk

- bygget 1923, 5231 tdw, D/S af 1912 (A. P. Møller)
 09.04.1940 i Dakar for losning af ris fra Saigon
 17.04.1940 beslaglagt af Frankrig; omdøbt (?); bestyrer Cie Chargeurs Réunis, Paris
 25.11.1940 afsejlet Dakar til Marseilles
 31.12.1940 standset i Gibraltarstrædet af engelsk krigsskib
 01.01.1941 beslaglagt af England; tilbagedøbt til *Sally Mærsk*; bestyrer Moss, Hutchinson Line Ltd., Liverpool
 10.09.1941 torpederet under engelsk flag i Nordatlanten på rejse Sydney, N.S. Murmansk af tysk U-81

ss Selandia

- bygget 1938, 8150 tdw, OK
 09.04.1940 i Saigon
 17.04.1940 beslaglagt af Frankrig; omdøbt (?); bestyrer Cie Chargeurs Réunis, Paris
 xx.05.1940 afsejlet Saigon til Marseilles via Sydafrika
 22.06.1940 ankom Cape Town
 08.08.1940 beslaglagt af Sydafrika; tilbagedøbt til *Selandia*; bestyrer South African Railways & Harbours, Durban
 31.01.1946 tilbageleveret til Danmark



M/S Sally Mærsk. H&S.

ss Stella

- bygget 1933, 2450 tdw, J. Lauritzen
 09.04.1940 i Gibraltar på rejse Marokko-Nice med jordnødder
 17.04.1940 beslaglagt af England; videregivet til Frankrig
 xx.04.1940 ankom Oran; omdøbt til *Saint Sauveur*; bestyrer Cie Nouvelle de Navigation Busck, Marseilles
 24.11.1942 tilbagegivet i Marseilles; dansk flag
 25.11.1942 rekvisitioneret af Tyskland som »Sortehavskib«; tilbagedøbt til *Stella*; tysk flag
 06.05.1943 sænket i Reggio di Calabria under amerikansk luftbombardement; efter krigen hævet, repareret og sat i fart som italiensk *Capo Faro*

ss Stora

- bygget 1918, 3300 tdw, D/S Hetland (T. Basse)
 09.04.1940 i Grangemouth for lastning af kul til Danmark; beslaglagt af England; bestyrer W. T. Gould Ltd., Cardiff
 06.06.1940 overdraget i Casablanca til Frankrig; omdøbt til *Saint Edmond*; bestyrer Soc. Gérance d'Armement, Paris
 08.11.1942 sænket i Port Lyautey under allieret landgang i Nordafrika; hævet og repareret
 13.02.1943 tilbage under engelsk administration; tilbagedøbt til *Stora*
 03.11.1943 sænket af tysk E-båd ud for Dungeness på rejse London-Bristol med krigsmateriel

ss Susan Mærsk

- bygget 1923, 3990 tdw, D/S af 1912 (A. P. Møller)
 09.04.1940 i Glasgow for lastning af koks til København
 13.04.1940 beslaglagt af England; bestyrer (?)

- 20.04.1940 overdraget i Rouen til Frankrig; omdøbt (?); bestyrer Établ. Odon de Lubersac S.A., Nantes
- 19.06.1940 afsejlet Les Sables d'Olonne
- xx.06.1940 tilbage under engelsk administration; tilbagedøbt til *Susan Marske*; bestyrer Thompson Steam Shipping Co., London
- 12.06.1941 torpederet i Nordatlanten på rejse Milford Haven-USA af tysk U-553

ms *Tacoma*

- bygget 1926, 9100 tdw, D/S Orient
- 09.04.1940 på rejse Argentina-Danmark med korn
- 17.04.1940 løbet ind til Gibraltar; beslaglagt af England; bestyrer Ministry of War Transport, London; overdraget i time charter til Det franske Fragtnævn
- 24.09.1940 sænket i Dakar af engelske krigsskibe ved bombardement fra søen

ms *Tasmania*

- bygget 1935, 8350 tdw, D/S Orient
- 09.04.1940 ud for Lissabon på rejse Østen-Århus med foderkager
- 11.04.1940 ankom Falmouth; beslaglagt af England; bestyrer Thos. & Jno. Brocklebank, Liverpool; overdraget i time charter til Det franske Fragtnævn
- 24.09.1940 afsejlet Dakar; hvorefter tilbage under engelsk administration
- 30.10.1942 torpederet af tysk U-659 ud for Kanariske Øer på rejse Freetown-England med stykgods

ss *Ulrik Holm*

- bygget 1905, 2550 tdw, D/S Progress
- 09.04.1940 i Blyth for lastning af kul til Danmark; beslaglagt af England; bestyrer W. A. Souter Ltd., Newcastle
- xx.05.1940 overdraget i Rouen til Frankrig; omdøbt til *Sainte Isabelle*; bestyrer Cie de Navigation Paquet, Marseilles
- xx.01.1943 tilbage under engelsk administration; tilbagedøbt til *Ulrik Holm*
- 06.10.1943 tilbageleveret til Danmark

ss *Viola*

- bygget 1929, 2480 tdw, D/S Torm
- 09.04.1940 på rejse Dakar-Marseilles med jordnødder
- 19.04.1940 beslaglagt i Oran af Frankrig; omdøbt til *Saint Denis*; bestyrer Cie de Delmas & Vieljeux, Paris
- 09.12.1941 torpederet (ved en fejltagelse) af tysk U-652 ved Balearerne

ss *Aalborg*

- bygget 1920, 1900 tdw, D/S Dannebrog (C. K. Hansen)
- 09.04.1940 i Leith for lastning af kul til Danmark; beslaglagt af England; bestyrer (?)
- 09.05.1940 overdraget i Lorient til Frankrig; omdøbt til *Saint Lucien*; bestyrer Soc. Maritime Nationale, Lorient
- 25.11.1942 rekvitioneret af Tyskland som »Sortehavskib»; tilbagedøbt til *Aalborg*; tysk flag
- 12.04.1943 torpederet ud for Port Vendres af engelsk ubåd *Unruly* på rejse Valencia-Marseilles med frugt.

Bjarni Ákesson Filholm

M/S *Tjaldur*

Mit første møde med det færøske rederi, Skipafelagið Føroyars M/S *Tjaldur* af Tórshavn var engang i begyndelsen af 1950'erne. Født på Færøerne af færøsk mor og med dansk far, faldt tidspunktet for søsætningen af skibet i Aalborg og min fødsel i Vestmanna nogenlunde sammen.

Da *Tjaldur* derefter kom til Færøerne så jeg det første gang. Siden fik jeg mange gange lejlighed til at sejle mellem Danmark og Færøerne ombord på fartøjet. Ganske vist altid som passager idet mine egne maritime erfaringer kun strækker sig til et duelighedsbevis i sejlads og et sommerferie studenterjob som dæksdreng ombord på M/S *Østersøen*.

De oplevelser og glæder *Tjaldur* gav mig, har jeg aldrig helt kunnet glemme og min fascination af skibet og dets omgivelser var og er stadig dyb. Alle er enige om, at det var et usædvanligt smukt skib, og at det var uhyre sødygtigt beviste det gang på gang i Nordatlantens vinterstorme.

Jeg fornemmede, at skibet altid lå og ventede på mig, og jeg følte tryghed ved dets store, sorte og stærke stålskrog og det lakerede træværk. Jeg husker endnu glæden ved at komme ombord, lyden af de færøske stemmer, maskinens vibrationer, måden skibet bevægede sig på gennem de enorme, grønne og tunge vandmasser, loggens summen fra agterdækket, euforien ved at stå ved et køje og se gennem mørket på den anden side af glasset, søgangen med Atlantens rytme svøbt omkring min køje og mig selv, stoltheden over at være undervejs på så fornemt et skib og at færdes hjemmevant på alle dæk, lejdere, saloner, for- og agterstavn, dieseldampene fra skyldet bag den elegant formede og gulmalede skorsten, køen ved kiosken, samt at søsygetabletterne dengang hed »Neptusan«. Min sidste tur med skibet var engang i midten af 1960'erne.

I 1967 hørte jeg, at *Tjaldur* var blevet solgt til Chile, omkalfatret til flådeskib og havde fået nyt navn, *Aguiles*. Det brød jeg mig ikke synderligt om, hverken at det var blevet solgt eller at det var blevet krigsskib; og slet ikke at det havde fået nyt navn.

Siden blev fartøjet lavet om til passagerskib igen. Det fik i den forbindelse endnu engang nyt navn, M/V *Pomairé*, og foretog flere rejser langs den chilenske kyst og til Antarktis. I sommeren 1991 forliste det under en orkan ud for Valparaiso. Alle ombordværende blev reddet.

Først et rids af forhistorien om skibe med navnet *Tjaldur*.

Fra Ø.K. fik Skipafelagið Føroyar et blot otte år gammelt skib, bygget i 1916. Det var passagerskibet *St. Thomas*, som efter sejlads på de Vestindiske Øer og et kort intermezzo under engelsk flag blev tilbudt Færøerne. Prisen var såre lempelig, og i den forbindelse blev der indgået en overenskomst mellem Justisministeriet, Det Forenede Dampskips Selskab og Skipafelagið Føroyar. Ifølge denne skulle Skipafelagið Føroyar påtage sig at oprette en direkte rute mellem København og Færøerne. Dette skib blev det første S/S *Tjaldur* og det begyndte at sejle i 1925. Selve navnet *Tjaldur* er det færøske ord for strandskade, som er den færøske nationalfugl.

Da 2. verdenskrig brød ud, blev forbindelsen til Danmark afbrudt. Briterne besatte Færøerne og beslaglagde S/S *Tjaldur*, som de brugte til sejlads gennem alle krigsårene.

Men da krigen var slut overtog Skipafelagið igen *Tjaldur*. Noget ramponeret ganske vist, men det blev repareret, sat i fin stand og begyndte at sejle igen i foråret 1946. Men efter blot nogle få måneder indtraf ulykken den 27. juni samme år. *Tjaldur* sejlede en sommernat i tæt tåge på klippekæret Mjóanes og sank. Et menneske mistede livet denne uheldsnat, der samtidigt var en sand tragedie for den færøske skibsfart og nation.

Kort tid efter (1947) købte Skipafelagið Føroyar passagerbåden *Gullfoss*, bygget i 1915 af Island, som netop havde bygget et nyt. *Gullfoss* blev omdøbt til S/S *Tjaldur* (det andet med dette navn) og sejlede indtil 1953, hvor det blev lagt op.

Herefter kom det *Tjaldur*, som er denne artikels emne, og som varetog Danmarkssejladsen til sidst i tresserne. Dette *Tjaldur* var det tredje passagerskib, som Skipafelagið Føroyar ejede med dette navn. Det var samtidig det eneste, som rederiet selv lod bygge.

Værftet afleverede skibet til Skipafelagið Føroyar i januar 1953. Prisen var 10-11 mill. kr. Grunden til den forholdsvis høje pris var, at man ønskede et hundrede procent moderne og solidt passagerskib, der levede op til alle internationale konventioner og sikkerhedsbestemmelser. Og det fik man.

Den første februar stævnede så dette nye, smukke og fornemme fartøj ind i Tórshavn væg. Og det var storslået og prægtigt at se på. Det var bestemt ikke mindre smukt og hyggeligt indenbords, og færingerne tog skibet til deres hjerter. Over alt sporedes en stolthed over, at et lille nordatlantisk ørige kunne mønstre et så stort, stærkt og smukt skib.

Det var begyndelsen til en maritimt set spændende periode med dette skib som hovedperson, og i alle de år *Tjaldur* sejlede under færøsk flag, var det færingernes flagskib. Et skib, der ikke på nogen måde stod tilbage for noget andet passagerskib i disse områder.

Det nye *Tjaldur* kunne medbringe ca. 300 rejsende. Nogle år lagde det ind til Shetland og Norge på vej til og fra Danmark og Færøerne. *Tjaldur* sejlede også indenrigs til bl. a. Klaksvik, Vaag og



*M/S Tjaldur af Tórshavn
i midten af 1950'erne.*

Tverå. Et efterår (1955) var skibet i Grønland efter folk og udrustning fra pladsen ved Færingehavn samt tuberkulosesyge grønlandske patienter til behandling i Danmark. I 1967 blev *Tjaldur* solgt som troppeskib til Chile. Skibet blev slettet af skibsregistret den 30. januar 1968.

Skipafelagið købte i stedet i 1967 et 22 år gammelt skib, det norske M/S *Astrea* af Bergen til at erstatte *Tjaldur*. Også dette skib fik navnet *Tjaldur* og kom til at sejle under Panamaflag. Det bevirkede, at der i Danmark blev en del avispolemik angående omgæelse af de nordiske sikkerhedsregler, og at skibet i folkemunde på Færøerne kom til at hedde *Panama-Tjaldur*.

Det havde også efter sigende et udslidt maskineri, og var slet ikke på niveau med det tidligere *Tjaldur*. Ex *Astrea* kom ikke til at sejle længe. Den 28. oktober 1968 sejlede det fra Færøerne på sin sidste tur. Det var Skipafelagiðs sidste egentlige passagerskib, og det blev en vemodig afslutning på en usædvanlig smuk næsten 50 år lang æra, hvor skiftende skibe med navnet *Tjaldur* i storm og stille havde sejlet i fast rutefart med passagerer mellem Færøerne og Danmark.

For en god ordens skyld skal det lige i en parentes nævnes, at D.F.D.S. i sin tid ejede et skib med navnet *Tjaldur*, før end Færøerne fik deres eksemplarer.

Og nu tilbage til M/S *Tjaldur*, nybygning nr. 110 på Aalborg Værft. Kontrakten mellem Skipafelagið Føroyar og Aalborg Værft tegnes den 30.05.1950. Kølen lægges den 29.09.1951. Søsætningen foregår den 28.06.1952. Afleveringen finder sted den 21.01.53.

Lørdag den 28. juni 1952 kl. 13 blev Aalborg Værfts nybygning nr. 110 søsat.

Siden arbejdede man beslutsomt videre med apteringen, og den 10. januar 1953 lå skibet klart til den tekniske prøvesejlads. Den fo-

regik i Limfjorden, og skibssingeniører og andre sagkyndige var særdeles godt tilfredse med resultatet.

Skibets hoveddimensioner:

Længde overalt: 88.638 m

Bredde: 13.614 m

Dybde til A-dæk: 10.597 m

Dybgang: 5.640 m.

Det nye *Tjaldur* (XPPP) på 2661 brt. – 1462 nrt. – var et fuldt moderne passager-, post- og fragtskib med køjeplads for ca. 300 passagerer. Med dækspassagererne ville skibet være i stand til at føre 400 passagerer.

Skibet blev bygget til Lloyds højeste klasse med forstærkning til sejlads i is samt i overensstemmelse med den nye internationale konventions betimmelser for passagerskibe i international fart. Der blev i stor udstrækning anvendt elektrisk svejsning til de forskellige konstruktioner. Dækshuset på badedækket blev udført af aluminium for at opnå en så god stabilitet som muligt.

Der var 4 (A, B, C, D) gennemgående dæk. For passagererne blev der på de tre øverste indrettet lyse og venlige kamre i tre klasser foruden to luksus-kamre med separat bad og toilet.

1. kl. passagerer havde 2-mandskamre udstyret med 2 køjer samt 2 klapsofaer til brug i turistsæsonen, i alt 136 sovepladser. 2. kl. passagerer fik 2-4 og 6-mandskamre, i alt 70 sovepladser. Alle kamrene var udstyret med håndvask med varmt og koldt vand samt varm og kold lufttilførsel gennem indstillelige spjæld. 3. kl. passagerer boede på B- og C-dækket i passagerkamre, i alt 86 sovepladser. Disse kamre forude var af interimistisk karakter og skulle kun opstilles i turistsæsonen. Om vinteren kunne de let fjernes igen, og så kunne pladsen i stedet anvendes til last.

Besætningen – omkring 50 personer i alt – var placeret i rummelige en- og tomandskamre. Skibets officerer boede midtskibs, tjenerpersonalet agter og øvrigt mandskab på B-dæk forude.

På A-dækket indrettedes i dækshusets forkant rygesalon for 1. kl. med 78 siddepladser. På B-dækket indrettedes 1. kl. spisesalon med 60 siddepladser. Indgang til 1. kl. ryge- og spisesalon gik gennem en stor, smuk hall. På B-dækket agter indrettedes 2. kl. spisesalon med 68 siddepladser.

Skibet havde 3 lastrum, hvoraf nr. 1 og 2 havde ställugedæksler. Lugerne og lastrummene blev betjent med lossebomme og elektriske spil. Yderligere var der ved last nr. 2 ved fokkemasten anbragt en 20 tons tungtgodsbom. Det underste lastrum var konstrueret til kølelast for frosset kød og fisk. Det kunne køles ned til -18 grader C og var et kombineret last- og proviantkøleanlæg bestående af tre rum. Hvert rum kunne nedkøles separat og anlæggets automatiske udstyr muliggjorde en nøjagtig indstilling på enhver ønskelig temperatur fra minus 18 grader C til plus 4 grader C. Til proviantkøle-

*Stormvejr på Nordatlanten. Scene
fra Tjaldurs kommandobro.*



anlægget hørte kødrum, grøntrum, rum for tilberedte varer og et rum for fisk.

Skibet var udstyret med det mest moderne tekniske navigationsudstyr som radio, telegraf, radiotelefon, ekkolod, radar og decca-anlæg.

Motoranlægget omfattede 1 stk. direkte omstyrbar, enkeltvirkende 9-cylindret, 2-takts, indelukket, tryksmurt trunk dieselmotor, B & W type 950-VF-90 med trykforstøvning, der udviklede 4360 IHK ved 190 o/m med en tophastighed på 18 knob.

Temperaturen ombord reguleredes gennem et anlæg, der blæste henholdsvis varm og kold luft ind i kamre og saloner.

Foruden de store ryge og spisesaloner på alle klasser, var der indrettet særskilt damesalon og en bar

Maden tilberedtes i en elektrisk udstyret kabys, hvorfra den blev sendt videre til de forskellige saloner med elevator. Der var opvaskemaskine og de fire proviantkølerum sikrede rigelige og friske forsyninger under overfarten.

Man havde lagt stor vægt på effektiv brandsikring. Skibet var ind delt i flere lodrette brandzoner og hovedtrapperne indenfor hver zone var udført af rustfrit stål. Skodderne om trapperne samt skodder i korridorer, gange og radiorum var udført af materiale, der opfyldte de konventionelle sikkerhedskrav og lidt til. Den solide brandsikring gjorde, at passagerne ved en eventuel brand overalt kunne komme i sikkerhed. I øvrigt var der automatisk brandmeldeanlæg i alle kamre og røgmeldeanlæg fra alle lastrum. På kommandobroen kunne man på et instrument-display se, hvor en eventuel brand var brudt ud.

Hvad indretning, aptering og materialer angik, havde man ud over kravene om sikring mod brand samtidigt satset på kvalitet. Resul-

tatet var en smagfuld og solid indretning med skodder og møbler udført af ege- og asketræ. 1. klasses rygesalon var udført i fransk nøddetræ, og overalt anvendte man ædle træsorter som rosentræ, mahogni, ahorn og cedertræ. Hallen der førte ind til salonerne var for eksempel smukt udført i teaktræ.

Alt i alt et førsteklasses passagerskib, som havde et usædvanligt smukt udstyr og udseende og al den komfort man kunne ønske sig. Hyggeligt var der også ombord. Et smukt skib både ude og inde og en fornem reklame for dansk skibsbygningskunst.

Uden højtidelighed af nogen særlig art overtog det færøske rederi den 21. januar 1953 *Tjaldur* fra Aalborg Værft, og efter afleveringen indsattes skibet som planlagt på ruten mellem Færøerne og København

Sejltiden mellem København og Tórshavn blev nu forkortet med 33 procent eller et helt døgn med indsættelsen af den nye M/S *Tjaldur*. Skibets forgænger gjorde med sine 11 knob turen på tre døgn, mens nybygningen klarede strækningen på to døgn, idet den løb 18 knob let lastet. Også passagerkapaciteten og lastrummenes størrelse var væsentligt større på det nye skib.

Torsdag den 29. januar stævnede *Tjaldur* ud fra Københavns havn på sin første tur mod Færøerne med ca. 100 passagerer ombord. På denne rejse fik skibet sin ilddåb, for da man nåede op omkring Shetlandsøerne bød alle orkanens djævlé op til dans på Nordatlanten. Uvejret kom som et lyn fra en klar vinter himmel ved middagstid om lørdagen. På et tidspunkt var vindstyrken 11. Ved denne lejlighed blev der smadret nogle rudér og andre småting, men *Tjaldur* led ikke nogen alvorligere skader. Skibet viste sig at være usædvanligt sødygtigt og let at manøvrere for besætningen.

Modtagelsesfestlighederne af *Tjaldur* i Tórshavn var planlagt til søndag morgen kl. 10.00, men orkanen havde været så voldsom, at *Tjaldur* havde måttet ligge underdrejet i 12 timer nordén for Shetland, og skibet ankom noget forsinket (ni timer senere end beregnet) til Tórshavn og modtagelsesceremonien. Derfor blev arrangementet først afholdt kl. 19.00. Det var mørkt og koldt, men der var masser af folk på kajén for at se skibet lægge til. Der blev holdt taler, der var korsang og hornmusik samt opfordringer til alle på Færøerne om at stå sammen om dette hidtil største nye skib under færøsk flag.

Dernæst begyndte hverdagen for skibet, dets besætning og rederi. Man sejlede året rundt rutefart mellem Danmark og Færøerne. Hver tur frem og tilbage, med ophold, losning, lastning og sejlads mellem øerne indbefattet, var berammet til at vare ca. 10 dage. Der sporede allerede fra starten stor tilfredshed med skibet på Færøerne, og andre må også have fået øje på dets kvaliteter for allerede i maj 1953 kommer der fra én ikke navngivet køber et bud på 11-12 millioner kr. for *Tjaldur*. Skipafelagið Føroyar ønskede én

*Tjaldur i grønlandske farvand.
Her ved Julianehåb, 1955.*



langt højere pris og ville ikke sælge for under 15 millioner. Så det blev heldigvis ikke til noget i denne omgang.

Det skal som et kuriosum nævnes, at al den tid *Tjaldur* sejlede i rutefart mellem Danmark og Færøerne var det et fast punkt i henholdsvis den færøske og danske radioavis. Det blev her nævnt, hvornår skibet ville ankomme og afgå.

I 1955 blev det navnkundige skib kendt på grund af en anden hændelse. Det skete under det såkaldte oprør i Klaksvik, hvor en delegation (dommer, politimester, landsstyremedlem) rejste til Klaksvik for at gennemføre en fogedforretning og sætte stridens midtpunkt, den omdiskuterede læge Olaf Halvorsen, ud. Det lykkes dog ikke for delegationen at fuldføre sit ærinde. Derimod blev den jagtet tilbage til havnen af vrede klaksvikinger. Delegationen måtte søge tilflugt ombord på *M/S Tjaldur*, som først fik kappet fortojningerne og siden måtte søge tilflugt i Fuglefjord.

