



Søfart på cykel

Historiefaglig baggrundsviden

Historiefaglig baggrundsviden til Søfart på cykel

1. STOP: DET GAMLE FÆRGELEJE

- Færgerne har i århundreder været et bindeled mellem Fyn og Tåsinge.
- Man mener, at der har været færgeforbindelse mellem Fyn og Tåsinge siden området blev bebygget.
- Første gang man kunne se færgelejet på et kort var ca. 1670 – ud fra et bykort.
- Man startede med at bruge joller/mindre sejlskibe. Herefter brugte man dampskibe. Til sidst brugte man motorskibe. Pointe: Udviklingen gik fra sejlskib – dampskib – motorskib – bro.

FRITZ JUEL – den første dampfærge.

- Sejlede på ruten fra Vindeby til Svendborg 1873–1926.
- Fritz Juel kunne have 2-3 biler om bord, og de kunne køre direkte ind på færgen!
- I 1926 over Svendborg kommune og kommunerne på Tåsinge færgeriet fra baronen på Valdemars Slot. Fritz Juel var forældet, den var for lille og for langsom. Den blev dog brugt som ekstrarfærge frem til 1946.



Motorfærgen TAASINGE

- Færgen Taasinge bygges i 1926 hos Ring-Andersens Værft i Svendborg.
- Færgen kunne medbringe 10 biler – tre gange så mange som Fritz Juel!
- TAASINGE blev dog hurtigt forældet. Da der kom flere biler på vejene, var færgen ikke stor nok til at følge med den stigende trafik. Så færgen skulle sejle hvert 15. Min.
- Da broen åbnede i 1966, var der fire færger, så de kunne klare den voksende biltrafik.



Færgernes svanesang

I 1960'erne nedlægges flere færger, da broer nu forbinder de større øer.

1960 Siødæmningen (Siø sundbroen) fra Siø til Tåsinge bliver bygget.

1960-1962 – Bro fra Langeland til Siø bygges.

Færgen mellem Svendborg og Rudkøbing blev nedlagt, så alle fra Langeland skulle over Tåsinge.

Det gav endnu flere biler på ruten fra Vindeby til Svendborg.

Færgerne kunne ikke følge med. Det gav kilometerlange køer i Vindeby

SVENDBORGSUNDBROEN

18. november 1966 indvies broen af Dronning Margrethe, der dengang var 26 år og tronfølger.

Fremover kunne man køre fra Svendborg til Tåsinge. Det var en del nemmere.

FÆRGER FRA SVENDBORG I DAG:

HJORTØBOEN – sejler til Hjortø. Kan medbringe 1 bil og 12 passagerer. Overfarten tager 1 time.
Nogle gange stopper den også på Skarø.

M/F HØJESTENE – sejler til Drejø og Skarø. 35 min til Skarø – 1 time og 10 min til Drejø.

ÆRØFÆRGERNE – sejler til Ærø. Det tager 1 time og 15 min.

2. STOP: RIBERS GAARD / GL. MIDDELALDERHAVN

Svendborgs middelalderhavn lå omkring Brogade, der netop har navn efter skibsbroen. Husene langs Møllergade havde strandhavere og egne bådebroer. Det sidste sted, man kan se det i dag, er ved Mudderhullet. Sådan så der ud hele vejen ned ad havnen på Jessens Mole.

Der var private skibs-og bådebroer, der tilhører de store købmandsgårde oppe i Møllergade.

Svendborg Kommune ønskede at udvide havnen. Købmændene havde *ikke* lyst til at opgive deres private bådebro til fordel for en fælles havn for Svendborg. De ville gerne selv have adgang til havet fra deres egen grund. Men det endte med at havnen blev udvidet.

BAAGØE OG RIBER

Baagøe & Riber er en af byens gamle købmandsslægter, hvis forskellige ejendomme stadig kan genfindes i bybilledet i Svendborg.

Tidlinje:

1744	Forretningen grundlagdes af R.P. Brandt, der dengang kun var 20 år gammel. Slægten overtager senere Ribers gård i Møllergade, hvor Harders ligger i dag. Købmandsgården i Møllergade er stadig i familiens eje.
1820'erne	Det første kornkammer på Baagøe og Ribers plads opføres. Det afspejler, at slægten især tjente sine penge på søbåren kornhandel.
1855	Jens Peter Baagøe, overtager virksomheden. Han begyndte den direkte import og udvidede i betydeligt omfang trælastforretningen.
1886	J.P. Baagøe fik bygget en herskabsvilla i italiensk stil ved købmandsgården i Kullinggade. Den var bolig for virksomhedsejeren indtil sidst i 1960'erne. Bygningen var storslået - både arkitektonisk, størrelsesmæssigt og pga. den store parklignende have. Det var tydeligt, at her boede en vigtig mand i byen.
1950'erne	Kornsalget vælges fra og der fokuseres på trælasten.
2007	Baagøe og Riber flytter deres trælast tæt på motorvejen og væk fra havnen.
2016	Familien sælger grunden ved havnen.

Baagø og Ribers historie er et stærkt symbol for Svendborgs historie, da den viser, hvordan man kan sammenligne vandet med nutidens motorvej – i dag ligger mange store virksomheder tæt på motorvejen. I gamle dage var det via vandet, at varerne kom fra sted til sted.