I efteråret 1955 sejlede *Tjaldur* en tur til Grønland for dels at hente grønlandske tuberkulosepatienter, både børn og voksne, til behandling i Danmark og dels for at hente færøske fiskere fra Færingehavnen.

1956 bliver en rigtig isvinter og i februar måned kommer *Tjaldur* på forsiden af de store danske aviser med fotografier, der viser et malerisk og totalt overiset skib.

I december 1957 nåede *Tjaldur* noget forsinket til København efter en meget hård julerejse med endnu en orkan i Nordatlanten. Det hele begyndte med at *Tjaldur* lå solidt og godt fortojet i Klaksvik, og passagerne hyggede sig indendøre i de lune saloner. En hylende orkanagtig storm satte pludselig ind af al kraft og med et gennemrystedes skibet at et voldsomt ryk. Den agterste fortojning var sprængt. En tyk stålwire havde skrællet skibssiden op over det meste af et par meter, inden wiren gav efter og lod *Tjaldur* glide fra kaj.

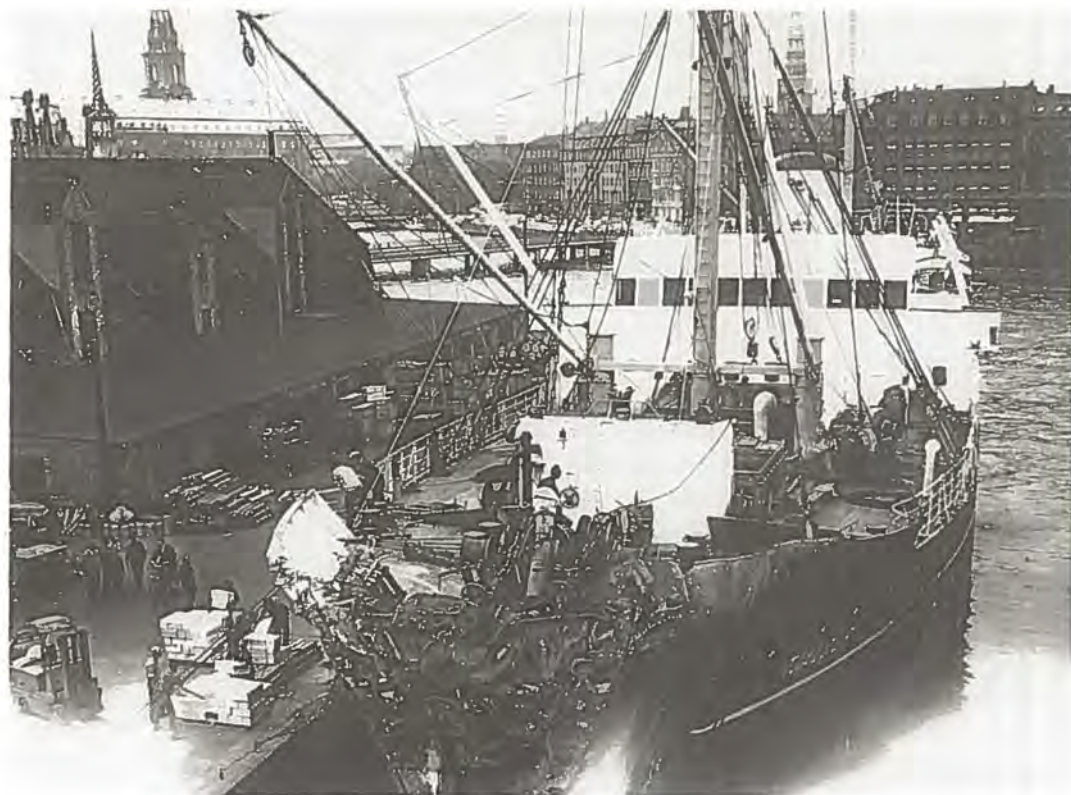
Endnu et voldsomt vindstød og alt løst på dækket blev revet over ende. Det lykkedes i sidste øjeblik at få en svær nylontrasse i land, og *Tjaldur* kunne hales tilbage til kajen, hvor landgangen lå knust og sammenkrøllet. Efterhånden faldt vejret lidt til ro, (nu kun ca. vindstyrke 9), og hovmesteren og tjenerne kunne så småt begynde at pynte op i salonerne med juletræer, der blev surret fast. *Tjaldur* afsejlede omsider med gran i masterne og 100 passagerer, og det blev starten på en af skibets værste vinterrejser.

Først skulle skibet rundt til de forskellige bygder på øerne for at tage julepost og julepassagerer ombord, og gang på gang måtte losse- og lastearbejdet afbrydes på grund af vejret. Man var forsinket, da man lagde kursen mod Danmark. Da man rundede og slap Suðuroy, mærkede man virkelig stormens vælte. Porcelænet knustes, skønt tjenerne gjorde, hvad de kunne. Der var ikke meget at stille op. Dugene blev ikke fugtede, de blev vandet med kander og alligevel var det ikke muligt at få hverken mad eller glas til at stå fast. I rygesalonen blev der serveret kaffe i kopper uden underkop, men det hjalp ikke særlig meget, når *Tjaldur* tog en af sine regelmæssige dybe gyngeture. Kopper og kander fløj igennem lokalerne, af og til fulgte et par mennesker med. Inde i kahytterne stod det ikke bedre til. Størstedelen af passagererne var søsyge og kurede frem og tilbage i takt med skibets bevægelser. Selv for de søstærke tog det lang tid at komme til køjs. Dels skulle man surre alverdens ting fast, hvis man ville have en nogenlunde rolig nat, og dels var det ganske svært at holde balancen, når man skulle afføre sig sit tøj. De følgende dage gik på samme måde, og der var ingen trængsel i hverken saloner eller nogen andre steder på skibet. Da *Tjaldur* med to døgn's forsinkelse stod Sundet ind, var både mandskab og især passagerer meget blege og udmattede. Da skibet lagde til ved Asiatic Plads og de rejsende, famlende og usikkert gik i land, sagde kaptajn Erik Mohr: »Kan vi så få dementeret, at julesejladser altid foregår i magsvejr«.

I julen 1959 var der igen meget dårligt vejr i hele Atlanten. *Tjaldur* var fem døgn om en juleskibs-tur fra Tórshavn til København. Det skyldtes dels meget dårligt vejr på hele rejsen, og dels at *Tjaldur* deltog i eftersøgningen af det tyske fragtskib *Mercur* af Flensburg, som forliste i Nordsøen i december måned.

I september 1961 bliver *Tjaldur* involveret i en dramatisk kollision med DFDS's fragtbåd *M/S Colorado*. Det sker ved Lappegrunden nord for Helsingør, flere mennesker kommer til skade, men heldigvis kun to så alvorligt, at de må indlægges på hospital.

M/S Tjaldur afgik fra Færøerne den 8. september, 1961. Ombord var 241 passagerer og en besætning på 55 mand. Efter to døgn's rolig og behagelig rejse kom *Tjaldur* ind i dansk farvand. *Skagens rev* fyrskib passeredes kl. 11.55. Det var søndag den 10. september, en lun dansk sensommerdag. I Kattegat mødte man det nye D.F.D.S.-



Tjaldur ved kaj i København
efter kollisionen på Øresund,
1961.

skib, M/S *Freesia* som kom fra Newcastle. Dette skib var også på vej mod København, og det sejlede hurtigt. Det gjorde *Tjaldur* også, godt og vel 16 knob. Skibene fulgtes ad ned gennem Kattegat, da vejret var fint og klart. Man nærmede sig indsejlingen til Øresund med sundbyerne Helsingør og Helsingborg. Ved Lappegrunden lå *Freesia* ud for *Tjaldurs* styrbords side, siden mindskede *Freesia* farten og skibene skiltes. Rejsen var hidtil gået helt uden problemer, men i det øjeblik *Tjaldur* slap Lappegrunden blev man på broen opmærksom på et nordgående fartøj, der også sejlede med god fart; små fjorten knob.

Klokken var da ca. 19.50 dansk tid. På *Tjaldurs* kommandobro befandt sig kaptajn Hans Jatnagaard, overstyrmand J. P. Arge og rorgænger, matros J. Egholm. Vinden var svag, styrke 3, og sigtbarheden god. Heroppefra så de det andet skibs toplanter og røde sidelanterner ca. 3 streger om styrbord. Klokken 19.55 passedes *Lappegrund* fyrskib. Det modgående skibs røde sidelanterne sås stadig ca. 3 streger om styrbord. Så snart *Tjaldur* var klar af fyrskibet, blev skibet drejet mod den normale kurs 180 grader retvisende. Under drejet til denne kurs på ca. 170 grader retvisende sås begge det modgående skibs sidelanterner ca. 1 streg styrbord, hvorefter der blev drejet hårdt styrbord over. Samtidig afgav *Tjaldur* én

kort tone med fløjten. Under det videre drej styrbord over sås det andet skibs grønne sidelys om bagbord. Der blev slået »Meget langsomt frem«, »Stop« og »Fuld kraft bak«. Klokken var da 19.57. Der blev fortsat drejet hårdt styrbord over. Kl. 19.58 tørnede *Tjaldur* ind i det andet skibs styrbords side ud for 1-lugen. Kollisionen skete ca. en halv sømil syd for *Lappegrund* fyrskib.

Det påsejlede skib var DFDS's 5.500 brt. store og moderne (bygget på Helsingør Værft i 1958) fragtskib *M/S Colorado* som var på vej til Sydamerika med tolv passagerer, som var kommet ombord i København samme aften, samt med en last på 9000 tons kul fra Gdynia i Polen, hentet dagen før.

Før sammenstødet var der ingen tilløb til panik blandt passagererne på *Tjaldur*, da de på trods af det klare vejr først så *Colorado* dukke op, da det var for sent og en ulykke var uundgåelig. Skibene sejlede med stor fart, da de stødte sammen, og kollisionens voldsomme brag kunne høres helt ind til Helsingør i den stille aften.

Lige så snart skibene kom fri af hinanden ledsagede *Tjaldur* det hårdt skadede *Colorado* ind til kysten. *Tjaldur* blev i nærheden indtil et dansk hjælpe- og undsætningsskib nåede frem. Det viste sig dog hurtigt, at begge skibe kunne klare sig selv, og så lagde man ombord på *Tjaldur* kursen mod København; for egen men stærkt nedsatte kraft.

Tjaldur fortsatte mod København med ankomst noget senere end beregnet ca. kl. 22 til kajen ved Strandgade, hvor mange mennesker fik mere end en times ventetid til mødet med venner og familie fra Færøerne. De ventende i København fik måske nok indtryk af, at det stod meget værre til ombord, end det rent faktisk var tilfældet. Dels fordi *Tjaldur* så slemt medtaget ud, da to svære slæbebåde trak skibet lige ind foran de pårørende, og dels fordi 8-10 ambulancer holdt og ventede på Asiatisk Plads i København sent denne søndag aften.

Videre er at fortælle, at *Tjaldur* derefter den 13. september sejler til Aalborg for at blive repareret. Men hermed er skibets trængsler ikke forbi. Dagbladet »Politiken« skriver den 14. september 1961: »Nu også brand på *Tjaldur*. Færøskibet *Tjaldur* kom i morges til Aalborg Værft for at blive repareret for skaderne fra sammenstødet med *Colorado*. Et par timer efter ankomsten udbrød der en voldsom brand i skibets ødelagte stævn. Branden, som formentlig skyldes gnister fra en skærebrænder, greb kraftigt fat i en del maling og tovværk, og der udvikledes voldsomme røgskyer. Værftets eget brandkorps tog fat og senere kom Aalborg brandvæsen til, hvorefter det lykkedes at få branden under kontrol«.

Først den 29. januar 1969 – 8 år efter, at kollisionen fandt sted – afsagde Sø- og Handelsretten dom i sagen. Den lyder som følger:

»Thi kendes for ret: Skylden for kollisionen den 10. september 1961 mellem *M/S Tjaldur* og *M/S Colorado* bør påhvile *M/S Tjaldur*

med tre femtedeale og M/S *Colorado* med to femtedeale«. Retten udtaler blandt andet følgende: »Hvad angår de to skibes manøvrer umiddelbart inden kollisionen, finder retten ikke grundlag for at kritisere, at de to førere disponerede som sket; det var umuligt da med sikkerhed at kunne bedømme situationen«.

I 1966 var der igen røster fremme om at sælge *Tjaldur*. Rederiet opnåede et fordelagtig tilbud på *Tjaldur* fra Chile, og det blev besluttet at sælge *Tjaldur* fordi den stigende konkurrence siden 1963 fra luftfartens side gjorde det økonomisk problematisk med en rentabel fortsættelse af skibets drift.

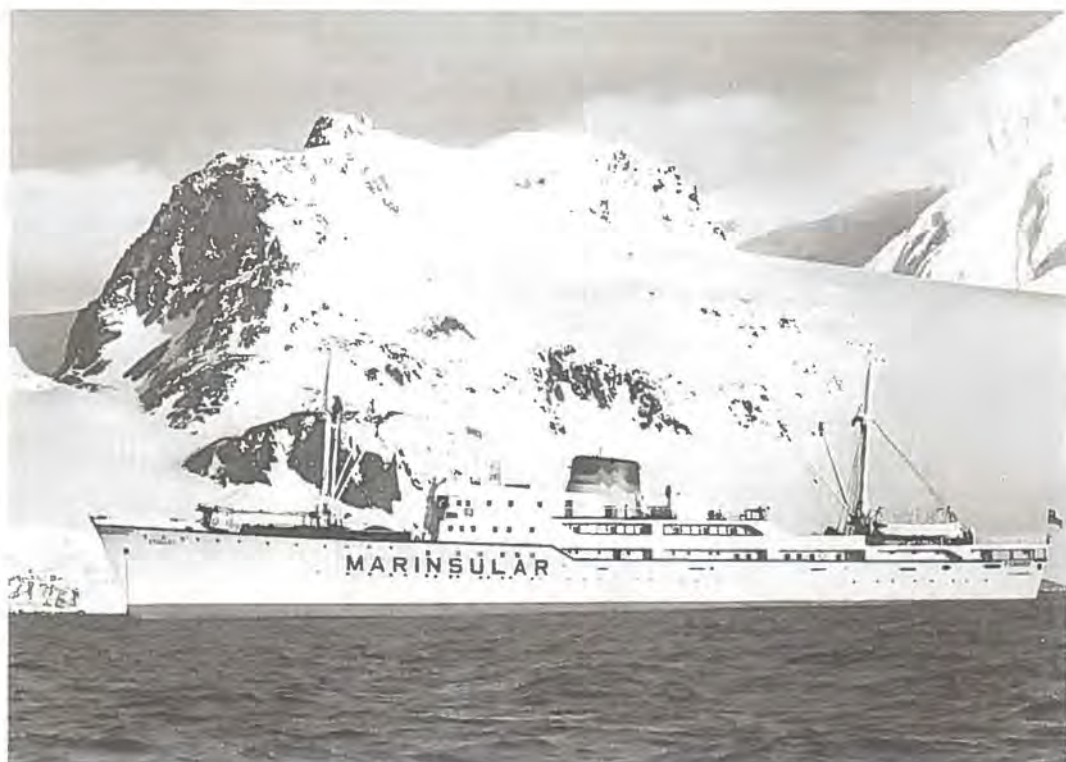
Den 14. november 1967 (ifølge Bill of Sale) blev *Tjaldur* af sit færøske rederi overdraget til køberen, den chilenske marine, »Director-General de los Servicios Armada de Chile«. Prisen var ca. 11 mill. kr. eller nogenlunde det samme, som det havde kostet at bygge skibet i 1953.

Det er derfor let at forstå, at der ikke var nogen lys stemning at spore i den store menneskemængde, der den 20. oktober 1967 var forsamlet på havnen i Tórshavn. Fredag aften var den ordinære afsejlingsaften for *Tjaldur*, og nu skulle det afsted på sin »sidste« tur. Da skibet sejlede ud forbi molen denne aften og tudede sit farvel for sidste gang, følte mange færingers og andres et dybt savn. De tolkede dette salg og denne sidste afrejse som et tilbageskridt.

Kort efter ankomsten til Chile (januar 1968) begyndte skibet sin næsten uafbrudte karriere som transportskib for Chiles flåde; hovedsageligt omkring Puerto Williams og Arica samt engang imellem også mod øgruppen Fernandez. *Aqiles* foretog også utallige sejlad-

Aquiles (ex-Tjaldur) i chilensk krigstjeneste (1968-1988).





ser mellem yderpunkterne i nord og syd. Skibet gjorde flåden i stand til effektivt og sikkert at opfylde sit hverv. Fra 1968 til 1988 udførte *Aquiles* talrige opgaver, hvis fuldstændige opremsning ville give stof til en lang historisk roman.

I juli måned 1988 blev det udskiftet med et nyt moderne flådeskib. Dette nye fjerde flådeskib fik også navnet *Aquiles*. Med indsættelsen af det nye *Aquiles*, bygget på skibsværfterne i Talcahuano i Chile sluttede det aktive liv for det gamle skib i flåden. Det udgik af tjenesten den 16. august samme år.

For ex *Aquiles* var ny virksomhed fremfor orlov at foretrække, og skibet blev efterfølgende solgt til det chilenske private rederi, »Marinsular« (»Marítima Insular Transportes y turismo S.A.«), som drev og stadig driver rederivirksomhed i Chile. Rederiet ville bruge skibet til bl. a. kystfartøj til øen Pascua (Påskeøen) og turistfartøj til Antarktis om sommeren. Skibet fik endnu en gang nyt navn, M/V *Pomaire*.

Pomaire sejlede flere gange til Antarktis med passagerer, ekspeditioner og forsyninger. Denne periode var en lykkelig tid for henholdsvis skib, rederi og passagerer. Det kunne selvfølgelig ikke blive ved.

Den 19. juni 1991 gik et voldsomt uvejr hen over Valparaiso-området. Det var af en type, som ofte hærger området, og som brin-

Pomaire (ex-Tjaldur, ex-Aquiles) ved Antarktis, 1990.

ger høj sø, lunefulde understrømme og kraftige kastevinde samt voldsomme regnskyl, der gør sigtbarheden ringe. Det betyder store problemer for skibsfarten, og denne storm var ingen undtagelse. Den efterlod et beskæmmende antal skibbrud og sårede i havnen. Den mest alvorlige begivenhed var *Pomaires* forlis.

Pomaire lå på dette tidspunkt i Valparaiso havn, lige kommet tilbage fra en tur til Peru. Fortøjningens trosser og kæder brast, og skibet kom i drift i den voldsomme søgang. På grund af en fejl i maskineriet ombord var der ingen mulighed for at stikke til søs og ride stormen af i rum sø, så skibet blev uhjælpeligt med ankeret slæbende, drevet mod et klippeskær tæt på kajen for endelig at blive kastet op mod kystens klipper. Da ulykken skete befandt der sig 13 besætningsmedlemmer ombord, men de blev alle reddet ved en hurtig og professionel aktion. Man anbragte wirer med redningsstole mellem Baron-kajen og det forulykkede skib, og fik på den måde bragt alle i land i god behold.

Pomaire var forsikret for op mod 1 million dollar i et tysk forsikringsselskab, og repræsentanter herfra ankom et par dage efter strandingen for at undersøge skibets tilstand og bjærgningssituationen. Det blev overvejet at trække skibet af grunden; men da man herved risikerede at forværre skaderne og da de beregnede udgifter herved blev opgjort til langt over skibets handelsværdi, som på daværende tidspunkt var 800.000 dollar blev tanken snart opgivet. Forsikringsselskab bestemte sig derfor til at erklære skibet totalskadet. Dette medførte endelig beslutning om, at skibet skulle ophuges og sælges som skrot.

Derude i Valparaiso-bugten lå så det noble fartøj og ventede på sin fremtidige skæbne, og denne blev en ophugning på stedet, fuldendt i marts 1992. En grusom skæbne for det prægtige skib, hvis

Pomaire (ex-Tjaldur, ex-Aquiles) ved forliset i Valparaiso-bugten i juni 1991.



skrog altid gjorde det bedste for dem, der betrødte dets reaktærsdæk.

Lloyd's Register, »Casualty Return« skriver i 1991 følgende om *Pomairé* og hændelsen: »Stranded on the rocks in Valparaiso Bay on 19/6/91 in heavy weather: subsequently sold and broken up in situ«.

I den anledning skrev jeg nogle år efter følgende digt:

Tjaldur

Somewhere near Valparaiso Bay
There's a tired old ship
wrecked in a storm
now lying at the bottom of the Sea.

North Atlantic cruiser, you could say
timeless nautic beauty
from another time
distant shipyard, seaworthiness sublime.

Ship of grown up nights and childhood days
Neptune's sweetest mistress
countless nautical miles
a long gone ship and still not far away.

Some nights it is like being on board again
salt on my lips, the smells from then
the engine's pounding, the decks' vibrating
I can truly feel it thorough my feet.
Southern island rounded, the waves are rolling free
tableware jingling, the furniture firmly chained
the past in a porthole and the deep green sea;
A child leaning over the rail ...

Svend Aage Andersen

Slaget om Kattegat

Historien om Stena Line's Danmarksfærger

Tidligere, da der eksisterede flere Göteborgrederier, som sejlede på Göteborg-Frederikshavn linien, indgik Stena Line i en konkurrence med disse rederier. I løbet af 1970'erne erobrede Stena en stadig større del af Danmarkstrafikken. Idag, femten år efter at Stena opkøbte konkurrenten GFL, har Stena monopol på ruten. Samtidig har det at rejse med færge ændret sig fuldstændig, og færgerne har udviklet sig fra transportmidler til forlystelsesmetropoler.

Historien om Stena Line er historien om verdens største færgerederi og om en succesfuld skibsreder, kaldet »Vestkystens J. R. Ewing«. Sten A. Olsson begyndte sin karriere som forretningsmand i 1939 med et skrot- og metalfirma på Tjörn, men i løbet af de sidste fire årtier er hans virksomhed ekspanderet til en milliardkoncern. I dag er Stena ikke bare et rederi, men et enormt imperium, som bl. a. omfatter passagertrafik, shipping, offshore og metalhandel. Imperiet er opdelt i tre koncerner – Stena AB, Stena Metall og Stena Line. Den følgende historiske oversigt er dog ikke primært historien om en enkelt person, et færgerederi eller en koncern, men frem for alt historien om udviklingen i det at rejse gennem nogle årtier.

Göteborg-Frederikshavn linjen

Allerede i midten af 1800-tallet fandtes der forbindelser mellem Göteborg og Frederikshavn.¹ Den første dampbadsrejse gik med den tyske damper *Lübeck* og tog 21 timer tur/retur. I 1852 kom den første regelmæssige forbindelse – den danske stats postdamper, der medtog såvel passagerer som last og kreaturer. Men da der ikke fandtes noget trafikunderlag for denne forbindelse, hørte den hurtigt op. I 1860'erne blev der gjort flere kortvarige forsøg på at starte regulær trafik, men det mislykkedes. Først i begyndelsen af 1870'erne, da jernbanen gennem Jylland fra den tyske grænse til Frederikshavn blev klar, skete der en ændring i situationen. Nu opstod muligheden for, at Frederikshavn kunne fungere som »port til kontinentet«.

Linjen Göteborg-Frederikshavn startede for alvor i august 1873. Propelskonnerten *Vulcan* trafikerede som første regelmæssige pas-

1. Jeg bygger i det følgende især på Tidningen Sessan Nr. 2 1975. For en mere udførlig fremstilling se Claes Krantz: Bandet över Kattegatt. Historien om en nordisk förbindelseled. Udg. af Rederibolaget Göteborg-Frederikshamn-Linjen. Göteborg 1951, og Claes Krantz: Vägen över Kattegatt. Udg. af Rederibolaget Göteborg-Frederikshamn-Linjen i anledning av rederiets 25-års jubileum. Göteborg 1960.

sagerskib linjen tre gange om ugen. Overfarten tog seks timer, og daglige ture blev det til omkring 1874-75.

Efter 1888 blev det muligt at rejse med tog fra Göteborg gennem Halland til Malmö. Virkningerne for Göteborg-Frederikshavn linjen udeblev ikke. Nedgangen i gods- og rejsefrekvensen var markant. En ny, kortere vej var åbnet til kontinentet, og Göteborg-Frederikshavn linjen fik vanskeligheder med at hævde sig i konkurrencen.

I de sidste år af 1. verdenskrig vanskeliggjordes søfarten på Kattegat, og i 1918 blev man tvunget til at indstille ruterne. Efter krigen var Göteborg-Frederikshavn linjen som gennemgangsled til kontinentet distanceret af andre trafikelskaber, og i 1924 ophørte trafikken over Kattegat.

Blandt de, som ikke kunne acceptere, at kontakten mellem Jylland og Vestsverige skulle afbrydes, var skibsreder Dan Broström. Han sørgede for, at damperen *Najaden* genoptog trafikken i 1924.² I slutningen af 1920'erne voksede trafikken i bade- og turistsæsonen, og skolerejser til Jylland blev stadig mere almindelige. I 1931 kom biltrafikken igang. Da *Najaden* havde gået på linjen i ti år, var passagertallet tredoblet: fra 5.000 til 16.000 om året.

Sessan-linjen (GFL)

Efter at man i flere år havde propageret for en færgelinje med daglige ture og med en meget større kapacitet end tidligere, startede rederi-aktieselskabet Göteborg-Frederikshavn-Linjen (GFL) – populært kaldet Sessanlinjen – den 2. august 1935.³ Da den nybyggede *Kronprinsessan Ingrid* i juni 1936 blev indsat på linjen, markerede det en milepæl i de dansk-svenske forbindelsers historie. Båden tog 593 passagerer og 25 biler.

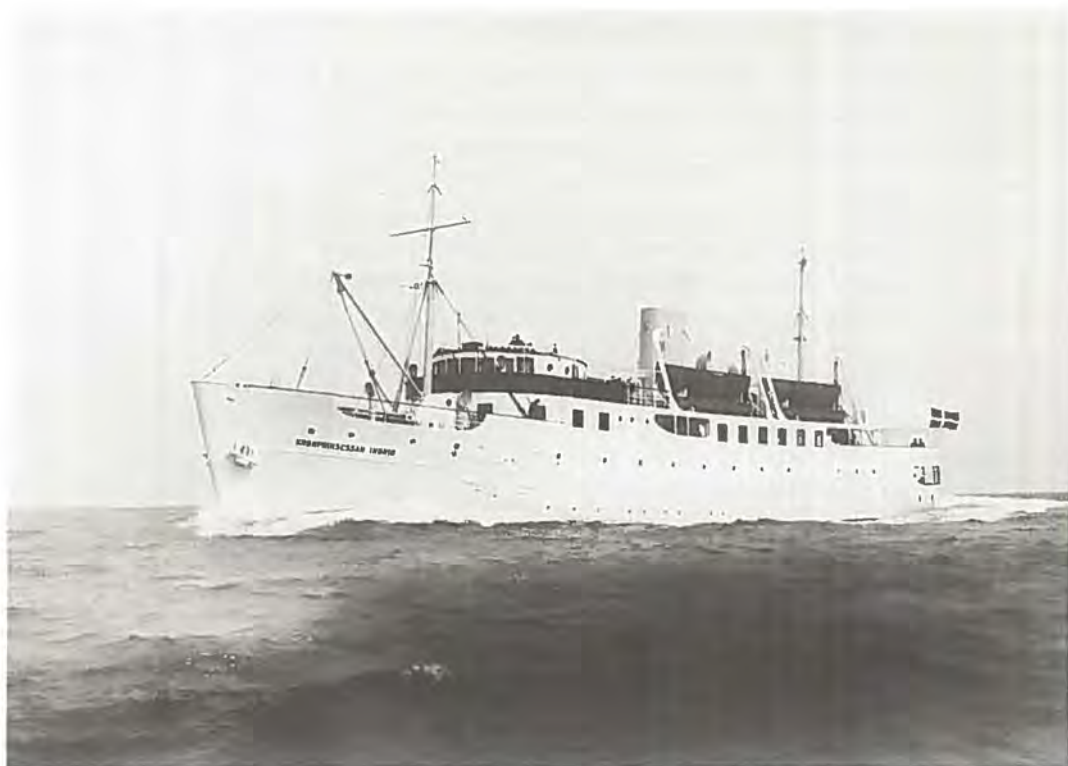
Årene frem til 2. verdenskrig viste stadig stigende cifre for passager- og biltrafikken mellem Göteborg og Frederikshavn. Straks efter krigsudbruddet blev der dog totalstop for trafikken, og »Sessan« var i 6½ år borte fra sin rute. Da færgen genoptog trafikken efter krigen, kunne man trods pastvang og valutarestriktioner indregne mere end 40.000 passagerer alene i sommermånederne. Om efteråret og vinteren lå færgen oplagt ved skibsbroen i Göteborg og fungerede som frokostrestaurant.

I slutningen af 40'erne var *Kronprinsessan Ingrid* for lille, og i efteråret 1950 blev den skåret over og forlænget med otte meter. Alligevel var færgen for lille. På dette tidspunkt lå passagertallet på 90.000 om året, og antallet øgedes for hver dag. I 1950 fragtede linjen lige så mange biler som cykler. Året forinden havde der været dobbelt så mange cykler som biler, og året efter var der dobbelt så mange biler som cykler. Rederiet havde brug for nye færger, og i de følgende år fulgte der stadig større skibe. I 1955 søsattes *Prinsessan*

2. Fritz Schéel: Hallands ångbåts aktiebolag 1850-1925. Göteborg 1926.

3. Tidningen Sessan Nr. 2 1975. En mere udførlig fremskilling i Ingrid R. Svensson et al.: En bok om Sessanlinjen 1935-75 (u.å.). Göteborg 1975.

4. Göteborgs Handels Tidning 4. 6. 1971.



Kronprinsessan Ingrid.
H&S.

Margaretha, som havde dobbelt så stor maskinstyrke som *Kronprinsessan Ingrid* og tog 1.000 passagerer og 75 biler. Denne færge var ikke blot bygget m. h. p. at kunne medtage passagerer, men lige så meget for at kunne tage imod den svulmende strøm af motorkøretøjer. I 1955, det første år den blev indsat, transporterede den 7 gange så mange biler som cykler, og i 1956 27 gange så mange biler som cykler. Nogle år senere blev det nødvendigt med to færger på linjen, og i 1959 søsattes *Prinsessan Christina*. Den havde mange tekniske nyheder, bl. a. bilelevatorer og lydisolering af spisesale, veranda og saloner.

Senere fik Sessanlinjen stadig større og mere teknisk avancerede bilfærger, bl. a. *Prinsessan Christina* (1969) og *Prinsessan Desirée* (1971), som var søsterfartøjer. Dette var en klar fordel, idet besætningerne kunne skiftes mellem de to både, kapaciteten i passager- og biltransporter var lige stor, reservedelene var de samme etc. Disse Sessan-færger blev også forsynet med stabilisatorer, der i høj grad formindskede risikoen for, at passagererne skulle blive søsyge. Fartøjerne havde nu udviklet sig til luksusfærger, flydende dansepaladser og selvbetjeningsbutikker. Der var tre spisesale, konferencelokaler, badstue, legerum, puslerum til de yngste børn, taxfree-butikker og barer med dans på aftenturene.⁴

Stena tager kampen op med Sessan

I begyndelsen af 60'erne, under den svenske spiritusstrejke, brød Stena Line sig ind i trafikken på Kattegat. Stena Line fødtes i 1962, da M/S *Östersåen* den 20. december kl. 09.00 startede færgetrafik mellem Göteborg og Skagen.¹ I efteråret 1963 ændredes destinationshavnen fra Skagen til Frederikshavn. Fartøjsflåden bestod da af en gammel kystdamper og et chartret passagerfartøj, som rummede 400 passagerer. Der var to afgang om dagen. På dagturen var passagererne hovedsagelig husmødre og pensionister, som rejste til Danmark for at købe levnedsmidler, især kødvarer, som var betydeligt billigere i Danmark end i Sverige. Aftenturen var først og fremmest en forlystelsesrejse. Den almene opinion var dog, at Stena Line ville blive en døgnflue, som ikke ville overleve sæsonen. Der gik jo allerede to store færger på samme rute.

Men Stena Line klarede sig over al forventning, bl. a. takket være sin lavprispolitik. Flere og flere rejste med Stena, og man måtte chartre stadig større fartøjer. De første chartrede fartøjer var ikke just nogen luksuskrydsere, og servicen om bord eksisterede praktisk taget ikke. Men da rejsen var billig, blev det at rejse til Danmark pludselig en hverdags-vare for den jævne mand i hele Vestsverige. Snart kom Stena også i tanke om at anordne billige bustransporter til sin terminal, og selv om bådene gik og kom med forsinkelse, var de fulde.⁶

I juni 1964 lå rederiets første egne færge M/S *Poseidon* klar ved kajen. Denne færge var imidlertid kun beregnet til passagertrans-

M/S Poseidon, juli 1966.

Foto: Bernt Fogelberg.



port. Og det var et problem, eftersom behovet for bilfærger var blevet stadig mere udtalt. Bilparken var allerede i 1950'erne vokset år for år, men i 60'erne steg antallet af motorkøretøjer helt eksplosivt. På Stena Line så man sig derfor foranlediget til at bestille to nye færger, som også kunne tage personbiler og lastvogne. I foråret 1965 satte Stena Line sin første egne bil- og passagerfærge *M/S Stena Danica (I)* ind på Göteborg-Frederikshavn-linjen. Færgen var på 2.612 bruttoregisterton (brt) og havde plads til 1.000 passagerer. Det var begyndelsen til en helt ny epoke. Det stod nu klart, at Stena Line var kommet for at blive. Passagergrundlaget forandredes. Der opstod krav om regelmæssig trafik, bedre bookingmuligheder, forstærkning af landorganisationen, restauranter og tax free service. Stena Line voksede, og færgerne blev større og større. *M/S Stena Danica (II)*, som blev indsat på Göteborg-Frederikshavn-linjen i 1969, var på 5.537 brt og havde plads til 1.530 passagerer.

I 1967 åbnede Stena Line en linje til Kiel. På denne indsattes *Stena Germanica*, der havde plads til 1.300 passagerer og 200 personbiler. Gennem 60'erne og 70'erne konkurrerede Stena Line med Sessan om såvel Danmarks- som Tysklandstrafikken (Kiel), og med årene voksede Stena Line både kvantitativt og kvalitativt. I Nautisk Tidsskrift sammenfattes udviklingen sådan: »I begyndelsen af 60'erne drev Stena ca. 15 mindre fragtskibe uden nogen større fremgang. Men vendepunktet kom sent på efteråret 1962, da Sten Allan Ols-son overtog Skagensruten fra et dansk rederi. *M/S Östersöen* afgik den 20. december på sin premieretur. Lave kødpriser i Danmark og muligheder for den lille toldfrie pose med sprut blev grunden til fremgangen. Efter 17 måneder kunne man opregne gevinsten til 22 millioner kroner. Siden gik udviklingen hurtigt. Den ene færge fulgte efter den anden, og den lille kiosk på Stenpiren bare voksede og voksede ligesom fartøjerne».⁷

I 1967, bare 4½ år efter at Sten A. havde startet trafikken mellem Göteborg og Frederikshavn med chartrede fartøjer, havde Stena regelmæssig trafik på fire linjer: Göteborg-Frederikshavn, London-Calais, Stockholm-Åbo og Göteborg-Kiel. I 1968 forårsagede strengere toldbestemmelser med indførelse af told på mad, kosmetik og kapitalvarer på færgerne stor uro hos Stena. »Husmødre! Nu er det slut med madrejserne til Danmark«, lød det truende i avisernes overskrifter. Rygterne om, at Stena Line skulle have planer om at sælge sine færger, blev dog dementeret af skibsrederen.

Stenas image: »Det flydende værtshus«

Lige siden starten i 1962, da Stena etablerede sin Skagenslinje, blev der rejst skarp kritik af færgernes sene aftenture.⁸ Bådene var, hævdede en børneforsorgsdirektør fra Göteborg, helt enkelt »flydende værtshuse«. De kunne lige så godt blive liggende ved Stenpiren.

5. Jeg bygger i det følgende på kompendiet Rubrikernes Stena Line 1967-1985 og Stena Line koncernens Färje-verksamhet 1991. Udg. af Stena Line 1991.

6. Nautisk Tidsskrift Nr. 6 1971, s. 220-225.

7. Nautisk Tidsskrift Nr. 6 1985, s. 172.

8. Jeg bygger i det følgende på Handels & Sjöfartstidende 20. 9. 1963.



*M/S Stena Danica (I).
Foto: Krister Bång.*



*M/S Stena Danica (II).
Foto: Bertil Söderberg.*

Naturene indebar især for mindreårige store risici for spiritusmisbrug og var meget uheldige for unge, som skulle op og på arbejde næste morgen. Fra Skagenslinjen blev der svaret, at man om muligt kontrollerede de unges alder, så alle, der ikke havde opnået den fastsatte alder, blev udelukket fra servering og spiritusindkøb. Man medgav, at indtægterne på spiritussalget var store – en helflaske whisky blev købt for 6-7 kr. og solgt for 24 kr. Fra kritikerside blev der stillet krav om at indskrænke den skattefrie handel med tobak og spiritus på færger i kortdistancetrafik. I Kattegattrafikken til Frederikshavn og Skagen var det til forskel fra f. eks. Øresundstrafikken tilladt at ilandføre hele flasker spiritus og kartoner cigaretter. Dette havde ifølge skibsreder Högberg fra Rederi-Svea med-

ført, at hele trafikken havde mistet det sunde grundlag, den burde hvile på, nemlig befordring af passagerer og fragt. Som det nu var, mente Högberg, måtte indtægterne baseres på en spiritustrafik, hvilket medførte, at hele virksomheden truede med at skævvrides. Faren var, at trafikken skulle blive til spiritustrafik. Heroverfor fremholdt dir. Sven Lindholm, Skagenslinjen, at passagererne på Skagenslinjens både for størstedelen bestod af husmødre og pensionister. Med en sådan kundekategori havde salget af toldfrie varer aldrig udgjort noget alvorligt problem eller skabt nogen vanskeligheder for rederiet eller berørte myndigheder, sagde Lindholm.

»Det er ikke helt så lidt forskel på en sørejse Göteborg-Jylland og f. eks. »sporvognsrejsen« Hålsingborg-Helsingør«, var finansminister Strängs kommentar til Frederikshavn-linjens og Sveaselskabets krav om, at det skattefrie spiritus- og tobakssalg skulle afskaffes. Indskrænkninger i det skattefrie salg forekom på Øresundsfærgerne, men her var utilfredsheden også almen. En sådan almen utilfredshed havde finansministeren ikke hørt tale om fra Göteborg.

Konkurrencen mellem Stena og Sessan

I løbet af 1970'erne skærpedes konkurrencen om passagererne og godset på Kattegat. Man begyndte i pressen at tale om »krigen om Kattegat«. Den store »færgekrig« startede for alvor, da Sessan Line i slutningen af 1969 indsatte sit nye flagskib *Prinsessan Christina* på linjen. Færgen, som havde plads til 1.400 passagerer, blev indsat op til jul, præcis på et tidspunkt, da interessen for indkøbsrejser kulminerede. Selv om der var priskrig mellem de to rederier, var prisforskellen ubetydelig: GFL tog 14 kr. for en endagsbillet, Stenalinen 12 kr. Husmødre og pensionister betalte halv pris. Stena solgte desuden en »bilpakke« for 48 kr., som bilejeren betalte for sig og sin bil. Derefter kunne han have så mange med sig, som der var plads til i bilen. Hos GFL hed det bilweekend-billet, og den gjaldt fredag-søndag og kostede 50 kr.⁹ Der blev i disse år stadig flere biler i Sverige. At der var mange mennesker, som havde fået råd til at køre i egen bil, kunne man bl. a. se ved færgeterminalerne i Göteborg og Frederikshavn, hvor der om sommeren og ved højtiderne var et enormt trafikpres. Indimellem holdt der ventende biler i lange køer.

For Stena gik det godt. I 1972 indviedes den ultramoderne Masthuggsterminalen, som skulle erstatte de tidligere terminaler ved Stenpiren (Danmarkstrafikken) og Skandiahavnen (Tysklandstrafikken). Siden starten på Danmarkstrafikken til Frederikshavn var salget øget hele tiden. I 1972 havde linjen over en million passagerer, og i 1973 øgedes trafikken med 25%. Størstedelen eller næsten 50% faldt ind under de tre sommermåneder, men i 1974 øgedes sal-

9. Rubrikernas Stena Line
1967-1985.

get med 30% i de første fem måneder, hvilket aldrig var lykkedes i tidligere lavsæsoner.¹⁰ Stena kunne fortsat hævde sig i kraft af sine lave priser.

Da Stena startede i 1962, bestod passagererne efter selskabets egne opgivelser for størstedelen af husmødre og pensionister. Samtidig var der dog også en del unge, der rejste med færgen. Ti år senere kunne både Stena og Sessan-linjen opgive kraftige forøgelse i trafikken på linjen. Mængder af husmødre rejste fortsat over Kattegat for at handle billig mad i nabolandet. Tilvæksten af rejsende var dog ikke at finde i denne gruppe, men var spredt over alle kategorier af mennesker.¹¹

I sommeren 1973 var der tre færger på Göteborg-Frederikshavn-ruten. Sessan havde to fartøjer i trafik på linjen og sejlede fire ture tur/retur hver dag, og Stena havde syv daglige ture tur/retur. *Stena Jutlandica* (I), som blev indsat på linjen i 1973, var på 6.333 brt og kunne tage 1800 passagerer. Den var dermed verdens største færge for biler og dagpassagerer. Turen med afrejse fra Göteborg kl. 10 om formiddagen var den klart populæreste. Den var sammen med afgang kl. 7 om morgenen den typiske shopping-tur. I alle årets måneder på nær sommermånederne udgjorde husmødrene en majoritet af passagererne.

Den enorme ekspansion i trafikken viste sig for Stena-linjens del i, at antallet af passagerer i juni måned øgedes med ikke mindre end 30%. På samme tid steg antallet af overskibede biler med 34% jævnført med samme måned i 1972. I første halvdel af juli rejste 150.000 mennesker med de tre færger. Slutresultatet for måneden pegede mod 300.000 passagerer. Den voldsomme passagertop, som man tidligere havde noteret i industriferien, var nu forsvundet. Kurven havde jævnet sig ud og var samtidig steget til et højere niveau.

Et stadig mere almindeligt syn ved Stena-terminalen var de endeløse køer af biler. Den store øgning i antallet af biler beroede dog ikke, som man kunne tro, på, at flere ferierende rejste ned i Europa. På Stena mente man i stedet, at stadig flere tog bilen med over med henblik på en uges rundrejse i Jylland.

På Sessan-linjen regnede man i juni med at overskibe mellem 200 og 250.000 passagerer. Her var man også meget tilfredse med højsæson-cifrene. Man havde fremfor alt mærket en øgning af, hvad man kaldte »kompletterande semestrar«. Mange, som havde sommerhus, syntes, at de måtte ud og rejse lidt og tog tre-fire dage i Danmark. I højsæsonen havde man også noteret en kraftig forøgelse i antallet af udlandsregistrerede biler. Her var det de danske, som dominerede, og ikke nok med, at der var mange danske biler, også passagererne var for en stor del danskere. En del rejste til Göteborg i weekenden, og desuden var der mange danskere, som arbejdede i Sverige og rejste hjem i weekenderne.

10. Göteborgs-Posten 19. 6. 1974.

11. Jeg bygger i det følgende på Arbetet 27. 7. 1973.

12. Citeret efter Rubrikernas Stena Line 1967-1985.

13. Arbetet 2. 12. 1976.

Stadig større Stena-både

Da Sten A. Olsson i 1973 udvidede sit imperium med sit nye flag-skib, »luksuskrydseren« *Stena Jutlandica*, blev han betegnet som »biggest in the world« som færgereder. Hans debut betød, som Torsten Petre fremhæver, en revolution af trafikken: »Det var ham, som indførte de billige rejser, familierejserne og pensionistrejserne. Han var faderen til lillsemestern, og det var ham, som gjorde færgerne til flydende selvbetjeningsbutikker, dansepaladser og natklubber.«¹²

I 1974 blev de to færgeredere Ulf Trapp, Sessan-linjen, og Sten A. Olsson, Stena Line, kåret som »årets mænd« i Frederikshavn. Takket være deres ruter lagde svenske indkøbsrejsende og turister årligt mindst 200 millioner kr. i de Frederikshavnske forretninger. Skibsrederne, der blev kaldt »Kattegats vognmænd«, ville i løbet af 1974 tilsammen overføre tre millioner passagerer og 300.000 biler.

Stenas succes skyldtes i høj grad, at rederiet havde haft held med sine produktudviklinger. Krydstogt kom på mode, og Stena satsede på krydstogt med et omfattende krydstogtsprogram. Opsvinget i bilismen betød også, at et andet af Stenas produkter, »Go as-you-please«, blev en succes. Her behøvede man ikke i forvejen at bestemme sig for, hvilken rute, man ville vælge i Danmark, Vesttyskland, Frankrig eller England.

I 1974 leveredes et søsterfartøj til *Jutlandica*, og det fik navnet *Stena Danica (III)*. Men allerede tre år senere måtte begge færgerne gennemgå en ombygning og forhøjes med 2,3 m. I midten af 70'erne var lastbiltrafikken trods lavkonjunkturen tiltagende.¹³ *Jutlandica* tog ca. 1800 passagerer pr. tur. Det var i størstedelen af året lig med overkapacitet, men i sommersæsonen var kapaciteten på

M/S Stena Danica (III).
Foto: Bertil Söderberg.



Danmarkstrafikken hårdt anstrengt. I 1976 havde passagertallet ikke forandret sig nævneværdigt det sidste år. Det var fremfor alt på lastbilsiden øgningen skete, og Stena besluttede da at satse hårdt på lastbiltrafikken. I højsæsonen – dvs. i sommerhalvåret – mindske- des lastbiltrafikken, mens antallet af personbiler og campingvogne øgedes. Den sidstnævnte vognkategori gav dog rederiet problemer, for campingvognene blev større og større og fremfor alt højere og højere.

Da de to søsterfartøjer *Stena Jutlandica* og *Stena Danica* i 1976-77 blev kløvet på langs, var det for at give plads til et nyt dæk for last- vogne. Operationen, som var unik i verden, øgede lastbilkapacite- ten med næsten 50%. I forbindelse med at øvre bildæk blev for- højet med 2,3 m, blev der åbnet to nye sideporte i bagbords side. Til disse byggedes helt nye lastbilramper ved terminalerne i Göte- borg og Frederikshavn. Lastdækkene blev konstrueret, så de kunne tilpasses den type køretøj, der var flest af. Mens færgerne før ope- rationen kunne tage 30 lastbiler, kunne de efter ombygningen tage 50. Hermed forhøjedes kapaciteten mellem Göteborg og Frede- rikshavn fra 360 til 600 kombinationer pr. døgn.

Rejse i forandring: Ikke bare indkøbsrejser

I november 1978 var der stadig skarp konkurrence mellem Stena og Sessan, og Göteborgs-Posten sammenlignede i en reportage de to færger: Det var mest på restaurantsiden, Sessan og Stena skilte sig ud fra hinanden. Især priserne på à la carten var interessante: Stena lå betydeligt lavere over hele linien. Formodentlig var det Stenas hårde lancering af sig selv som »det flydende værtshus«, der lå bag disse prispolitiske forskelligheder. De mærkedes også i baren, hvor Stena på næsten enhver stærk drik lå nogle kroner lavere end Ses- san. Værtshustænkningen fandtes også i spisesalen, som havde dan- seguly, og hvor gæsterne kunne blive siddende lige fra de forlod Göteborg, til de kom tilbage. Værtshusidéen »solgte« Stena gennem arrangementet aftenrejse og soupé for 35 kr. Tilsvarende »aften« på Sessan kostede 57 kr.¹⁴

Det var fortsat ikke »fint« at rejse med Stena-færge. Det skulle helst være Sessan eller Svenska Lloyd, hvis man skulle færges nogen steder hen. Sessan havde således stadig et meget bedre image end Stena: »Vi har ikke samme målgruppe som Stena. Vi har ikke på samme måde som Stena satset på indkøbsrejser, og derfor har vi heller ikke behovet at ændre vor profil. Sessan har traditionelt stået for kvalitet. – Vi har heller aldrig for alvor forsøgt at sælge os til et yngre publikum. Vi vil stå for andre værdier. – Maden og afslap- ningen er de vigtigste ingredienser i et Sessan-arrangement. Vi har ikke tænkt os at afvige fra den linie«, udtalte Sessans vicedirektør i 1978.¹⁵

14. Göteborgs-Posten 19. 11. 1978.

15. Samme sted.

16. Samme sted.

17. Göteborgs Handels Tid- ning 1. 10. 1982.

Men alligevel var det at rejse i forandring. »Shoppingbådernes tid er forbi«, proklamerede Göteborgs-Posten: I dag er der ingen, der tager til Frederikshavn bare for at købe tax-free chokolade, cigaretter eller dansk mad. Med de nuværende toldlove kan man først efter 24 timer udenfor Sveriges grænser toldfrit føre stærke drikkevarer i land for halv pris. På Danmarksfærgerne koster en karton cigaretter knap halvdelen af prisen i land. Det gælder også om at vælge rigtigt, hvis det skal lønne sig at købe konfektur på færgerne. For øvrigt holder Sessan i snit noget lavere priser i shoppen end Stena, skrev avisen.¹⁶

»Vi har satset på øget kvalitet«, kommenterede Stenas salgschef. »Indkøbsrejserne til Danmark har mindsket i betydning, og så må vi gøre selve det at rejse mere attraktivt«. Det blev da også udviklingstendensen for 80'ernes rejse. Den nye generations færger tenderede til stadig mere at ligne krydstogtfartøjer og blev udrustet derefter. Alle de faciliteter, man kunne ønske sig, skulle findes ombord. Det var dog en omstilling, som ikke skete uden vanskeligheder.

Vinteren 1981/82 blev ualmindelig streng, og Stena-rederiet fik for første gang i sin historie oprettet en speciel »istursplan«, med alt, hvad det indebar af fleksibilitet og improvisationer. Da vinterens anstrengelser var overvundet, indtraf der i foråret og forsommeren 1982 en epidemi af mund- og klovesyge i Danmark, hvilket førte til en reduktion af passagertallet. Importforbudet for danske kød- og mejeriprodukter til Sverige blev først ophævet i midten af september måned 1982. Ganske vist fandtes der andre varer i Danmark af høj kvalitet og til rimelige priser, men alligevel stod det klart for Stena, at de såkaldte indkøbsrejser ikke længere var så attraktive som tidligere.¹⁷ I al fald var den tid forbi, da man bare transporterede rejsende mellem forskellige havne. Siden begyndelsen af 70'erne havde man med held konkurreret med førsteklasses restauranter i Göteborg. Man kunne byde på mad, drikke og service af samme standard som på de førsteklasses restauranter i land. Hvad de landbaserede restauranter ikke kunne tilbyde, var det flytbare miljø.

En færgerejse var på denne måde ikke så meget »søfart«, men snarere et led i byen Göteborgs forlystelsesliv. De rejsende benyttede færgen som alternativ til muligheder, der allerede forelå i land. I stedet for at gå ud og spise inde i byen, tog man med færgen, som gav restaurantbesøget en særlig atmosfære og stemning. I stedet for at gå på diskotek inde i byen, foretrak mange unge at benytte færgen som »flydende danserestaurant«. Set ud fra denne synsvinkel indgik Stena Line i en konkurrence med den lokale forlystelsesindustri.

»Slaget om Kattegat«

I slutningen af 70'erne skærpedes konkurrencen mellem Stena og Sessan/Tor Line.¹⁸ Begge rederier satsede på »jumbofærger« til Danmark, og begge havde otte daglige afgange til Danmark. Allerede i 1977 diskuterede man sig frem til et udkast til samarbejde, men både Sten A. og Sessan-linjens Ulf Trapp stillede sig afvisende. Planerne blev derfor lagt på hylden. Under forhandlinger med den svenske regering om finansiering af nye færger gik Sessan derimod i 1979 sammen med Tor Line. Regeringen besluttede nu at tildele Götaverken Arendal bygningen af *Kronprinsessan Victoria* for Sessan med statslig bestillerstøtte. I denne situation truede skibsfører Ols-son med at åbne trafik på England, dersom Sessan/Tor-Line skulle begynde at konkurrere med linjefart til Tyskland.

I 1979 stod det klart for rederne, at rederivirksomheden på Kattegat måtte rationaliseres, dersom man ikke skulle havne i en akut økonomisk krise i de kommende år: Passagertallet blev holdt oppe gennem kraftige, men dyre markedsføringskampagner. Forøgelsen af oliepriserne havde fordoblet bunkerprisen, og lønningerne steg kraftigt. Desuden var den toldfrie sprut, som gav færgerne et betydeligt tilskud, truet.

Stena Line havde i 1979 taget en stadig større del af Danmarks- trafikken. Sessans markedsandel lå på omkring 44%, Stenas omkring 56%. Men GFL med Ulf Trapp i spidsen ville generobre herredømmet over i det mindste Danmarkstrafikken, hvor Sessan viste reelle overskud. Sessan bestilte da i vinteren 1979 to nye jumbofærger hos Arendalsværftet. Fartøjskreditnævnet, som skulle tage stilling til finansieringen, kom frem til, at en uhørt overkapacitet ville ramme Danmarkstrafikken, når Sessans færger blev indsat i 1981. Under forhandlingerne i Stockholm, hvor repræsentanter for Stena og Sessan diskuterede situationen med Fartøjskreditnævnet, rejste inderkredsen i Stena Line imidlertid til Frankrig for at købe nye Danmarksfærger.

I foråret 1979 besluttede det krisehærgede Broströms rederi at sælge sin aktiepost i Sessan-linjen, dvs. 26,4% af aktierne i Sessan. Aktierne blev købt af Tor Line, som ejedes af Transatlantic, Salén-invest og Salénia med 1/3 af aktiebestanden hver. Fra 1. januar 1980 samordnede passagertrafikken i det nydannede driftsselskab Sessan Tor Line AB. Tor Lines passagertrafik på England havde stor overkapacitet om vinteren, men underkapacitet om sommeren, og samarbejdet med Sessan skulle give mulighed for at kombinere forskellige både. Fra de nye passagerbåde, som Sessan havde bestilt, kunne Tor Line således få hjælp til at transportere flere passagerer om sommeren. Direktør Åke Brandt på Sessan Tor Line var ikke urolig for konkurrencen med Stena: »Vi vender os mod forskellige målgrupper, og der er plads til os begge. Sessan Tor Line vil satse

18. Mats Eriksson/Mai Roth: Stena – Sessan – Tor Line i Slaget om Kattegat. Företagsekonomiska Institutionen, Lund 1981, og Mats Reimertz: »Slaget om Kattegat«, in: Göteborgs-Posten 5. 2. 1981.

19. Göteborgs Handels Tidning 26. 9. 1980.



M/S Prinsessan Christina.
Foto: Bertil Söderberg.

på forlystelser og konferencer. I de sidste to år har vi haft for lille kapacitet på bildæk og derfor ikke kunnet imødekomme vore kunders efterspørgsel. De seneste år har også kapaciteten på passagersiden været for lille. Særlig i højsæsonen og i weekender og højtid. Udviklingen går også mod en høj belægning året rundt. Folk vil rejse på alle tider af året¹⁹.

Samarbejdsforhandlingerne mellem Tor Line og Stena fortsatte i sommeren 1979, men interessen ebbede dog ud, da regeringen den 30. 8. tog stilling for Sessans Arendalsbyggeri. Konflikt på arbejdsmarkedet og stop for færgerne i foråret 1980 øgede færgeskrisen. Bare for Sessans del kostede konflikten ca. 10 mill. kr. Trods alle problemer var samarbejdsplanerne nu helt borte, og Stena skærpede sin markedsføring og øgede til og med lastkapaciteten ved at sætte en lastfærge ind på Kiel.

Stena Line havde i 1979 bestilt to nye jumbofærger ved det franske storværft Chantiers de France i Dunkerque. »Vi må fastholde afstanden til Sessan Tor Line«, sagde man fra Stena i april 1980. At der fandtes nye markeder, viste Stena ved at åbne en ny linje mellem Oslo og Frederikshavn. Herpå indsattes i maj 1979 M/S *Stena Saga* (oprindeligt: *Patricia*), som Stena havde købt af Svenska Lloyds. Linjen blev fra begyndelsen en succes med ca. 325.000 rejsende årligt.

Ekspansionen i Stena Line fortsatte med en ombygning af færgelejet for Danmarksfærgerne, og i januar 1981 indviede Stena en

ny fragtterminal ved Masthuggskajen. Lokaliteterne gav også plads til de nye jumbofærger. Masthuggsterminalen gennemgik en totalrenovering og fik topmoderne terminal- og kontorlokaler. Trafikken blev fra nu af drevet fra to terminaler i Göteborg – med en opdeling, så terminalen ved Masthuggskajen reserveredes for Danmarkstrafikken og terminalen ved Majnabbe for Tysklandsfærgerne.

I foråret 1980 var hele Sessan Tor Line pludselig til salg. Men Sten A. Olssons bud var for lavt og blev afvist. Trapp var med sine 15% den næststørste aktieejers i GFL. Tor Line havde 38%, Staten (SJ) og Göteborg kommune hver 10%. Sten A. Olsson lagde i december 1980 et selektivt bud på Sessan-linjen, som ikke omfattede Tor Line med deres 38%. I januar 1981 meddelte skibsrederen, at han nu havde sikret sig 51% af aktierne i Sessan-linjen. Med dette køb tilintetgjorde han helt forudsætningerne for Sessan Tor Line.

Herefter varslede Sessan i januar 1981 500 ombordansatte med opsigelse. Stena Line ville dog virke for, at så mange som mulig skulle få arbejde indenfor Stena. »Ingen på Sessan behøver at miste jobbet«, meddelte Sjöfolksförbundet, og det endte da også med, at næsten al personale blev overflyttet til Stena Line. Samarbejdet mellem Sessan-linjen og Tor Line afvikledes ifølge en bestyrelsesbeslutning i Sessan Tor Line fra den 1. 3. 1981. Hermed beredtes samtidig vejen for det danske DFDS' overtagelse af Tor Line. Slaget om Kattegat var forbi, i det mindste for denne gang, og Stena havde vundet.

Men herefter fulgte to års diskussioner, forhandlinger og trusler om en opslidende skadeserstatningsproces mod Stena Line. Da alle forsøg på forlig var uden resultat, fik færgestriden et efterspil i Göteborgs tingsret. I stævningen mod Stena Line hævdede rederierne Transatlantic, Sahlénia og Sahlén invest (som stod bag Tor Line), at Stena havde misbrugt sin stilling som majoritetsaktieejers i GFL, at Sessan-navnet var overladt til Stena uden betaling, og at Stena havde fået lov til at leje færger fra GFL til underpris m. m. Alt i alt havde de tre rederier stævnet Stena Line for mindst 100 mill. kr. Bag kulisserne foregik der dog ihærdige forsøg på at nå til en løsning uden at trække »færgekrigen« for en domstol. Efter en lille times forhandlinger i tingsretten den 9. februar 1983 kom beskeden: at Stena havde købt Transatlantics og Sahlén-rederiernes 28.000 aktier i Sessan.²⁰ Stena fik nu fuld kontrol over GFL, og dermed var alle stridigheder løst.

Stena-Sessan-Line

Det nye driftsselskab Stena Sessan Line skulle drive færgetrafik på Danmark, Tyskland og Norge og indgå i Stenas passagerdivision.



M/S Kronprinsessan Victoria.

Men da Sessan-linjen ligesom Stena havde for mange jumbofærger, måtte man rationalisere hårdt. Flåden måtte bygges om, så bl. a. visse dagfærger blev lavet til natfærger. Tysklandstrafikken måtte skæres ned, ligesom også Stena skar ned fra 4 til 2 færger til Danmark. På Danmarkslinjen indsattes i april 1981 den første »jumbojätten« *Kronprinsessan Victoria*, som erstattede *Prinsessan Christina*. Den var på 15.000 brt og havde plads til 2.100 passagerer. På linjen gik desuden Stenas tidligere *Stena Jutlandica* og *Stena Danica* dagligt to ture. I foråret 1982 gennemgik *Kronprinsessan Victoria* en omfattende ombygning på Götaverken Cityvarvet, og efter at kahytscapaciteten var blevet forøget til 1400 senge, blev den i april sat ind på linjen Göteborg-Kiel. I juni samme år blev jumbofærge nr. to, *Kronprinsessan Victorias* søsterfartøj M/S *Prinsessan Birgitta*, indsat på Göteborg-Frederikshavn-linjen. Den skulle erstatte *Stena Jutlandica*, som blev solgt til et canadisk rederi.

Fusionen mellem Stena Line og Sessan-linjen havde kostet penge, og Stena Sessan Line måtte sanere i den tidligere flora af rabatter. Færgetrafikken gik skralt, og der florerede en mængde gratistilbud og billetter til lave priser, men til en middelmådig service. Taxfree-salget ombord var den største indkomstkilde. Tidligere rejste de fleste gratis i vinterhalvåret, men sådan skulle det ikke blive ved med at være. Også udbudet af forskellige former for pakkerejser måtte begrænses. Disse omfattende arrangementer havde tidligere været nødvendige for at holde omsætningen oppe på bådene, frem for alt i lavsæsonerne. Men denne form for arrangementer gav ikke tilstrækkeligt udbytte og var ikke så nødvendig som før, mente man på Stena Sessan Line.²¹

20. Göteborgs-Posten 10. 2. 1983.

21. Göteborgs-Posten 26. 3. 1982.

Sessan-linjen forsvandt i 1981 som eget rederi, men først to år senere, da passagertrafikken inden for Stena-koncernen skiftede navn – fra Stena Sessan Line til Stena Line AB – udviskedes det gamle Sessan-begreb endegyldigt.

Indtil 1983 indgik Stena Sessan Line som en division indenfor moderselskabet Stena AB, men den 1. september 1983 blev Stena Line skilt ud fra Stena AB. I moderselskabet helligede man sig køb og salg af fartøjer, offshoredrift og anden befragtning. Datterselskabet, passagerrederiet Stena Line AB, skulle derimod helt koncentrere sig om at blive lønsom på selve færgedriften. Rederiet fik som følge af dette en egen styrelse, et eget budget og økonomi-afdeling samt senere egen personaleafdeling.

Stena Line bliver »rejseserviceselskab«

I de følgende år forvandlede Stena Line sig fra et traditionelt færgerederi – en passagertransportør – til et moderne »rejseserviceselskab«, hvor service og kundetilpasning var ledestjernerne. Man gik fra en omkostningseffektivitet til en indtægtseffektivitet. Ved hjælp af et omfattende uddannelsesprogram skulle hele virksomhedskulturen forandres. Man ville tage et bredere ansvar for passagererne, ikke bare begrænse sig til færgedelen, men også være en servicegiver før og efter rejsen. Hvor Stena tidligere havde arbejdet med passagertransporter, skulle kunden nu kunne købe andre tjenester, som hang sammen med selve rejsen: høj kvalitet på maden ombord, indkvartering, forlystelser m. m. Stena skulle tage hånd om hele rejsen, ikke bare badturen. Desuden betød den nye forretningsidé, at Stena nu skulle sælge hele rejsepakker. Gæsten skulle f. eks. have mulighed for at købe en hel ferie af Stena. En konsekvens af den nye strategi blev også, at Stena besluttede at investere 80 mill. kr. i et gigantisk conference-, familie- og badehotel i Frederikshavn. Det skulle bl. a. lokke børnefamilier til Frederikshavn. Man forsøgte at drage fordel af, at mange børnefamilier måtte spænde livremmen ind og ikke længere kunne rejse så langt bort på dyre flyrejser. Med conference- og eventyrhotellet Hotel Frederikshavn, som åbnede i 1987, havde man et børnevenligt rejsemål for en relativt billig badrejse.²²

Man indså på Stena, at man i for høj grad havde arbejdet ud fra sine egne behov frem for gæstens. Man havde været et »transport-selskab«, hvor attituden til kunden var barsk og kynisk. Der havde været en tid, hvor personalet snerrede og hvæsed, og det meste gik ud på at franarre passagererne deres penge. Om passagererne sagde man: »Get them on board and rob them«. Nu skulle den tid være forbi, og man fik et nyt kundesyn. Passagererne skulle kaldes »gæster«, og gæsterne skulle være i centrum. Deres behov og ønsker skulle opfyldes. »Vi skal tage ansvar for gæstens oplevelse af rej-

22. Praktisk Ledarskap. Ett magasin om chefsfrågor och personlig utveckling Nr. 8-9 1985.

23. Informations- og udviklingschef Bo Arnell i Arbeter 22. 10. 1985.

24. Praktisk Ledarskap Nr. 4 1986, s. 73.

25. Hans Antoni: »Behovet av hjältar och syndabockar«, in: Praktisk Ledarskap Nr. 5 1986, s. 52f.

26. GT 12. 11. 1984.

27. Samme sted.

sen«, sagde man på Stena.²³ Følgelig blev personalet nu uddannet i den svære kunst at tage hånd om de rejsende.

Man satsede på Stena i disse år meget hårdt på at udvikle en ny identitet og give selskabet en profil, som udgik fra forretningsidéen. Selv om Stena havde udviklet sig til meget andet end »spritbåde«, blev fordomme om rederiet som »något av de för många nubbarnas nöjespalats«²⁴ ved med at hænge fast i lang tid. »Stena Line har gennemgået en stor forandring de seneste år«, hed det i Praktisk Ledarskap. »Fra et vanrygtet færgerederi til moderne rejseserviceselskab er skridtet stort. Det lader sig ikke gøre i en håndvending at forandre to tusind ansattes indstilling – og deres kunders. Det tager tid. Stena Line var kendt for drukbåde til Danmark, lav status, og Sten A. Olssons rygte som »hårding«.²⁵

Det var sådanne fordomme omkring selskabet, som først måtte ændres, og det var virkelig en svær opgave for reklamemagerne at forandre det negative image, som Stena havde fået. Spiritussalget havde altid været Stenas rygrad, og det vakte opmærksomhed, at selskabet nu vovede at erkende fortidens fejl og mangler. Som en journalist skrev i 1984 i dagbladet GT: »Der var en slet ikke fjern tid, da en rom og cola kostede omkring en tier, og Gröna Hissen en krone mere. Gamle *Stena Danica* var et gigantisk festtilbud, hvor mange teenagers fik deres første brandert, og var der bare lidt søgang, og det var forresten ikke engang nødvendigt, så sluttede rejsen for disse uerfarne halse i en ikke alt for smigrende tilstand«.²⁶

Dette billede af Stena Line lykkedes det i midten af 80'erne faktisk at forandre. Gennem energisk understregning af, at »det er noget andet nu«, havde man stort set held med at »bortvaske billighedsstempleet«.²⁷ Dersom man i selskabets ledelse havde oplevet Stena Lines historie som en skamplet, ville man i hvert fald ikke vedblivende acceptere at have dette stempel på sig. Vejen til det nye image gik frem for alt via virksomhedens forsøg på at profilannoncere sig som et »reseserviceföretag«, ikke et rederi. Faktisk lykkedes det rederiet både at formulere en forretningsidé og forme en identitet, som var konkurrencedygtig. Hermed stod Stena Line godt forberedt til »færgernes jumboalder«, og netop jumbofærgerne blev 1980'ernes store satsning i den svenske færgetrafik.

Stenas fartøjer bliver »forlystelsesmetropoler«

Da de to nye franskbyggede kæmpefærger *Stena Danica* (IV) og *Stena Jutlandica* (II) blev leveret i begyndelsen af 1983, var de 1½ år forsinkede. I februar 1983 blev *Stena Danica* indsat på Danmarkslinjen, og i april samme år sattes søsterfartøjet *Stena Jutlandica* ind på linjen. De var da verdens største dagfærger. Samtidig tilhørte de verdens absolut mest luksuriøse og teknisk mest avancerede passagerfærger. De var kæmpemæssige flydende restauranter og hoteller. »Et stort

luksusværtshus« kaldte et af besætningsmedlemmerne *Danica*.²⁸ Selv præsenterede Stena Line den nye »jumbojätten« som »en hel liten stad med affärer, restauranger, bar, cafe, gatukök och mycket mera«. ²⁹ Om *Danica* skrev Jonas F. Wallmark, at den skulle blive »Göteborgs i særklasse største restaurant og natklub«. Disse jumbofærger var ikke bare transportmidler, men »forlystelsesmetropoler«. Som Wallmark skrev: »Spisesale, barer, natklubber gør færgerne til kæmpemæssige flydende forlystelsesmetropoler. Det er jo de toldfrie varer på Kattegat, som bl. a. har gjort Sten A. Olsson til millionær. På de her færger handler det ikke længere om kiosker, men snarere om supermarkeder med hylder sprængfyldt af spiritus og tobak. Besætningen bliver 150 i antal. Af dem skal de 25 på dæk og i maskinen klare at lodse kæmperne gennem Göteborgs trange og ulykkesramte skærgård«. ³⁰

De to nye færger lokkede flere passagerer til at rejse på linjen. Hver ny årsberetning vidnede om ekspansion, og Stena Line fortsatte gennem disse år med at sætte rekord på Kattegat. I 1983 rejste 2.304.489 passagerer på Göteborg-Frederikshavn linjen, hvilket i sammenligning med 1982 var en vækst på 150.547 eller 7%. ³¹ Siden er antallet af passagerer øget år for år.

I sammenhæng med, at de nye færger blev taget i drift i 1983, øgedes frem for alt satsningen på konferencemarkedet. På begge færger blev der foretaget ombygningsarbejder for at øge konkurrencekraften på markedet for konferencer og korte krydstogter.

I 1987 fik *Stena Danica* en ansigtsløftning på Cityværftet for 30 mill. kr. Bådens publikumsdæk, dæk 7 og 8, blev ombygget for bedre at kunne modsvare de krav, som de rejsende stillede. Det skete først og fremmest for at gøre båden mere attraktiv for konferencer i lavsæsonen. Antallet af restaurantpladser øgedes fra 300 til 1000, og to nye barer kom til. Conferenceafdelingen blev lavet helt om. De franske navne forsvandt, og afdelingen fik navnet Kattegatt. Conferencegæsterne fik en egen trappe fra syvende op til ottende dæk. Lobbyen udenfor kunne om aftenen omformes til cocktailbar. Cafeteriet længst agterude blev bygget helt om og om aftenen lavet om til brasserie. Den store dansebar længst forude fik et luftigere miljø, og dansegulvet blev væsentlig udvidet. En pianobar kom til, og det tidligere diskotek fik et nyt miljø. Tax-free shoppen blev også lavet om, så det gik lettere ved kassen end tidligere. ³²

Lige før sommerferien 1987 åbnede det nye Hotel Frederikshavn, og sent på efteråret samme år startede en ny jernbanefærgelinje, Stena Rail Ferry AB, mellem Göteborg og Frederikshavn. Også jernbanefærgen var et produkt af kundeønsker. Den kombinerede last- og jernbanefærges skulle for svensk eksportindustri opfylde et behov for godstransport. Af godsmængden skulle en tredjedel have slutdestination i Jylland og to tredjedele på kontinen-

28. GT 10. 2. 1983.

29. Stora Reshandboken.

Stena Sessan Line 1982.

30. Rubrikernas Stena Line

1967-1985.

31. Göteborgs Handels Tidning 27. 1. 1984.

32. Göteborgs-Posten 6. 7. 1987.

33. Svensk Sjöfarts Tidning Nr. 44 1985, s. 3.



*M/S Stena Jutlandica (II),
august 1983.*

Foto: Bertil Söderberg.

tet syd for Jylland. Hertil kom, at returlaster med import selvsagt forbedrede kalkylerne for ruten.³³

I 1988 erstattede *Kronprinsessan Victoria* den gamle *Stena Saga* på linjen Oslo-Frederikshavn. Efter ombygning og renovering skiftede den navn til *Stena Saga (II)*. I 1989 købtes fra Viking Line *Turella*, som erstattede *Stena Nordica* på linjen Göteborg-Frederikshavn-Moss. Den kunne efter ombygning og navneskifte til *Stena Nordica (V)* betjene linjen med det dobbelte antal kahytter og dobbelt bil-dækskapacitet. I efteråret 1991 var der således ialt fire færger, som trafikerede Göteborg-Frederikshavn-linjen: *Stena Danica (IV)*, *Stena Jutlandica (II)*, *Stena Nordica (V)* og *Stena Saga (II)*.

Stena Line i skarp konkurrence

Ca. 13 millioner passagerer rejste i 1990 med Stena Lines færger, og antallet af fragtenheder (lastbiler, trailere og containere) gik op til 713.000. Koncernens tre linjer mellem Sverige og Danmark havde 3,9 millioner passagerer (4,0 på fire linjer). Det var dog først og fremmest Danmarkstrafikken, som løftede Stena. I 1982 transporteredes 2.195.000 passagerer, i 1987 2,8 mill. og i 1989 3,1 mill. på Göteborg-Frederikshavn linjen. En årsag til væksten lå i satsningen på konferencer og korte krydstogter i vinter-, forårs- og efterårssæsonerne. En medvirkende årsag til resultatforbedringen var også, at Danmark havde overgået Finland som svenskernes primære rejsemål.

Trods de gode tider med voksende færgetrafik stod Stena overfor flere problemer. I 1988 rejste knap 1½ million svenskere på char-

terferie, men derefter gik antallet af solgte rejser støt tilbage. Verdens kriser – den økonomiske krise, krisen i Persiske Bugt og krigen i Jugoslavien – satte også deres spor i rejsebranchen. De førte her til store nedgange og en skærpet kamp om de rejsende. Som følge heraf vrimlede det i 1991 med rabatter: Børn under to år kunne på de fleste svenske selskaber rejse gratis, og ingen steder betalte de mere end nogle få hundrede kroner. Sådanne røde eller gule afgang fandtes ligesom budgetrejser og uspecificerede rejser i alle selskaber.³⁴ I 1991 forhøjedes momsen på indenrigsrejser, og det inddebar sammen med konjunkturedgangen, at stadig færre valgte at rejse med tog eller fly. At rejse i egen bil blev derimod ofte en billigere måde at holde ferie på. »Når konjunktoren går ned, mærker vi, at folk tager bilen mere, og det gavner os«, sagde Gunilla Svensson på Stena Lines informationsafdeling.³⁵

Det så altså ud, som om de dårlige tider fik det til at gå opad for rederierne. Stena oplevede en fremgang, fordi mange rejsende, som ramtes af lavkonjunktur og forhøjede renter, omlagde deres rejse til nærmere liggende og billigere rejsemål. F. eks. udskiftedes den dyrere flyrejse med nogle billigere rejser til Danmark eller Tyskland, af typen lillsemester eller krydstogt. På Stenas færger havde lavkonjunktoren i første kvartal af 1991 resulteret i reducerede fragtvolumener, hvorimod passagertallet havde øget. Momsforhøjelsen havde frem for alt stimuleret de korte rejser, bl. a. til Danmark. Busturene til Danmark blev flere, og stadig flere svenskere tog færgen til Danmark for at handle. Frem for alt var det blevet stadig mere populært at kombinere billige madindkøb i Danmark med en lillsemester.³⁶ Stena Line regnede i 1990 med 450.000 svenske og norske hotelovernatninger i Jylland om året.³⁷

Sommeren 1991 blev en rekordsæson for færgetrafikken over Kattegat, og man stod ifølge informationschef Mats Kling på Stena Line faktisk foran en »all time high« denne sommer. Men selv i en situation med stadig flere passagerer på Göteborg-Frederikshavn linjen, oplevede man på Stena ikke, at man havde nogen monopolstilling. »Vi konkurrerer i virkeligheden med Göteborgs værtskøp, Liseberg og andre forlystelser i land. Derfor må også vi markedsstilpasse vore priser«, udtalte Mats Kling i juni 1991.³⁸ I august-september var der f. eks. stadig udeserveringer i byen, ligesom Liseberg tivoli fortsat var åben. Sådanne arrangementer trak folk, men når man lukkede disse steder og tog udeserveringerne på Avenyn væk, mærkede man på færgerne med det samme, at der kom flere passagerer.

På Stenabådene svarede taxfreehandelen for ca. 20 % af omsætningen. Det skattefrie salg var på den måde en forudsætning for, at færgetrafik til rimelige priser kunne opretholdes. Tidligt i 1991 talte alt for, at muligheden for at handle med skattefrie varer ved rejser mellem EUs medlemslande skulle forsvinde den 1. januar 1996.

34. Anna Jaktén: »Världens kriser sätter spår i resebranchen. I katalogerna är det bara solsken«, in: Göteborgs-Posten 5. 1. 1992.

35. Dagens Nyheter 6. 7. 1991.

36. Arbetet 28. 5. 1991, On Line. Personaltidning för anställda inom Stena Line-koncernen Nr. 77, s. 4, og Nr. 84, s. 3.

37. Aalborg Stiftstidende 18. 12. 1990.

38. Dagens Industri 7. 6. 1991.

Følgen af et sådant indkomstbortfald ville sandsynligvis blive, at færgerederierne blev tvunget til at forhøje såvel billet- som fragtpriiser. Dette ville føre til svære omstillinger for rederierne og til sin tid indebære en inddragning af mindre lønsomme linjer.³⁹ Disse fremtidsudsigter oplevede de ombordansatte på Stena-færgerne som en trussel mod deres ansættelse og tryghed. Mange af dem gav i samtaler under mit feltarbejde på bådene udtryk for utryghed og bekymring. Det var derfor med stor lettelse, man i november 1991 modtog EU-kommissionens besked om, at der ikke blev noget stop for taxfree-salget førend tidligst i midten af 1999.⁴⁰

Siden Sessan-linjen blev købt i 1981, har Stena Line ikke haft nogen egentlig konkurrence på trafikken mellem Göteborg og Frederikshavn. Alligevel indgik Stena i konkurrence med rederier på andre ruter over Kattegat eller Øresund. Der er to attraktive transportveje fra Norge og Sverige til Tyskland, nemlig via fergehavnene Frederikshavn og Hirtshals og ned gennem Jylland til Hamburg, og over Øresund og Østersøen til Hamburg. Stena fik her konkurrence fra bl. a. Varberg-Grenå og Halmstad-Grenå ruterne samt ruterne fra havnebyerne ved Øresund. For Stena gjaldt det om at erobre markedsandele fra disse forbindelser.

I situationer med vigende marked kunne passagerantallet holdes oppe gennem kraftige markedsføringskampagner. Som eksempel herpå kan det nævnes, at Stena i sommeren 1985 valgte at imødegå truslen om en fortsat nedadgående trend med priskrig. For at kunne konkurrere med Øresundstrafikken om sommerens turiststrøm sænkede Stena billetpriserne til 1978-niveau. Man ville – i en situation, hvor svenskerne bl. a. som følge af nye skatter og afgifter havde færre penge tilovers til privat forbrug – forsøge at få folk til at rejse til Danmark via Göteborg i stedet for via Øresund. Stena ønskede at overtage en del af den trafik, som traditionelt havde gået via Sydsverige. Men konkurrencen med de andre selskaber var knivskarp.

Selv om Stena havde monopol på Göteborg-Frederikshavn linjen, betød det ikke, at der ikke fra andre selskabers side blev gjort forsøg på at komme ind.⁴¹ I foråret 1991 var ikke mindre end tre konkurrerende rederier inde og ville starte trafik mellem Göteborg og Danmark, og i efteråret 1991 startede Scandinavian Seaways krydstogter mellem Göteborg og København. Fred Olsen Line var et andet af de store rederier, som kæmpede med Stena Line om passagererne på Kattegat og Skagerak. Mellem Göteborg og Frederikshavn rejste i 1989 3,1 millioner passagerer, og mellem Danmark og Norge 3,2 mill. Stena Line var endnu alene om at trafikere Göteborg-Danmark, men havde i trafikken mellem Danmark og Norge hele fire store konkurrenter: Da-No Linien, Larvik Line, Scandinavian Seaways og Fred Olsen Line. Konkurrencen var hård på dette marked, som var ca. otte milliarder kr. værd om året.

39. Finanstidningen 28. 6. 1991.

40. Göteborgs-Posten 13. 11. 1991.

41. Jeg bygger i det følgende på Stephan Gullberg: »Re-darkamp om Kattegatt«, in: Göteborgs-Posten 10. 4. 1990.

I denne kamp kom bekvemmelighedsflag ind som et nyt våben. Blandt færgerederierne havde dog kun Da-No Linjen hidtil benyttet det greb at anvende et internationalt registreret fartøj for at få omkostningerne ned. Men når marginalerne bliver stadig snævrere i færgeerhvervet, er det måske et spørgsmål om, hvor længe denne situation kan holde. Rederier, som sejler under bekvemmelighedsflag, har 30 til 40 procent lavere lønomkostninger. Ulykken på færgen *Scandinavian Star* i april 1990, hvor 160 mennesker mistede livet, da færgen brød i brand på vej fra Oslo til Frederikshavn, har imidlertid rejst spørgsmålet om sikkerheden om bord på skibe i en sådan lavprisdivision i færgetrafikken. Men om der er nogen større risiko for, at rederier i denne lavprisdivision kan true de store som Stena Line, får stå som et åbent spørgsmål. Under mit feltarbejde på Stena-færgerne var det dog et emne, som i stort omfang optog de ombordansatte. Hvad søfolkene frygtede, var indførelsen af et svensk internationalt skibsregister, SIS, i lighed med det norske NIS og det danske DIS.

En meget høj procentdel af besætningen på fartøjer, som er registreret i internationale skibsregistre, udgøres af lavtlønnede filippinere, pakistanere m. m. Faren kunne da være, at også Stena i en situation med lønsomhedsproblemer kunne blive tvunget til at inddrage sådant underbetalt personale. 5-6.000 svenske jobs på søen er i fare, dersom det svenske skibsregister bliver til virkelighed, sagde ombudsmanden i Svenska Sjöfolksförbundet på et møde i Göteborg. »Jeg er bange for mit arbejde«, sagde en Stena-ansat, som frygtede, at rederne skulle foretrække billige udenlandske besætninger. »Et svensk register rammer ikke bare sømændene. Det går også ud over sikkerheden, ikke mindst på passagerbådene«, mente en anden Stena-ansat.⁴²

Stena Line og fremtiden

Udviklingen indenfor turistindustrien og i Stena Line står som nævnt i snæver forbindelse med hinanden. Alle lande og landsdele, byer og forlystelsesetablissementer indgår i dag i en skarp kamp om turisterne. Alle steder satser man på at trække så mange turister til som muligt. I denne situation, hvor alle konkurrerer med alle, står også færgerederierne – og herunder Stena – klar med færdigpakkede billigrejser til byer og turistområder. Mange svenskere og nordmænd holder f. eks. ferie i Nordjylland og tager på udflugter til stranden eller Legoland. Omvendt får Liseberg tivoli i Göteborg hvert år besøg af flere end dobbelt så mange nordmænd som hele Jylland. For Stena afhænger meget i fremtiden af udviklingen på dette turistmarked. Men på Stena Line skuer man dog også betydeligt videre.

I Stena Lines årsregnskab for 1990 stod der, at ekspansionen af

42. Göteborgs-Posten 26. 11. 1991.

43. Vagabond Nr. 3 1991.

den internationale færgetrafik var prioriteret. Dette kom bl. a. til udtryk i erhvervelsen af det britiske selskab Sealink. Fremtidsperspektivet skulle ifølge markedschef Thomas Christofferson ligge i at skabe en måde at rejse på og eksportere den til kontinentet, hvor færgerejse har været helt transportorienteret.⁴³ Det skulle i denne situation handle om at eksportere det af Stena udviklede færgeskrydstogt – med alt, hvad det indebærer m. h. t. lillsemestre, bilferieprodukter, kortkrydstogter, ombordkonferencer, pakkerejser, forædlede rejsepakker etc. Vi skal udvikle oplevelsesprodukter, som står sig i konkurrence med landaktiviteter, sagde markedschefen.

Slutbemærkning

Oversigten er udarbejdet i forbindelse med min dokumentation af færgetrafikken mellem Göteborg og Frederikshavn i 1991-92. Dokumentationen er afsluttet med en rapport, »Stena-livet. Livet ombord på Danmarksfärjorna«, som opbevares på Sjöfartsmuseet i Göteborg. For en fremstilling af Stena-koncernens historie se iøvrigt W. J. Harvey: »Stena 1939-1989«. Göteborg 1989.

Det anvendte kildemateriale til oversigten er primært Sjöfartsmuseets udklipssamling samt Stena Lines kompendium »Rubrikernas Stena Line 1967-1985 speglade genom pressklipp«, som venligst er udlånt af Stena Line til forfatteren.

Jeg ønsker i denne forbindelse at udtrykke en stor tak til personalet på både Sjöfartsmuseet og Stena Line, såvel i land som ombord, hvor jeg er blevet godt modtaget, og hvor man har været mig behjælpelig med arbejdet i enhver henseende. En særlig tak til intendent Manne Dunge for praktisk hjælp, gode råd samt mange gode diskussioner.

*M/S Stena Danica (IV).
Foto: Bertil Söderberg.*





Thorkild Sandbeck

Cutty Sark Tall Ships' Race '96

Dagbogsoptegnelser fra kapsejladsen i 1996 fra Åbo i Finland til København med det russiske skoleskib *Mir*.

TIRSDAG DEN 30. JULI

I morges kl. 7 ankom Jørgen Madsen og jeg med færgen fra Stockholm til Åbo. Vi tog en taxa ud til havnen, hvor vi allerede på lang afstand kunne se høje master rage op. To sæt master var højere end alle de andre. De tilhørte verdens største sejlskib *Sedov* og *Mir*, som skulle være vort hjem de næste mange dage under sidste del af årets Cutty Sark Tall Ships' Race 1996.

Efter at de første sproglige vanskeligheder var overstået, blev vi installeret om bord. Jørgen og jeg skulle sammen med tre tyskere dele et 10-mands kammer. Vild luksus i forhold til hvad vi kendte fra *Sedov*, hvor vi mødtes for et par år siden, og hvor vi var stuvet sammen 20 mænd og kvinder i ét rum – kubrik, som de kalder det på russisk.

På *Mir* kan vi få et varmt brusebad hver dag. På *Sedov* var det en ugentlig begivenhed. Men det skal retfærdigvis også siges, at *Mir* kun er 9 år gammel, hvorimod den gamle dame til *Sedov* i år fylder 75 år. Om bord i *Mir* har officererne enkeltværelser, bådsmand og matroser dobbeltkamre, men kadetterne bor 10 mand sammen. Her er ca. 50 officerer og stambesætningsmedlemmer samt 100 russiske kadetter foruden vi betalende »trainees«, som de kalder os.

Allerede et par timer efter at vi var blevet indlogeret om bord, afsejlede skibet sammen med *Sedov*. Om bord havde de to russiske skibe flere hundrede gæster, som havde betalt for en dagstur i den finske skærgård – en praksis som de russiske skoleskibe ofte anvender for at indtjene nødvendig valuta til deres fortsatte eksistens. Nogle få sejl blev sat til ære for gæsterne. Vi trainees kom slet ikke i arbejde.

Sidst på eftermiddagen var vi atter fortojet i Åbo, og jeg spadserede en tur langs flodkajen og så på de mange skibe og de forskellige aktiviteter i anledningen af tall ship festlighederne. Tid til et besøg på *Sedov* blev det også. Det var skønt at blive mødt med varme af gamle venner fra mine tre togter med skibet. Også *Georg Stage* fik jeg besøgt, og fik en god snak med kaptajn Peder Rosenberg Pedersen. Han udtrykte sin bekymring for skoleskibenes fremtid i

Danmark. I følge den nye Funder-rapport går alt på mere teknologisk uddannelse og man glemmer helt de grundlæggende dyder, kammeratskab, almen viden og betydningen af samarbejde, som netop indlæres i disse sejlskibe. Jeg kunne kun give Rosenberg Pedersen ret i hans bekymring.

Georg Stages overstyrmand Johnny Svendsen havde sine problemer i forbindelse med den forestående kapsejlad og fortalte, at deres værste konkurrenter ville være den hollandske skonnert *Eendracht* og *Captain Miranda* fra Uruguay. Vi tog afsked med hinanden. Spøgefuldt ønskede vi på gensyn til at se hinandens bovspryd, for *Mir* og *Georg Stage* er konkurrenter i samme klasse – skønt *Georg Stage* med sine ca. 53 meter kun er ca. halv så lang som *Mir* på 109,40 meter inkl. bovspryd.

Mir er hjemmehørende i St. Petersborg og er på 2.256 BRT, skroglængde 94,20 m, bredde 14,00 meter, dybgang 6,60 m. Skibet blev bygget som fuldrigger ved Leninværftet i Gdansk i Polen og søsat 31. marts 1987. *Mir* har fem søsterskibe: Polske *Dar Młodzieży* fra 1981, ukrainske *Druxhba* og *Kbersones* fra 1988, russiske *Pallada* og *Nadexhda* fra henholdsvis 1988 og 1990.

Efter at have kigget lidt på løjerne på havnen, gik jeg ved midnatstid til køjs i underkøjen i kubrik 148 på *Mir*.

ONSDAG DEN 31. JULI

Jørgen og jeg stod op til fineste solskinsvejr. Først skulle vi over på *Sedov* og ønske »Dobraeh otrah« – go' morgen! til vennerne. Jeg fik et gevaldigt håndtryk af min gode ven, bådsmænden Konstantinovich med det store fuldskæg og de viltre lokker. 18 år har han sejlet med *Sedov*. Om fem år skal han pensioneres, og så meget trist ud ved tanken om at forlade sit elskede skib.

Ved middagstid begyndte de over 100 skibe i alle størrelser at forlade Åbo. Faktisk er der tale om rekorddeltagelse i Cutty Sark Tall Ships' Races historie med over 120 deltagende skibe i år i Østersøen. Interessen for disse sejladser er øget gennem de 40 år, hvor de har fundet sted. Flere og flere skibe tilmeldes. Derfor finder i år også et Tall Ships Race sted i Middelhavet, foruden dette i Østersøen, hvor skibe fra ca. 20 nationer har sat kursen mod København – skibe fra så fjerne lande som Uruguay, Oman og Belize. To af skibene var også med for 40 år siden: Engelske *Marabu* og vor hjemlige *Georg Stage*.

Mir afsejlede fra Åbo som sidste skib. Tusindvis af mennesker vinkede farvel, og hundredvis, måske flere tusinde lystbåde fulgte os på vej ud gennem den smukke finske skærgård. I åbent farvand skal vi ankre og afvente morgendagens komme, idet startskuddet på Cutty Sark Tall Ships' Race »96 vil lyde kl. 0800 i morgen.

Om aftenen blev der holdt »briefing« for vi frivillige gæstekadetter: Tyskerne Kay, Ralph og Ilka samt Joachim, en tysk TV-mand

Artikelforfatteren Th. Sandbeck
og Jørgen Madsen på Mir.



fra TV3 Maritim, og en skotsk journalist, Genevieve Leaper. Hov, Genevieve! Jamen det er jo hende, der for et par år siden var med som biolog på havundersøgelsesskibet *Dana*, hvor jeg har mit faste arbejde som telegrafist. Hvor er verden dog lille! Genevieve og jeg snakkede næsten i munden på hverandre af bare begejstring over det uventede gensyn.

TORS DAG DEN 1. AUGUST

Vågnede op til gråvejrr med enkelte solstregf. Overalt i *Mir* er der hektisk aktivitet, da alle sejl skal løsgøres og være klar, så de hurtigt

kan sættes, når startskuddet lyder. Vi arme trainees deltager ikke i arbejdet. Det er frustrerende blot at se på, at de unge russiske kadetter knokler med sejl og tovender. Vi andre brænder efter at deltage. Men nu er vi dog tildelt en vagt: Kl. 04-08 og 16-20. Det vil sige, vi bliver formastgaster sammen med 18 russiske kadetter og fire fra stambesætningen under bådsmænd Igor.

Så lød endelig startskuddet. Klokken er otte om morgenen. Tilsyneladende kom vi ikke godt fra start, men det er vanskeligt at overskue, da der findes udviklede handicapregler og tidskorrigeringer, fordi alle deltagende skibe er forskellige i størrelse og type. Efter sigende kender kun tre personer i hele verden de formler, som reglerne udregnes efter, for at undgå at der bygges skibe tilpasset reglerne, som så hvert år vil vinde de berømte Tall ship sejladser. Hvis dette sker, vil ISTA – International Sail Training Association – som begyndte disse kapsejladser i 1956, få svært ved at holde det kommercielle uden for grundideen om at unge mennesker fra mange nationer mødes og på venskabelig vis dystet i de årlige kapsejladser, og ved land deltager i idrætsaktiviteter samt andre former for socialt samvær.

Mir er i den store klasse A. I samme klasse som os ser det ud til at *Sedov*, polske *Iskra*, *Georg Stage* og *Eendracht* fra Holland ligger foran. Men der kan ske meget endnu, inden vi passerer mållinjen syd for København.

Om bord i *Mir* spiser vi trainees sammen med stambesætningen. Vi får masser af hvidt brød og te om morgenen. Fiskesuppe til middag samt en risret med en beskeden klump kød. Russisk te – chai – om eftermiddagen med frugt og et par bolcher – sikkert en gave fra et firma. *Mir* får mange gaver i form af proviant og andet. Selv om det er et statsskib, er der småt med økonomiske midler. Det er også årsagen til, at vi frivillige betaler ca. 4.800 kroner for turen. Pengene går til drift og vedligeholdelse af skibet. En tysk eller rettere en international non-profit organisation skaffer pengene gennem salg af »kadetpladser«. Som dansker kan man få nærmere oplysninger gennem Tall Ship Friends Scandinavia, Sundgade 54a, 6400 Sønderborg.

Stadig intet arbejde til vi frivillige. Jeg benytter tiden til at skrive et par artikler til et par hjemlige aviser, men har store problemer med at komme igennem til Danmark over *Mirs* radiostation: Så berører antennen en af ræerne, så er der folk i masten, så har de to telegrafister fri osv. osv. Jamen, er der da ingen ende på mine problemer. Jørgen sagde spøgefuldt, at han havde hørt, at de på radiostationen har en håndbog med 199 undskyldninger for at slippe for at arbejde. Men det skal nok lykkes, for jeg har også fået indflydelsesrige venner om bord: Bl. a. lægen Dimitrij og Pit Goldschmidt har lovet at hjælpe mig. Pit er bl. a. forfatter og en god ven af skibet. I 1992 var han med *Mir* på Columbus Race over Atlanten – et

Den skotske biolog Genevieve Leaper, den tyske forfatter Pit Goldschmidt og den tyske tv-fotograf Joachim Hofmann i kaptajnens salon agter i *Mir*.



race som *Mir* i øvrigt vandt. Pit har skaffet *Mir* en mængde udstyr, proviant og uniformer til kadetterne gennem sponsorer i Tyskland.

Efter endnu engang fiskesuppe til aftensmad gik jeg op på radiostationen. Endelig efter møje og besvær lykkedes det at komme igennem til Danmark på kortbølge, men forbindelsen var for dårlig til at jeg kunne indtale mine artikler til aviserne. Dimitrij, lægen, har skaffet mig en skrivemaskine med latinske bogstaver, og ikke kyrilliske, som ellers er normalt. Nu vil jeg renskrive mine manuskripter og sende dem hjem som fax via *Mirs* satellitanlæg.

Nu er vi endelig begyndt at deltage i arbejdet om bord. Men meget er der ikke at lave. Vi sejler bidevind på styrbord halse – altså så tæt på vinden, som det er muligt og med vinden ind på højre side. Et par gange lyder sejlalarmen: *Parusnij avral!* – alle mand på dæk! Vi skal stagvende, så alle skal deltage i brasning af ræer og skiftning af sejl. Vi skifter til bagbord halse.

Et par gange i døgnet får vi over højttalerne melding om deltagereskibenes placering i kapsejladsen. Her til aften steg humøret en anelse, da meldingen lød: Nr. 1 hollandske *Eendracht*, nr. 2 russiske *Mir*, nr. 3 mexicanske *Cuauthemoc*. Det går bedre for *Mir*.

Efter dagens bade skuffelser og håb, var det befriende at tørne ind. Allerede kl. 4 i morgen skal vi atter på vagt.

FREDAG DEN 2. AUGUST

Øsende regnvejr var det man havde at byde på, da vi kom op på dækket. Men det klarer langsomt op. Om formiddagen renskrev jeg min første artikel til aviserne på Dimitrijs skrivemaskine. Nu håber jeg, at jeg kan faxe den hjem. Efter en sejlalarm om eftermiddagen forsøgte jeg atter at få telegrafisterne Alexander og Dima til at sende mit manuskript. »Vent hellere til efter kl. 22, så er der lavere takst over satellitten!« lød det. Jeg afleverede mit manuskript og krydsede fingre for, at det bliver afsendt.



Kadetter på vej op i riggen på russiske Mir.

Ved middagstid fik vi de seneste informationer: Position 58.00N 20.49E, vind SV-lig tiltagende til 17 knob. Skibets fart 7,8 knob. Udsejlet distance 178 sømil, tilbage 300 mil. Og den bedste melding: Nr. 1 *Mir*, nr. 2 *Eendracht*, og nr. 3 *Georg Stage*. Det ser lovende ud.

Men så skete det! Åh nej, åh nej! Hvorfor lige nu... Midt på eftermiddagen blev vi beordret til at rebe røjlene, da vinden var tiltaget, og der var kraftige vindstød, som tvang *Mir* over på siden. Nede i skibet hørte vi den umiskendelige lyd, da stabler af tallerkener røg på døken og knustes. Men endnu værre: Fra forude lød et voldsomt smæld og en uhyggelig lyd. Klyveren revnede, eller jib'en, om man vil. Det forreste sejl på bovsprydet flængedes af et kraftigt vindstød.

Så kom der fart i kadetterne. 12 mand ud på bovsprydets for at bjærge resterne af sejlet. Et nyt sejl blev hejst op fra sejlrummet nede i skibet og klargjort. Dvs. det blev rullet sammen til en lang pølse, for at gøre det muligt at bære det ud på det vindblæste bovspryd. Sprydet på *Mir* er trods alt 10 meter langt. Jørgen og jeg blev lidt stolte, for om eftermiddagen i den stille periode, var vi blevet sat til at optræfle gammelt tovværk og flette sejsinger. Det er de stumper tovværk, som man benytter til at surre sejlene til ræerne med, når sejlene bjærges. På *Mir* laves de af gammelt tovværk. Det kniber med penge til nye materialer – så alt bliver genanvendt. Og nu blev de sejsinger, som Jørgen og jeg havde flettet, anvendt i den uventede nødsituation.

Vi er ikke det eneste skib, som kan melde om stormskader. Flere fartøjer melder om knækkede master og ødelagte sejl. Værst gik det ud over mexikanske *Cuauhtemoc*, som mistede hele syv sejl.

Timerne gik inden den nye klyver var sat. Hvor megen tid havde vi mistet? Jeg ved det ikke! Men det endte med at blive en hektisk dag – og det blev dagen, hvor Jørgen og jeg for første gang fik lov at gå med russerne op i riggen. En fantastisk udsigt, og mændene på dækket synes uendelig små. Fra øverste mastetop er der 50 meter ned til havet – men vi var nu ikke helt oppe. Derefter blev vi ligesom accepteret af vore russiske »kolleger«.

Bagefter fik vi en god snak med kadetterne. Stan fortalte, at han er en af de ældste kadetter om bord, idet han først havde gået på universitetet i St. Petersburg, inden han som sin far valgte at blive officer i handelsflåden. Nu er han i gang med en 5½ år lang uddannelse ved Admiral Makarov State Maritime Academy i St. Petersburg – Ruslands ældste søfartsskole, som daterer sig tilbage til 1876. Uddannelsen inkluderer tre måneders sejlads med skoleskibet *Mir*, hvor der findes flere klasserum om bord til undervisning.

Stan er en høj flot ung mand, der giver én troen tilbage om et bedre Rusland. Vi talte meget om mafiaen og den megen kriminalitet, som han dog mente, var voldsomt overdrevet i vestlige medier. Vi talte om det netop overståede valg i Rusland. Stan, og de fleste, jeg talte med, havde stemt på general Lebed. De sagde alle, at der skal en ærlig og stærk mand til for at redde Rusland i den nuværende situation – og manden skal komme fra militærets rækker. Sergej havde dog stemt på Sirinovskij, selv om han gik ind for nærmere kontakt med os i vesten. Begge talte de to kadetter forbløffende godt engelsk – en egenskab man savner hos de lidt ældre russere om bord.

Den aften gik jeg til køjs med mange tanker – og træt var jeg også. Med mine over 50 år er jeg ikke just den yngste kadet, der går i riggen. Men jeg skulle dog lige nyde den smukke solnedgang.

LORDAG DEN 3. AUGUST

Til morgenmad fik vi en slags maizenagrød. Slet ikke ilde, eller er jeg blot ved at vende mig til den russiske kost. Selvfølgelig te – chai – og masser af hvidt brød. Endda friskbagt i dag. Marina varter op i messen og sørger for, at vi får nok at spise. Hun er en rigtig sød pige og smiler, hver gang jeg forsøger mig på mit ubehjælpelige russiske. Hun er i øvrigt matematiklærer ved akademiet i St. Petersburg, men har taget en rejse med *Mir* for afvekslingens skyld – og måske for at tjene en ekstra skilling.

Tidligt i morges mødte Jørgen og jeg skibets kaptajn Viktor Nikolajewitsch Antonov. En venlig og sympatisk mand – og så fortalte han mig, at mit manuskript var blevet sendt hjem til Danmark i natens løb. Men vi fik også den triste nyhed, at den hollandske skonnert *Eendracht* nu ligger 10 sømil foran *Mir*. Skulle den revnede klyver virkelig koste os førerpladsen, eller kan vi indhente det mistede?

Middagen bød på den obligatoriske suppe og pølser med spaghetti. Middagen var knap nok overstået, før en af dagens sejlalarmmer lød – eller sejlrolle, som man siger i danske sejlskibe. I løbet af kort tid var ræerne brasat, og vinden fyldte sejlene på en ny kurs. Et imponerende syn at se de 26 store sejl stå som spændte balloner med et sejlareal på 2.771 m². Vinden er tiltaget og trækker hvide striber af skum over det oprørte hav. Det er lige vejr for *Mir*. Vi er nu oppe på over 12 knob og ligger 11-12 grader på siden, så det kniber af og til at stå fast på dækket.

Pludselig lyder et budskab over højttalerne. Først på russisk, derefter på engelsk til ære for os: Nr. 1 *Mir*, nr. 2 *Sedov*, nr. 3 *Eendracht*, nr. 4 *Cnauthemog*, nr. 5 *Iskra* og endelig nr. 6 *Georg Stage*. Desværre fik vi kun tallene for klasse A-skibe. Det ville være skønt at vide, hvordan vore venner om bord på *Jens Krogh* klarer sig. Som tidligere vinder af Cutty Sark Tall Ships' Race har Bo Rosbjerg og hans besætning af unge FDF'er og FPF'er fra Ålborg noget at leve op til.

Pedro Rodrigues fra Hvidovre.



Sidst på eftermiddagen, mens jeg sidder på kammeret og skriver min dagbogsartikel, kommer Ralph, en tysk frivillig kadet fra det tidligere DDR, farende ind: »Der er landet en brevdue på agterdækket. Nu kan du få din artikel sendt hjem!« Ralph havde ligesom mange andre om bord lagt øre til mine mange problemer med at hjemsende mine artikler. Sammen gik vi op på dækket, hvor duen stadig befandt sig. Den så lidt forkommen ud, så vi gav den vand og brød, som den spiste og drak af hånden. Den blev så tam og fortrolig, at vi kunne aflæse de to ringe, den bar om benene. På den ene stod et nummer: 0116 96 0054 DAN. På den anden: Pedro Rodrigues, Bjeverskov Alle 54, 2650 Hvidovre og et telefonnummer.

Alle valfarter hen på agterdækket for at hilse på Pedro, som vi kalder duen. Den har fundet sig tilrette under et par kveile tovværk på *Mirs* agterdæk, og har den sidste timestid pudset og plejet fjerdragten. Men hvad laver Pedro egentlig her 150 sømil nordøst af Bornholm på position: 56.10N 17.59E. Har han deltaget i et dueløb? Så siger jeg stakkels Pedro, når ejeren erfarer, at hans due går og hygger sig om bord på et russisk sejlskib, og har valgt denne nemme, men lidt langsomme måde at komme til København på.

Mirs fart var i dag ved middagstid 11,8 knob. Udsejlet distance 240 mil rest 193 mil. Ved 22-tiden lyder dagens forhåbentlig sidste sejlarms: Parusnij avral! Forinden havde vi netop modtaget den nedslående melding at *Mir* nu ligger på en 7. plads. End ikke nyheden om at *Georg Stage* fører feltet, kunne live mig op. Da mine kolleger så min bekymring, skyndte de at fortælle, at det slet ikke står så slemt til: Kaptajn Viktor Nikolajewitsch er nemlig en fremragende strateg, og har netop foretaget et taktisk kryds. Når de andre skibe skal krydse, vil *Mir* så rigeligt indvinde det tabte. Om det er sandt, vil morgendagen vise. Nu vil jeg tørne ind. Der er trods alt ikke så lang tid til 4-8 vagten begynder.

SØNDAG DEN 4. AUGUST

I nattens løb aftog vinden, men en vidunderlig solopgang bød os velkommen til en ny dag. Desværre betyder den ringe vind også, at skibets fart er nede på kun seks knob. Det var derfor med spænding, vi afventede løbsresultaterne: Nr. 1 *Mir*, nr. 2 *Georg Stage*, nr. 3 *Eendracht*, nr. 4 *Sedov*.

Noget tyder på at *Mirs* kaptajn er både en dygtig sømand og taktiker – men sejladser er endnu ikke forbi. Endnu mangler vi 90 sømil til mål. Rygterne siger, at nogle af de små fartøjer i kapsejladser allerede har passeret mållinjen. Men jeg kender ikke resultaterne for de øvrige klasser.

Efter morgenmaden skulle jeg naturligvis se til Pedro, brevduen, men fik at vide, at han allerede havde forladt *Mir* med kurs mod Hvidovre. Smart fugl! Hvile ud og tanke op på *Mir*, mens der var kraftig modvind, og så flyve videre da vejret bedredes.

I løbet af dagen fik vi Bornholm i sigte. De russiske kadetter har travlt med at male, pudse messing og fikse skibet op til festlighederne i København. Jeg tog det mere afslappet, tog mine tegneredskaber med op på dækket. Der var adskillige russere, som dristede sig til at bede om et portræt. Samtidig blev jeg filmet og interviewet til tysk tv. Alt i alt en dejlig afslappet dag med bagende solskin og 25 graders varme. Adskillige af de russiske piger har fundet bikinien frem og nyder det fine vejr, mens Bornholm langsomt glider forbi.

Søndagsmenuen lød på suppe og ris med svinekød. Det trækker åbenbart ud med den »captains dinner«, som Jørgen og jeg de seneste dage har fablet en del om. Vi hilser ellers hver dag på kaptajnen – en yderst sympatisk mand.

Dagen bød på næsten vindstille vejr, hvor *Mirs* sejl hang slappe ned fra ræerne, og til en let vind, som gav os en fart på 6 knob. Vi er langt fra de over 19 knob, som *Mir* opnåede under Columbus Racet. Med maskinkraft gør *Mir* 9 knob – men det er naturligvis bandlyst at starte de to Cegielski-Sulzer dieselmotorer på hver 570 HK.

Inden vi gik til køjs fik vi den beroligende oplysning, at *Mir* og *Georg Stage* fortsat ligger på henholdsvis 1. og 2. pladsen. Jeg krydser fingre for, at vi begge kan holde den position, når vi i morgen passerer mållinjen.

MANDAG DEN 5. AUGUST

Stod op til en næsten skyfri dag. Om bord kan man mærke, at noget særligt er i gære. Ved godt 10-tiden lød atter sejlalarmen: Parusnij avrall – Alle mand på dæk! Men vi skulle ikke i riggen. Hvad var nu det? I stedet blev alle linet op i lige rækker ved hver vor mast. Jørgen og jeg indtog vore pladser ved formasten.

Kl. 1058 skrattede nogle få russiske ord ud over dækket fra højtalterne. Straks udbød der jubel fra over 150 mennesker om bord. Alle omfavnede hinanden og trykkede hænder. *Mir* var gået over mållinjen som det første skib i den store klasse for A-skibe. Men selv om vi kom først i mål, er det ikke ensbetydende med, at vi også bliver udnævnt til vinder p. g. a. de indviklede handicapregler. Det forlyder, at *Georg Stage* har gode chancer for at vinde, selv om hun er et døgn efter *Mir*. Vi har nu kastet anker ud for Møn, og afventer nærmere.

Det blev dagen, hvor vi rigtig kunne slappe af og nyde det fine sommervejr. Om aftenen blev vi trainees inviteret til koncert i kaptajnens salon. Det så vi frem til med spænding – ville han selv spille for os?

Om aftenen samledes vi syv trainees, repræsentanter for både officerne, stambesætningen og kadetterne og ikke at forglemme forfatteren Pit Goldschmidt, som overrakte mig et signeret eksemplar af sin bog: »Segeln, Staunen, Siegen«. I skibets agtersalon bag de fir-

Min gode ven bådsmænd Konstantinovich på Sedov.



kantede vinduer og køjerne langs siderne, blev vi budt velkommen af kaptajn Viktor Nikolajewisch, som tændte for sit store stereoanlæg.

Snart fyldtes den smukke salon med fyldningspaneler i ædeltræ med de lifligste toner fra Mozarts Requiem, Eine kleine Nachtmusik, Tryllefløjten og mange andre af Mozarts sublime stykker. I over to timer blev der ikke sagt ét ord. I takt med messinglampens svajen under det lave salondæk, gik tankerne tilbage til fordums sejlskibstid. I det mindste til den romantik, som man ofte forbinder med disse store prægtige sejlskibe. Da vi den aften sagde godnat til



*Mix for fulde sejl i Østersøen
under Cutty Sark Tall Ships
Race 1998.*

Viktor Nikolajewitsch Antonov, forstod vi, hvorfor han er en af de mest respekterede kaptajner i Rusland: En dygtig sømand og en kulturel personlighed.

TIRSDAG DEN 6. AUGUST

Næste morgen littede vi anker og sejlede op gennem Sundet. Bag os kom *Sedov*, verdens største sejlskib. Om eftermiddagen tog vi lods om bord og gik langs kaj ved Langelinie. Ved ankomsten stod dansk tv klar til optagelser, og en lokal radiostation ønskede et interview. Om aftenen tog jeg en taxa ind til Politikens Hus med mine film, som skulle fremkaldes for at være klar til morgendagens avis.

ONSDAG DEN 7. AUGUST

Skønt træt og udkørt måtte jeg tidligt op, da Danmarks Radio ønskede et interview og ville sende direkte fra skibet til den første morgenudsendelse. Dagen kom til at byde på mange gensyn. Gennem aftenens indslag i tv blev jeg genkendt af gamle soldaterkammerater og venner, hvoraf en enkelt, jeg ikke havde set i 37 år og som aflagde besøg i *Mir*. Min gamle arbejdsgiver, ØK, som er flyttet ind i en ny flot bygning i Frihavnen, fik jeg besøgt. Der blev også tid til at besøge flere af de over 100 skibe, som nu var ankommet til København.

TORSdag DEN 8. AUGUST

Om formiddagen var der atter tid til skibsbesøg og møde med gamle venner. Men ved 14-tiden samledes besætningerne fra alle 118 deltagende skibe ved Amalienhaven. I en lang festlig procession med søværnets tambourkorps i spidsen spadserede vi næsten 2000 søfolk fra 18 landes skibe over Amalienborg slotsplads, Kgs. Nytorv og op ad Strøget til Rådhuspladsen, hvor overborgmester Jens Kramer Mikkelsen og andre honoratiorens bød velkommen og overrakte præmier.

Cutty Sark trofæen blev overrakt til den omanske flådes sejlskib *Shabab Oman* som en anerkendelse til det fartøj, som igennem hele sejladsen havde gjort mest for at fremme international forståelse og

De russiske kadetter fra Mir på Rådhuspladsen i København under præmieoverrækkelsen.



venskab. Afstemningen om hæderspræmien blev foretaget blandt de deltagende skibes kaptajner. Det var fuldt fortjent at omanerne fik trofæen, selv om de under stormen i Østersøen måtte opgive kapsejladsen på grund af stormskader. Med deres musik, dans og orientalske dragter, havde de vundet vore hjerter. Havde der været yderligere en hæderstrofæ, burde den være gået til mexikanske *Chaubtemoc*.

Mir fik præmie som »Overall winner« i klasse A af de to løb Rostock – St. Petersburg og Åbo – København. Endvidere præmie for 2. pladsen på sidste strækning, hvor *Georg Stage* blev hædret som nr. 1. *Sedov* fik præmie for 3. pladsen. Endvidere var der Vicki Scotts ærespræmie til *Georg Stages* kaptajn Peder Rosenberg Pedersen som kaptajn på det vindende råsejlskib på korrigeret tid.

Af andre danske præmierede skibe, skal nævnes *Jens Krogh* som fik Greville Howards æresskjold for sin indsats ved at tage kadetter med fra andre nationer. *Den store Bjørn* modtog 2. præmien for klasse B-skibe.

Verdens største sejlskibsbegivenhed, som tog sin begyndelse i Rostock den 11. juli og kulminerede med dagens præmieoverrækelser, lakker mod enden. I morgen eftermiddag forlader de mange sejlskibe København i en storstilet sejlparade forbi kongeskibet *Dannebrog*. Årets Cutty Sark Tall Ships Race '96 er forbi. Næste gang vi kan glæde os over alle disse prægtige skibe i Danmark, bliver i august 1999, når Ålborg er værtshavn for århundredets sidste Cutty Sark Tall Ships Race.

Men hva' med Pedro – brevduen? Naturligvis kunne jeg ikke lade være med at telefonere til Pedros »forældre« i Hvidovre. De fortalte, at Pedro sammen med en større flok ungduer havde deltaget i en kapflyvning fra Borås i Sverige – ca. 40 km øst for Göteborg. Sammen med seks andre duer var Pedro ikke vendt hjem, men flere var landet på Bornholm. Da jeg kunne oplyse Pedros ringnummer, kunne Pedros »forældre« bekræfte, at duen gik og hyggede sig i bedste velgående på solskinsøen – og vil senere vende hjem til Hvidovre.

Erik Gøbel

Trettende Danske Maritim-historiske Konference

Korsør 15.-17. maj 1998

Godt 60 deltagere fra hele landet samt Norge og Sverige samlede sig sidst på dagen fredag den 15. maj 1998 på Korsør Vandrerhjem Svanegården i flot solskinsvej, som holdt sig under hele konferencen. Enhver lille pause kunne derfor udnyttes til at få en mundfuld frisk luft i de naturskønne havnære omgivelser.

Efter ankomst og indkvartering på førstedagen var der aftensmad. Derpå bød Korsør kommunes kulturudvalgsformand, *Anders Nielsen*, velkommen og skitserede i en instruktiv tale byens svære situation nu, hvor den traditionelle færgeforbindelse over Store Bælt er under afvikling. Derefter causerede tidligere leder af Korsør By- og Overfartsmuseum, *P. J. Bell*, om købstadens søfartshistorie i almindelighed fra oldtiden til vore dage. Til slut på aftenen var det tid for det sædvanlige muntre og givende sociale samvær konference-deltagerne imellem, inden man tørnede ind.

Lørdag formiddag og til hen på eftermiddagen var der følgende indlæg fra deltagerne i det udmærkede konferencelokale. *Erik Gøbel*: En tidlig florissant periode for handel og søfart under Dannebrog i 1680'erne og 1690'erne; *Håkon Danielsen*: De søllingske lodsåde; *Søren Thirslund*: Vikingetidens navigation; *Lisbeth Pedersen*: Isbådssejls på Storebælt gennem tiderne; *Jan Hammer Larsen*: Skatten på havets bund – vragfiskeri i Nordjylland; *Morten Gothe*: Udgravningen af de ni skibe ved museumsøen i Roskilde; *Jeppe Høj*: Fabrikmester F. C. H. Hohlenberg; *Jens Lorentzen*: Højerup på Stevns – fiskeleje i flere etager; *Per Söderhjelm*: Hoddorna och fiske-läget i Malmö.

Sidst på dagen kørte konferencens deltagere til Korsør By- og Overfartsmuseum i det gamle smukke fæstningsanlæg ved havnen. Museets leder, *Kurt Jacobsen*, viste kyndigt rundt i udstilling og på magasiner. Derfra spadserede man den korte vej til Flådestation Korsør, hvor deltagerne blev modtaget af flådestationens chef, kommandørkaptajn *Hans Tøft*. I mindre grupper fik man derpå forevist flådestationen. Til slut var der forfriskninger i officersmes-sen, indtil festmiddagen kunne serveres i flådestationens nydelige restaurant. Under middagen var stemningen høj, ikke mindst takket være taler, sange og et kvad om kontaktvikingerne. Det vellykkede

Besøg på Flådestation Korsør sluttede i officersbaren, hvor den traditionelle auktion over søfartshistoriske bøger og maritime kurioser blev afholdt. Det afsluttende nachspiel foregik tilbage på vandrerhjemmet.

Søndag formiddag – det var Norges nationaldag, hvilket bestemt ikke blev forbigået i ubemærkethed – var der følgende indlæg fra deltagerne. *Anders Monrad Møller*: Slavepenge – nyfundne arkivalier fra begyndelsen af 1700-tallet; *Flemming Rieck*: Nyt fra udgravningerne i Nydam Mose; *Jørgen Burchardt*: Det industrielle tovværk – nye materialer og nye produktionsformer; *Steinar Sandvold*: Nybygning af Sopwith Baby, sjøjagerfly model 1917; *Ole Mortenson*: Kanoner haves, fly og skibe ønskes – Langelandsfortet som museum.

Efter frokost afholdtes admiralforsamlingen, hvor Kontaktudvalget berettede om aktiviteterne, i den forløbne toårsperiode: både publikationerne (årsbibliografier og Maritim Kontakt med videre) og funktionen som dansk nationalkomite for International Commission for Maritime History. Desuden blev regnskaberne for Kontaktudvalget og tidsskriftet Maritim Kontakt fremlagt. Til slut genvalgte forsamlingen hele det siddende kontaktudvalg for en ny periode på to år.

Medlemmerne af Kontaktudvalget er: Jørgen H. Barfod, Mette Felbo, Erik Gøbel (redaktør af Maritim Kontakt), Aase Hansen, Poul Holm, Erik Husted (sekretær), Ole Lisberg Jensen (formand), Kåre Luring, Jens Lorentzen (redaktør af Maritim Kontakt), Ann Nørregaard, Niels M. Probst (kasserer for Maritim Kontakt), Alan Hjorth Rasmussen, Frank Allan Rasmussen (redaktør af årsbibliografien), Flemming Rieck, Jan Rose (kasserer for Kontaktudvalget) og Inga Thomas.

Register til Maritim Kontakt bind 1-20 (1980-1998)

Med dette tyvende bind af Maritim Kontakt må det være passende og praktisk at fremkomme med en samlet oversigt over bindenes indhold. Nedenfor findes derfor dels et alfabetisk forfatterregister, dels et sagregister (ordnet efter samme systematik, som benyttes i Kontaktudvalgets årsbibliografier, dog med tilføjelse af en ny sidste gruppe vedrørende maritimhistoriske konferencer).

Forfatterregister

Otto Albertsen:

Fjordlodsen, (bind 11, 1987, side 61-99)

Bent Andersen & Erik Andersen & Anni Rønnow & Hans Toft & Inger Wagner:

Den siste Viking – en trønderisk storbåd under sejl igen, (bind 4, 1981, side 165-180)

Emil Andersen:

En beretning om skonnert *Catrine* af Svaneke 1922-1945, (bind 14, 1990, side 81-112)

Erik Andersen & Anni Rønnow & Hans Toft & Inger Wagner & Bent Andersen:

Den siste Viking – en trønderisk storbåd under sejl igen, (bind 4, 1981, side 165-180)

Gert Normann Andersen & Philip Nathansen:

Bjærgninger i 1983, (bind 9, 1985, side 110-125)

Svend Aage Andersen:

Slaget om Kattegat. Historien om Stena Line's Danmarksfærger, (bind 20, 1998, side 77-100)

anonym:

Kerteminde havn [billedkavalkade], (bind 4, 1981, side 119-123)

Jørgen H. Barfod:

Nyboderstudier [1600-tallet], (bind 1, 1980, side 6-18)

Jørgen H. Barfod:

Christian IV's Nyboder. Nyboders første 100 år, (bind 5, 1983, 208 sider)

Jørgen H. Barfod:

Nordisk Shipping [rederi til finansiering af frihedskampen, 1943-1945], (bind 7, 1984, side 138-147)

Jørgen H. Barfod:

Bygningen af orlogsskibe i Norge i slutningen af 1600-tallet, (bind 13, 1989, side 5-15)

Jørgen H. Barfod:

Lidt om sikringen af bælt og stræder før 1588, (bind 18, 1996, side 7-21)

Johanne Bichel:

Peber for alle pengene [Asiatisk Kompagnis *Prinsesse Lovisa* i Indien 1749], (bind 8, 1984, side 4-48)

Knud W. Born:

Havnelodsen, (bind 11, 1987, side 100-126)

Benny Boysen:

Søfarten omkring Struer. Et provinsmuseums arbejde med den lokale søfart, (bind 3, 1982, side 4-11)

Benny Christensen:

Om den maritimhistoriske konference i Svendborg 1980, (bind 3, 1982, side 93-96)

Benny Christensen:

Skibstømmerlærlinge for 200 år siden, (bind 4, 1981, side 147-151)

Benny Christensen:

D/S »Gylfe«. Danske dampskibsselskaber under kriskonjunkturerne 1914-21, (bind 7, 1984, side 107-120)

Benny Christensen:

Lodserhvervets udvikling i Danmark, (bind 11, 1987, side 7-32)

Jørgen Christoffersen:

Nyt om vrager af orlogsskibet *Dannebrog* [sunket 1710], (bind 14, 1990, side 55-63)

George Coggeshall:

En Yankee-skipper i danske farvande 1809-10, (bind 13, 1989, side 50-62)

Ole Crumlin-Pedersen:

Forhistorien [om skibsbevaring], (bind 4, 1981, side 8-14)

Jørgen Dencker & Jan Larsen:

Spes – i krig og fred [svensk orlogsskib, forlist 1697], (bind 18, 1996, side 22-33)

Henrik Dethlefsen:

Øernes hjælpetjeneste – et søstykke fra besættelses-
årene, (bind 12, 1988, side 181-192)

Maria Ekberget:

Sjette Danske Maritimhistoriske Konference [25.-
27. maj 1986], (bind 8, 1984, side 86-88)

Maria Ekberget:

Andreas Bodenhoff. Leverandør til Søetaten i det
18. århundrede, (bind 13, 1989, side 34-49)

Maria Ekberget:

Et bedrøveligt endeligt [orlogsskibene *Tre Kroner* og
Skjold efter 1807], (bind 18, 1996, side 84-87)

Bjarni Ákesson Filbolm:

M/S *Tjaldur* [søsat 1952], (bind 20, 1998, side 63-76)

Henrik Fode:

Et forsøg på samling ... Fællesrepræsentationen for
dansk skibsfart [1897-1927], (bind 7, 1984, side 56-
72)

Ole Louis Frantzen:

Den danske flådes karronader, (bind 3, 1982, side
12-24)

Frederik Frederichsen:

2. Verdenskrigs standardskibe. Det tyske Hansapro-
gram, (bind 7, 1984, side 121-137)

Frederik Frederichsen:

En ganske almindelig bjergning [damperen *Aarø*,
strandet 1937], (bind 9, 1985, side 82-90)

Knud Galle:

Magnetminer. Minestrygning – Minesikring, (bind
13, 1989, side 120-136)

Carl Frederik Garde:

Med brosten i lasten [fra Väneren til Trelleborg,
1940'erne], (bind 4, 1981, side 62-70)

Erik Gøbel:

Femte Danske Maritimhistoriske Konference 16.-
18. april 1982, (bind 6, 1983, side 133-138)

Erik Gøbel:

Sejldugsmanufaktur i Køge 1687-1733, (bind 12,
1988, side 58-83)

Erik Gøbel & Erik Mørk Larsen:

Jørgen H. Barfods bibliografi, (bind 12, 1988, side
201-206)

Erik Gøbel:

Orlogsfregatten *Bornholms* konvojrejse til Vestindien
1780-1781, (bind 13, 1989, side 16-33)

Erik Gøbel:

Ottende, Niende og Tiende Danske Maritimhisto-
riske Konference, 16.-18. september 1988, 20.-22.
april 1990 og 24.-26. april 1992, (bind 16, 1993, side
158-164)

Erik Gøbel:

Elleve og Tolvte Danske Maritimhistoriske Konfe-
rence. Roskilde 22.-24. april 1994, Ebeltoft 19.-21.
april 1996, (bind 18, 1996, side 131-135)

Erik Gøbel:

Trettende Danske Maritimhistoriske Konference.
Korsør 15.-17. maj 1998, (bind 20, 1998, side 115-
16)

Erik Gøbel:

Register til Maritim Kontakt bind 1-20 (1980-1998),
(bind 20, 1998, side 117-27)

Morten Gotzsche:

Sluppen *Ruth* – rapport om restaureringen af Na-
tionalmuseets slup, (bind 1, 1980, side 59-77)

Morten Gotzsche:

Om at restaurere gamle træskibe, (bind 4, 1981, side
25-38)

Morten Gotzsche:

Sejlmageri, (bind 10, 1986, side 92-145)

John Hackemann:

Skonnertskipet *Sigyns* sejlsads på Danmark 1927-
1937, (bind 3, 1982, side 25-30)

Jens Schou Hansen:

Refleksions seismisk marinarkæologi, (bind 1, 1980,
side 78-83)

Aase Hansen:

Kurs mod sildemarkedspladsen. Beskrivelse af et
sandsynligt middelalderligt navigationsinstrument
fra Albuen, Lolland, (bind 14, 1990, side 20-54)

Henning Henningsen:

Fatter Jahns Sølov, (bind 4, 1981, side 135-146)

Henning Henningsen:

En dunk Rigabalsam, (bind 6, 1983, side 4-14)

Henning Henningsen:

Søens paradenumre [prunskibe, landgangsfartøjer,
chaluproere], (bind 12, 1988, side 1-16)

Erik Housted:

En fredericiansk rheder- og skipperhistorie [fami-
lien Bruun, 1800-tallet], (bind 6, 1983, side 35-57)

Erik Housted:

Olie – et transportproblem. Om dansk uden- og in-
denrigs oliefart før 1940, (bind 7, 1984, side 20-55)

Erik Housted:

Sorte tavler og stum tale – et blad af den optiske telegrafs historie i Danmark [første halvdel af 1800-tallet], (bind 12, 1988, side 116-142)

Henrik Hvass:

Ingenting med noget inden i – som f. eks. Hjarbæk sjægtelaug, (bind 4, 1981, side 110-118)

Flemming Jensen & Jørgen Mikkelsen:

Mudder, maskiner og mennesker. Den sørgmuntre beretning om istandsættelsen af Skælskør havn og fjord 1798-1814, (bind 16, 1993, side 81-119)

Jens Kusk Jensen:

En Sømands Oplevelser i Fred og Krig [1866-1936], (bind 17, 1995, 216 sider)

Ole Lisberg Jensen:

Orlogsskibet *Store Sophia* som forliste år 1645 i Göteborgs skærgård, (bind 9, 1985, side 4-20)

Søren Hjorth Jensen & Henrik Mogensen:

Samarbejdsproblemer på Korsør havn under besættelsen. En analyse af Brosagen i Korsør november 1942-marts 1943, (bind 13, 1989, side 102-119)

Hans Jeppesen:

En skipperfamilie 1870-1931. Et eksempel fra Limfjorden [familien Søegaard i Løgstør], (bind 4, 1981, side 85-96)

Hans Jeppesen & Jens Lorentzen:

To skibstegnere fra 1700-årene [Hans Henrik Stibolt og Andreas Henrik Stibolts billeder af skibstyper], (bind 12, 1988, side 84-115)

Fritz Brade Jørgensen:

Fra skibsmodellernes verden, (bind 8, 1984, side 66-85)

Heine Jørgen Kisby:

Marstaljagten – min hobby, (bind 1, 1980, side 19-26)

Sven M. Klausen:

M. Davidsen – en østbornholmers skæbne [1891-1919], (bind 10, 1986, side 60-68)

Anders Vrist Langer:

Bjærgelav på Harboøre, (bind 9, 1985, side 53-73)

Erik Mørk Larsen & Erik Gøbel:

Jørgen H. Barfods bibliografi, (bind 12, 1988, side 201-206)

Jan Larsen & Jørgen Dencker:

Spes – i krig og fred [svensk orlogsskib, forlist 1697], (bind 18, 1996, side 22-55)

Rolf Larsen:

Kalvø – et skibsværft og dets historie [Gennerbugt, 1850'erne], (bind 10, 1986, side 74-91)

Åge Larsen:

Fiskelejer i Odsherred, (bind 16, 1993, side 138-157)

Børge Lind:

KGH's lastmotorskib *Anders Olsen* – OXGZ. Bygning og levering i Grønland af Holbæk Skibs- og Bådebyggeris nybygning nr. 342, (bind 6, 1983, side 104-114)

Jens Lorentzen:

Snaubriggen *Hvalfisken*, ex *Benoben*, (bind 4, 1981, side 152-164)

Jens Lorentzen & Hans Jeppesen:

To skibstegnere fra 1700-årene [Hans Henrik Stibolt og Andreas Henrik Stibolts billeder af skibstyper], (bind 12, 1988, side 84-115)

Christian Lund:

Aristides, Salvator, Vagrant, War Admiral & de andre [danske skibe under amerikansk flag 1941ff], (bind 18, 1996, side 108-130)

Christian Lund:

Danske skibe under fransk kontrol under Anden Verdenskrig, (bind 20, 1998, side 47-62)

Kaj Lund:

Træskibene og tossefuglen [veteranskibe], (bind 4, 1981, side 220-231)

Ulla Lund & Birger Thomsen:

Lilla Dan togtet 1980 – sportsdykkeren og marinarkæologen, (bind 3, 1982, side 40-45)

Ulla Lund:

Enigheden. Et skib, et vrage og sportsdykkere, (bind 9, 1985, side 74-81)

Otto Madsen:

Stadt Odense – en sydfynsk skibsbyggesag fra 1799, (bind 10, 1986, side 69-73)

Jørgen Mikkelsen & Flemming Jensen:

Mudder, maskiner og mennesker. Den sørgmuntre beretning om istandsættelsen af Skælskør havn og fjord 1798-1814, (bind 16, 1993, side 81-119)

Henrik Mogensen & Søren Hjorth Jensen:

Samarbejdsproblemer på Korsør havn under besættelsen. En analyse af Brosagen i Korsør november 1942-marts 1943, (bind 13, 1989, side 102-119)

Ole Mortenson:

Sømandens dagbog, (bind 1, 1980, side 27-36)

Ole Mortenson:

Lodsdæksbåden *Ejno*, (bind 8, 1984, side 49-62)

Anders Monrad Møller:

Fra Galeoth til Galease – om en søfartshistorisk disputats, (bind 3, 1982, side 31-39)

Anders Monrad Møller:

Medens vi venter på vrage eller jagten på *Jensines* forfædre [danske fartøjer i 1700-tallet], (bind 4, 1981, side 210-219)

Anders Monrad Møller:

København-Kristiania. Fra Sejlpakket til Konferenceskib, (bind 6, 1983, side 115-132)

Anders Monrad Møller & Holger Munchaus Pedersen:

Hundrede års handelsflåde i grove træk [1900-tallet], (bind 7, 1984, side 6-19)

Anders Monrad Møller:

Store Forventninger. Skitse over fem fejlslagne værftsanlæg ved slutningen af Første Verdenskrig, (bind 7, 1984, side 86-106)

Anders Monrad Møller:

Emilie på havsens bund eller et atypisk forlis i arkiverne [forlist 1816], (bind 9, 1985, side 21-31)

Anders Monrad Møller:

Seks maritimhistoriske konferencer – et forsøg på en let statistisk anretning [1974-1984], (bind 10, 1986, side 147-150)

Anders Monrad Møller:

Sofus og Klara – et uromantisk portræt af en fiskerfamilie [Svendborgsund, 1900-tallet], (bind 12, 1988, side 193-199)

Anders Monrad Møller:

Månedens drejer – om søfolk til den københavnske handelsflåde 1777-87, (bind 18, 1996, side 79-83)

Philip Nathansen & Gert Normann Andersen:

Bjærgninger i 1983, (bind 9, 1985, side 110-125)

Hasse Neerbeke:

Kapital til søfarten. Omkring de tidlige danske rederiaktielselskaber, (bind 7, 1984, side 73-85)

Christian Nielsen:

Sprydageriggen, (bind 4, 1981, side 97-109)

Gennadij A. Njetzajev:

Kejseryachten *Standart* og dens skæbne [søsat 1909], (bind 20, 1998, side 27-46)

Ann Norregaard:

Kapere og kanonbåde. Begivenheder i og ud for Dragør 1807-1814, (bind 13, 1989, side 63-101)

Jens Skriver Norregaard:

Beretning om den svenske damper *Etnas* torpedering og forlis, december 1942, på rejse med stykgods fra New York til Rio de Janeiro, (bind 16, 1993, side 120-137)

Erling Pade:

Beretningen om A. C. Sparrevogn's Loggeuhr [1804], (bind 1, 1980, side 37-43)

Jan Parmentier:

Guillermo de Brouwer (1693-1767). En skitse af en kaptajn, handelsmand og rederi i det 18. århundrede, (bind 14, 1990, side 64-80)

Holger Munchaus Pedersen:

Fra hjuldamper til tremastet sejlskonnert – et dansk passagerskibs historie [*Prindsesse Wilhelmine*], (bind 4, 1981, side 188-196)

Holger Munchaus Pedersen & Anders Monrad Møller:

Hundrede års handelsflåde i grove træk [1900-tallet], (bind 7, 1984, side 6-19)

Holger Munchaus Pedersen:

Frederik den sytte [hjuldamper, forlist 1845], (bind 9, 1985, side 52-52)

Holger Munchaus Pedersen:

Eldre skib til midlertidigt brug. Østbornholmeren *Carl* i fred og krig [1938-1948], (bind 12, 1988, side 167-180)

Holger Munchaus Pedersen:

Lidt om skibsbevaring og om søfartsstatistik [Carolinerne og andre moderne småskibe], (bind 18, 1996, side 97-107)

Theodor Harke Petersen:

Mine Livserindringer [1860-ca. 1880], (bind 20, 1998, side 7-26)

Bjørn Poulsen:

Ombord på *Anna Cecilie* af Åbenrå. En kilde til Åbenrås sejlads på Amerika 1838-1840, (bind 18, 1996, side 88-96)

Hanne Poulsen:

Falske kaptajnsbilleder, (bind 1, 1980, side 84-85)

Hanne Poulsen:

»Nye« arbejder af skibsbilledhuggerne H. J. og W. E. Møen [1800-tallet], (bind 12, 1988, side 143-152)

Niels Probst:

Syvende Danske Maritimhistoriske Konferencen 18.-20. april 1986, (bind 11, 1987, side 133-136)

Niels Probst:

Skånske krigs orlogsskibe. Et forsøg på en vurdering af samtidens billedmateriale, (bind 12, 1988, side 17-57)

Niels Probst:

Nordeuropæisk spanteopslagning i 1500- og 1600-tallet. Belyst ud fra danske kilder, (bind 16, 1993, side 6-42)

Alan Hjorth Rasmussen:

Mistænkeliggørelse og selvtægt i 1870-80ernes danske indvandsfiskeri, (bind 1, 1980, side 44-51)

Alan Hjorth Rasmussen:

»De farer på Sjælland ...« Om Harbøre- og Limfjordsfiskernes kolonisering af de østjyske og sjællandske fjorde med ålevodfiskeri 1866-1871, (bind 12, 1988, side 153-166)

Erik Rasmussen:

Sejlsads under krigen 1939-45, (bind 15, 1992, 157 sider)

Frank Allan Rasmussen & Inga B. Thomas:

Havet tog og havet gav – en sømands erindringer 1836-1888 [Jens Sørensen, 1818-1894], (bind 18, 1996, side 56-78)

Sven-Erik Ravn:

Syv år for *Jensine*, (bind 4, 1981, side 197-209)

Hans Diederichsen Rühmann:

Stenbjergshav ved Flensborg Fjord – engang storleverandør af sejlskibe, (bind 16, 1993, side 43-80)

Anni Rønnow & Hans Tøft & Inger Wagner & Bent Andersen & Erik Andersen:

Den siste Viking – en trønderisk storbåd under sejl igen, (bind 4, 1981, side 165-180)

Sven Sand:

1978-1981 [om Træskibsejernes Sammenslutning], (bind 4, 1981, side 22-23)

Thorkild Sandbeck:

Cutty Sark Tall Ships' Race '96, (bind 20, 1998, side 101-114)

Aksel Sandemose:

Marstal-Skonnerterne under Labrador [med en indledning ved Ole Crumlin-Pedersen], (bind 4, 1981, side 181-187)

S. A. Sangmann:

Vikingerne tidsregning og kursmetode, (bind 2, 1981, 70 sider)

Mogens Schmidt:

Lodsdirektøren, (bind 11, 1987, side 33-37)

Steen Siebken:

Skonnerten *Martha* af Vejle ... eller »Vores måde«, (bind 4, 1981, side 39-53)

Peter Skanse:

Bruksbåtar i Skåne, (bind 4, 1981, side 124-134)

Philip Svanum:

Farvandslods, (bind 11, 1987, side 38-60)

Christian L. Sørensen:

Glimt fra de Dage, der gik. Christian L. Sørensens Erindringer 1894-1928 [udgivet ved Erik Gøbel], (bind 19, 1997, 264 sider)

Michael Teisen:

Det bette vrag ved Lyngsø, (bind 6, 1983, side 15-34)

Inga B. Thomas & Frank Allan Rasmussen:

Havet tog og havet gav – en sømands erindringer 1836-1888 [Jens Sørensen, 1818-1894], (bind 18, 1996, side 56-78)

Birger Thomsen:

Det Vestindiske Søkorps 1760-1769, (bind 1, 1980, side 52-58)

Birger Thomsen & Ulla Lund:

Lilla Dan togtet 1980 – sportsdykkeren og marinarkæologen, (bind 3, 1982, side 40-45)

Birger Thomsen:

Baltimore-klipperskonnerten, (bind 4, 1981, side 54-61)

Birger Thomsen:

De moderne tider – og vor kulturarv på havbunden, (bind 7, 1984, side 173-182)

Birger Thomsen:

Kampen under havet – frømand i anden verdenskrig, (bind 9, 1985, side 91-109)

Bent Thygesen:

Skibs- og bådebygningskulturen. En skibstørers etnologiske betragtninger, (bind 10, 1986, side 5-59)

Hans Tøft & Inger Wagner & Bent Andersen & Erik Andersen & Anni Rønnow:

Den siste Viking – en trønderisk storbåd under sejl igen, (bind 4, 1981, side 165-180)

Knut von Trepka:

RS No. 1 *Colin Archer* [norsk redningsfartøj], (bind 4, 1981, side 71-84)

Ole Ventegodt:

Skibe og søfart i danske farvande i det 12.-14. århundrede, (bind 3, 1982, side 46-92)

Ole Ventegodt:

Strandretten i Danmark indtil 1365, (bind 6, 1983, side 59-103)

Ole Ventegodt:

Min søgrønne ungdom [erindringer, 1949-0.1960], (bind 7, 1984, side 148-172)

Ole Ventegodt:

Skånemarkedets sild, (bind 14, 1990, side 3-19)

Max Vinner:

De første år [om Træskibsejernes Sammenslutning], (bind 4, 1981, side 15-16)

Max Vinner:

De næste år – Åge Larsen [om Træskibsejernes Sammenslutning], (bind 4, 1981, side 17-21)

Inger Wagner & Bent Andersen & Erik Andersen & Anni Ronnov & Hans Tøft:
Den siste Viking – en trønderisk storbåd under sejl igen, (bind 4, 1981, side 165-180)

Jørgen Weber:
Lodsbåden *Ejnos* stabilitet og sejlføring, (bind 8, 1984, side 63-65)

Sagregister

Bibliografier

Erik Gøbel:

Register til Maritim Kontakt bind 1-20 (1980-1998), (bind 20, 1998, side 117-27)

Erik Gøbel & Erik Mørk Larsen:

Jørgen H. Barfods bibliografi, (bind 12, 1988, side 201-206)

Historiske behandlinger, længere og kortere tidsrum

Henning Henningsen:

Søens paradenumre [prunkskibe, landgangsfartøjer, chaluproere], (bind 12, 1988, side 1-16)

Anders Monrad Møller:

Fra Galeoth til Galease – om en søfartshistorisk disputats, (bind 3, 1982, side 31-39)

Anders Monrad Møller:

Medens vi venter på vrage eller jagten på *Jensines* forfædre [danske fartøjer i 1700-tallet], (bind 4, 1981, side 210-219)

Anders Monrad Møller:

Måneden drejer – om søfolk til den københavnske handelsflåde 1777-87, (bind 18, 1996, side 79-83)

Folger Munchaus Pedersen & Anders Monrad Møller:

Hundrede års handelsflåde i grove træk [1900-tallet], (bind 7, 1984, side 6-19)

Ole Ventegodt:

Skibe og søfart i danske farvande i det 12.-14. århundrede, (bind 3, 1982, side 46-92)

Søværnet, søkrigshistorie, forhold under krigene

George Coggeshall:

En Yankee-skipper i danske farvande 1809-10, (bind 13, 1989, side 50-62)

Henrik Detlefsen:

Øernes hjælpetjeneste – et søstykke fra besættelsesårene, (bind 12, 1988, side 181-192)

Søren Hjorth Jensen & Henrik Mogenssen:

Samarbejdsproblemer på Korsør havn under besættelsen. En analyse af Brosagen i Korsør november 1942-marts 1943, (bind 13, 1989, side 102-119)

Christian Lund:

Aristides, Salvador, Vagrant, War Admiral & de andre [danske skibe under amerikansk flag 1941 ff], (bind 18, 1996, side 108-130)

Christian Lund:

Danske skibe under fransk kontrol under Anden Verdenskrig, (bind 20, 1998, side 46-62)

Ann Nørregaard:

Kapere og kanonbåde. Begivenheder i og ud for Dragør 1807-1814, (bind 13, 1989, side 63-101)

Jens Skriver Nørregaard:

Beretning om den svenske damper *Etnas* torpedering og forlis, december 1942, på rejse med stykgods fra New York til Rio de Janeiro, (bind 16, 1993, side 120-137)

Niels Probst:

Skånske krigs orlogsskibe. Et forsøg på en vurdering af samtidens billedmateriale, (bind 12, 1988, side 17-57)

Erik Rasmussen:

Sejlsads under krigen 1939-45, (bind 15, 1992, 157 sider)

Birger Thomsen:

Det Vestindiske Søkorps 1760-1769, (bind 1, 1980, side 52-58)

Birger Thomsen:

Kampen under havet – frømand i anden verdenskrig, (bind 9, 1985, side 91-109)

Skibs- og badebygning, fremdrivningsmidler

Jørgen H. Barfod:

Bygningen af orlogsskibe i Norge i slutningen af 1600-tallet, (bind 13, 1989, side 5-15)

Benny Christensen:

Skibstømterlærlinge for 200 år siden, (bind 4, 1981, side 147-151)

Børge Lind:

KGH's lastmotorskib *Anders Olsen* – OXGZ. Bygning og levering i Grønland af Holbæk Skibs- og Bådebyggeris nybygning nr. 342, (bind 6, 1983, side 104-114)

Otto Madsen:

Stadt Odense – en sydfynsk skibsbyggesag fra 1799, (bind 10, 1986, side 69-73)

Christian Nielsen:

Sprydstagegriggen, (bind 4, 1981, side 97-109)

Niels Probst:

Nordeuropæisk spanteopslagning i 1500- og 1600-tallet. Belyst ud fra danske kilder, (bind 16, 1993, side 6-42)

Bent Thygesen:

Skibs- og bådebygningskulturen. En skibstørners etnologiske betragtninger, (bind 10, 1986, side 5-59)

Enkelte skibsværfter

Rolf Larsen:

Kalvø – et skibsværft og dets historie [Gennerbugt, 1850'erne], (bind 10, 1986, side 74-91)

Anders Monrad Møller:

Store Forventninger. Skitse over fem fejlslagne værftsanstægt ved slutningen af Første Verdenskrig, (bind 7, 1984, side 86-106)

Hans Diederichsen Rühmann:

Stenbjerghav ved Flensborg Fjord – engang storleverandør af sejlskibe, (bind 16, 1993, side 43-80)

Skibstyper, deres historie og grupper af fartøjer

Frederik Frederichsen:

2. Verdenskrigs standardskibe. Det tyske Hansa-program, (bind 7, 1984, side 121-137)

Erik Housted:

Olie – et transportproblem. Om dansk uden- og indrigs olieforbrug før 1940, (bind 7, 1984, side 20-55)

Hans Jeppesen & Jens Lorentzen:

To skibstegnere fra 1700-årene [Hans Henrik Stibolt og Andreas Henrik Stibolts billeder af skibstyper], (bind 12, 1988, side 84-115)

Kaj Lund:

Træskibene og tossefuglen [veteranskibe], (bind 4, 1981, side 220-231)

Holger Munchaus Pedersen:

Lidt om skibsbevaring og om søfartsstatistik [Carolinerne og andre moderne småskibe], (bind 18, 1996, side 97-107)

Aksel Sandemose:

Marstal-Skonnerterne under Labrador [med en indledning ved Ole Crumlin-Pedersen], (bind 4, 1981, side 181-187)

Peter Skanse:

Bruksbåtar i Skåne, (bind 4, 1981, side 124-134)

Birger Thomsen:

Baltimore-klipperskonnerten, (bind 4, 1981, side 54-61)

Skibes anvendelsesområder, enkelte rejser

Johanne Bichel:

Peber for alle pengene [Asiatisk Kompagnis *Prinsesse Louisa* i Indien 1749], (bind 8, 1984, side 4-48)

Carl Frederik Garde:

Med brosten i lasten [fra Vänern til Trelleborg, 1940'erne], (bind 4, 1981, side 62-70)

Erik Gøbel:

Orlogsfregatten *Bornholms* konvojrejse til Vestindien 1780-1781, (bind 13, 1989, side 16-33)

John Hackmann:

Skonnertskebet *Sigyns* sejlads på Danmark 1927-1937, (bind 3, 1982, side 25-30)

Thorkild Sandbeck:

Cutty Sark 'Tall Ships' Race '96, (bind 20, 1998, side 101-114)

Enkelte skibe

Bent Andersen & Erik Andersen & Anni Rønnow & Hans Toft & Inger Wagner:

Den siste Viking – en trøndersk storbåd under sejl igen, (bind 4, 1981, side 165-180)

Emil Andersen:

En beretning om skonnert *Cathrine* af Svaneke 1922-1945, (bind 14, 1990, side 81-112)

Jørgen Christoffersen:

Nyt om vraket af orlogsskibet *Dannebrog* [sunket 1710], (bind 14, 1990, side 55-63)

Jørgen Dencker & Jan Larsen:

Speer – i krig og fred [svensk orlogsskib, forlist 1697], (bind 18, 1996, side 22-55)

Maria Ekberger:

Et bedrøveligt endeligt [orlogsskibene *Tre Kroner* og *Skjold* efter 1807], (bind 18, 1996, side 84-87)

Bjarni Ákesson Filholm:

M/S Tjaldur [søsat 1952], (bind 20, 1998, side 63-76)

Morten Gotthe:

Sluppen *Ruth* – rapport om restaureringen af Nationalmuseets slup, (bind 1, 1980, side 59-77)

Ole Lisberg Jensen:

Orlogsskibet *Store Sophia* som forliste år 1645 i Göteborgs skærgård, (bind 9, 1985, side 4-20)

Sven M. Klausen:

M. Davidsen – en østbornholmers skæbne (1891-1919), (bind 10, 1986, side 60-68)

Jens Lorentzen:

Snaubriggen *Hvalfisken*, ex *Benøen*, (bind 4, 1981, side 152-164)

Ole Mortenson:

Lodsdæksbåden *Ejno*, (bind 8, 1984, side 49-62)

Gennadij A. Njetjajev:

Kejseryachten *Standart* og dens skæbne [søsat 1909], (bind 20, 1998, side 27-46)

Holger Munchaus Pedersen:

Fra hjuldampere til træmastet sejlskonnert – et dansk passagerskibs historie (*Prindsesse Wilhelmine*), (bind 4, 1981, side 188-196)

Holger Munchaus Pedersen:

Ældre skib til midlertidigt brug. Østbornholmeren *Carl* i fred og krig [1938-1948], (bind 12, 1988, side 167-180)

Bjørn Poulsen:

Ombord på *Anna Cæcilie* af Åbenrå. En kilde til Åbenrås sejlads på Amerika 1838-1840, (bind 18, 1996, side 88-96)

Sven-Erik Ravn:

Syv år for *Jensine*, (bind 4, 1981, side 197-209)

Steen Siebken:

Skonnerten *Martha* af Vejle ... eller »Vores måde«, (bind 4, 1981, side 39-53)

Knut von Trepka:

RS No. 1 *Colin Archer* [norsk redningsfartøj], (bind 4, 1981, side 71-84)

Jørgen Weber:

Lodsbåden *Ejnos* stabilitet og sejlføring, (bind 8, 1984, side 63-65)

Materiel og tilbehør

Erik Gabel:

Sejldugsmanufakturer i Køge 1687-1735, (bind 12, 1988, side 58-83)

Morten Gotthe:

Sejlmageri, (bind 10, 1986, side 92-145)

Vedligeholdelse, dokning

Ole Crumlin-Pedersen:

Forhistorien [om skibsbevaring], (bind 4, 1981, side 8-14)

Morten Gotthe:

Om at restaurere gamle træskibe, (bind 4, 1981, side 25-38)

Sikkerhed til søs

Jørgen H. Barfod:

Lidt om sikringen af bælter og stræder før 1588, (bind 18, 1996, side 7-21)

Soulykker, bjærgning, redningsvæsen

Frederik Frederichsen:

En ganske almindelig bjærgning [damperen *Aarø*, strandet 1937], (bind 9, 1985, side 82-90)

Anders Vrist Langer:

Bjærgelav på Harboøre, (bind 9, 1985, side 53-73)

Holger Munchaus Pedersen:

Frederik den siette [hjuldampere, forlist 1845], (bind 9, 1985, side 32-52)

Ole Vøntegodt:

Strandretten i Danmark indtil 1365, (bind 6, 1983, side 59-103)

Vrag, dykning

Jens Schou Hansen:

Refleksions seismisk marinarkæologi, (bind 1, 1980, side 78-83)

Ulla Lund & Birger Thomsen:

Lilla Dan togter 1980 – sportsdykkeren og marinarkæologen, (bind 3, 1982, side 40-45)

Ulla Lund:

Enigheden. Et skib, et vrag og sportsdykkere, (bind 9, 1985, side 74-81)

Anders Monrad Møller:

Emilie på havsens bund eller et atypisk forlis i arkiverne [forlist 1816], (bind 9, 1985, side 21-31)

Philip Nathansen & Gert Normann Andersen:

Bjærgninger i 1983, (bind 9, 1985, side 110-125)

Michael Teisen:

Det brette vrag ved Lyngsø, (bind 6, 1983, side 15-34)

Birger Thomsen:

De moderne tider – og vor kulturarv på havbunden, (bind 7, 1984, side 173-182)

Navigation, meddelelsesmidler

Aase Hansen:

Kurs mod sildemarkedspladsen. Beskrivelse af et sandsynligt middelalderligt navigationsinstrument fra Albuen, Lolland, (bind 14, 1990, side 20-54)

Erik Housted:

Sorte tavler og stum tale – et blad af den optiske telegrafs historie i Danmark [første halvdel af 1800-tallet], (bind 12, 1988, side 116-142)

Erling Pade:

Beretningen om A. C. Sparrevogn's Loggeuhr [1804], (bind 1, 1980, side 37-43)

S. A. Saugmann:

Vikingerne tidsregning og kursmetode, (bind 2, 1981, 70 sider)

Rederier

Jørgen H. Barfod:

Nordisk Shipping [rederi til finansiering af frihedskampen, 1943-1945], (bind 7, 1984, side 138-147)

Benny Christensen:

D/S »Gylfe«. Danske dampskibsselskaber under krigskonjunkturerne 1914-21, (bind 7, 1984, side 107-120)

Henrik Fode:

Et forsøg på samling ... Fællesrepræsentationen for dansk skibsfart [1897-1927], (bind 7, 1984, side 56-72)

Hasse Neerbek:

Kapital til søfarten. Omkring de tidlige danske rederiaktieselskaber, (bind 7, 1984, side 73-85)

Fiskeri, fangst

Åge Larsen:

Fiskelejer i Odsherred, (bind 16, 1993, side 138-157)

Alan Hjorth Rasmussen:

Mistænkeliggørelse og selvtægt i 1870-80ernes danske indvandfiskeri, (bind 1, 1980, side 44-51)

Alan Hjorth Rasmussen:

»De farer på Sjælland ...« Om Harboøre- og Limfjordsfiskernes kolonisering af de østjyske og sjællandske fjorde med ålevodfiskeri 1866-1871, (bind 12, 1988, side 153-166)

Ole Venlegodt:

Skåne markedets sild, (bind 14, 1990, side 3-19)

Maritime lokalsamfund

Jørgen H. Barfod:

Nyboderstudier [1600-tallet], (bind 1, 1980, side 6-18)

Jørgen H. Barfod:

Christian IV's Nyboder. Nyboders første 100 år, (bind 5, 1983, 208 sider)

Benny Boysen:

Søfarten omkring Struer. Et provinsmuseums arbejde med den lokale søfart, (bind 3, 1982, side 4-11)

Havne, kanaler

anonym:

Kerteminde havn [billedkavalkade], (bind 4, 1981, side 119-123)

Flemming Jensen & Jørgen Mikkelsen:

Mudder, maskiner og mennesker. Den sørgmuntre beretning om istandsættelsen af Skælskør havn og fjord 1798-1814, (bind 16, 1993, side 81-119)

Færgevæsen

Svend Aage Andersen:

Slaget om Kattegat. Historien om Stena Line's Danmarksfærger, (bind 20, 1998, side 77-100)

Anders Monrad Møller:

København-Kristiania. Fra Sejlpaket til Konferenceskib, (bind 6, 1983, side 115-132)

Lodseri

Otto Albertsen:

Fjordlodsen, (bind 11, 1987, side 61-99)

Knud W. Born:

Havnelodsen, (bind 11, 1987, side 100-126)

Benny Christensen:

Lodserhvervet udvikling i Danmark, (bind 11, 1987, side 7-32)

Mogens Schmidt:

Lodsdirektøren, (bind 11, 1987, side 33-37)

Philip Svanum:

Farvandslodsen, (bind 11, 1987, side 38-60)

Forhold ombord

Ole Mortenson:

Sømandens dagbog, (bind 1, 1980, side 27-36)

Udsmykning, symboler

Hanne Poulsen:

»Nye« arbejder af skibsbilledhuggerne H. J. og W. E. Møen [1800-tallet], (bind 12, 1988, side 143-152)

Uniformer, våben

Ole Louis Frantzen:

Den danske flådes karronader, (bind 3, 1982, side 12-24)

Knud Galle:

Magnetminer. Minestrykning – Minesikring, (bind 13, 1989, side 120-136)

Skibsmodeller, skibsportrætter

Fritz Brade Jørgensen:

Fra skibsmodellernes verden, (bind 8, 1984, side 66-85)

Heine Jørgen Kisby:

Marstaljagten – min hobby, (bind 1, 1980, side 19-26)

Hanne Poulsen:

Falske kaptajnsbilleder, (bind 1, 1980, side 84-85)

Sømandskultur, husflid, souvenirs

Henning Henningsen:

Fatter Jahns Sølov, (bind 4, 1981, side 135-146)

Henning Henningsen:

En dunk Rigabalsam, (bind 6, 1983, side 4-14)

Foreninger, institutioner, interessegrupper

Henrik Hvass:

Ingenting med noget inden i – som f. eks. Hjarbæk sjægtelaug, (bind 4, 1981, side 110-118)

Sven Sand:

1978-1981 [om Træskibsejernes Sammenslutning], (bind 4, 1981, side 22-23)

Max Vinner:

De første år [om Træskibsejernes Sammenslutning], (bind 4, 1981, side 15-16)

Max Vinner:

De næste år – Åge Larsen [om Træskibsejernes Sammenslutning], (bind 4, 1981, side 17-21)

Grupper af personer

Erik Høusted:

En fredericiansk rheder- og skipperhistorie [familien Bruun, 1800-tallet], (bind 6, 1983, side 35-57)

Hans Jeppesen:

En skipperfamilie 1870-1931. Et eksempel fra Limfjorden [familien Søegaard i Løgstør], (bind 4, 1981, side 85-96)

Anders Monrad Møller:

Sofus og Klara – et uromantisk portræt af en fiskerfamilie [Svendborgsund, 1900-tallet], (bind 12, 1988, side 193-199)

Enkeltpersoner

Maria Ekeberger:

Andreas Bodenhoff. Leverandør til Søetaten i det 18. århundrede, (bind 13, 1989, side 34-49)

Jens Kusk Jensen:

En Sømands Oplevelser i Fred og Krig [1866-1936], (bind 17, 1995, 216 sider)

Jan Parmentier:

Guiljelmo de Brouwer (1693-1767). En skitse af en kaptajn, handelsmand og reder i det 18. århundrede, (bind 14, 1990, side 64-80)

Theodor Harke Petersen:

Mine Livserindringer [1860-ca. 1880], (bind 20, 1998, side 7-26)

Christian L. Sørensen:

Glimt fra de Dage, der gik. Christian L. Sørensens Erindringer 1894-1928 [udgivet ved Erik Gøbel], (bind 19, 1997, 264 sider)

Inga B. Thomas & Frank Allan Rasmussen:

Havet tog og havet gav – en sømands erindringer 1836-1888 [Jens Sørensen, 1818-1894], (bind 18, 1996, side 56-78)

Ole Ventegodt:

Min søgrønne ungdom [erindringer, 1949-0.1960], (bind 7, 1984, side 148-172)

Maritimhistoriske konferencer

Benny Christensen:

Om den maritimhistoriske konference i Svendborg 1980, (bind 3, 1982, side 93-96)

Maria Ekeberger:

Sjette Danske Maritimhistoriske Konferencen [25.-27. maj 1986], (bind 8, 1984, side 86-88)

Erik Gøbel:

Femte Danske Maritimhistoriske Konferencen 16.-18. april 1982, (bind 6, 1983, side 133-138)

Erik Gøbel:

Ottende, Niende og Tiende Danske Maritimhistoriske Konference, 16.-18. september 1988, 20.-22. april 1990 og 24.-26. april 1992, (bind 16, 1993, side 158-164)

Erik Gøbel:

Ellevte og Tolvte Danske Maritimhistoriske Konference. Roskilde 22.-24. april 1994, Ebeltoft 19.-21. april 1996, (bind 18, 1996, side 131-135)

Erik Gøbel:

Trettende Danske Maritimhistoriske Konference. Korsør 15.-17. maj 1998, (bind 20, 1998, side 115-16)

Anders Monrad Møller:

Seks maritimhistoriske konferencer – et forsøg på en let statistisk anretning [1974-1984], (bind 10, 1986, side 147-150)

Niels Probst:

Syvende Danske Maritimhistoriske Konference 18.-20. april 1986, (bind 11, 1987, side 133-136)