LIVET PÅ HAVNEN OG TIL SØS

Det var på havnen, at det meste i Svendborg by skete. Der kom skibe ind fra mange steder i verden. Det var spændende at gå ned til havnen. Det var byens største legeplads – det var her, at nysgerrigheden efter at komme til søs ofte blev vakt. Mange arbejdede på havnen.

LIVET SOM SØMAND

Vilhelm Jensen, Snus, var en af dem, der skaffede mandskab til Svendborgs skibe.

Når de store drenge, der var blevet konfirmeret, lå i havnen og vrikkede joller kom han og bankede på døren hjemme hos deres familier og spurgte, om det ikke var på tide, at deres søn kom til søs?

For mange drenge var det ikke et spørgsmål om, om de skulle ud at sejle, men med hvilket skib, de skulle ud at sejle.

Karrieren som sømand begyndte tit som 14-15-årig.

3. STOP: FREDERIKSØEN

Frederiksøen startede som en holm, der gik under navnet Koeholmen. I 1843 begyndte man målrettet at udvide holmen med ballast fra tilsejlende skibe og opgravet mudder fra havnen. Øen er opkaldt efter Kronprins Frederik, den senere Kong Frederik VII. Han var guvernør for Fyn. Man finder de første beretninger om skibsbyggeri på Frederiksøen fra 1847.

Der var ingen bro til Frederiksøen. Arbejderne måtte sejle til Frederiksøen hver morgen og hjem igen om aftenen. Nogle vintre var det så koldt, og vandet var frosset til, så var det svært at sejle over sundet. Men de skulle jo på arbejde, så de havde økser, save og en bådshage med om bord. Først i 1919 blev der bygget en bro.

Værfter på Frederiksøen

Der har været flere værfter på Frederiksøen, men de to største værfter er Ring-Andersen og Svendborg Værft. Det var forskellige typer skibe, der blev bygget på de to værfter. Svendborg Værft, som lå hvor Kammerateriet ligger nu, byggede stålskibe. Ring-Andersens værft, som ligger her endnu, byggede træskibe.

Værftsøen er et godt sted at snakke om skibsbyggeri. Der har samlet været mindst 29 værfter langs Svendborgsund fra 1750 og frem til i dag. Ring-Andersen er et godt eksempel herpå.

- 15. marts 1867: Den officielle start. Jørgen Ring Andersen startede virksomheden. Han byggede skonnerter.
- Ved værftets fireårsdag i 1871 beskæftigede det 30 mand.
- Det har udviklet sig fra at have været et værft, der byggede lastførende træskibe, til i dag at være et værft, der reparerer træskibe og mindre stålskibe. Vedligehold og renovering af gamle træskibe er dog stadigvæk det, de arbejder mest med.
- Ring Andersens Værft er gået i arv fra far til søn. Nu er det 4. Generation, der driver værftet. Nuværende ejer: Peter Ring Andersen. Hans børn, 5. generation, arbejder også på værftet.

ARBEJDSTID på skibsværfterne

1872: 12 timer pr. dag.
Dette år gik ca. 80 skibstømrere på de lokale værfter i strejke for at få den daglige arbejdstid nedsat fra 12 til 11 timer i sommerhalvåret. Men arbejdsgiverne langs Svendborgsund stod fast –

og striden endte tilsyneladende uden at ændre noget.

1914 – 1918
Om sommeren:
Arbejdstid 6-17.30
Afbrudt af ½ times pause kl. 8 og 1 ½ times frokost kl. 12. Dvs. reelt 9 ½ times arbejde.
Om vinteren
7-17.30

Dvs. 8 ½ times arbejde.

1940

Arbejdstiden var på 8 timer.

7-16.30 eksklusiv

formiddags- og

frokostpause.

PETER MÆRSK MØLLER

I søfartshistorie er Svendborg især kendt for at være startstedet for Danmarks største virksomhed, rederiet Mærsk. Historien om Mærsk i Svendborg starter i 1884, hvor Peter Mærsk Møller flytter til Svendborg. I 1886 stiftede han Dampskibsselskabet 'Laura', hvor han selv var skibsfører, inden han gik i land. På dette tidspunkt var dampskibe usædvanlige i Svendborg, og i 1899 kastede han sig derfor ud i at overtale sejlskibsrederne og -byggerne til at investere i dampskibene. Det var fremtiden, mente han. Langt fra alle var enige. Det blev til en hel læserbrevsfejde, hvor bl.a. Jørgen Ring-Andersen forsvarede træskibene.

LÆSERBREVSEJDEN KORT FORTALT

MÆRSK:

Peter Mærsk Møller, gik ind for Dampskibe. Han havde købt et dampskib, Laura, som han ville bruge som fragtskib. Han mente, at dampskibene ville overhale sejlskibene.

Ifølge ham kunne man regne mere med dampskibe, da de var uafhængige af vinden og kunne holde en konstant hastighed. Og derfor kunne man tjene flere penge.

Mærsk mente, at Svendborg var ved at sagte agterud af København, og at Svendborg derfor måtte påbegynde en hastig omstilling fra sejl til damp.

RING ANDERSEN

Ring-Andersen var fortaler for sejlskibe. Han mente, at sejl og træ fortsat havde en fremtid.

Ring-Andersen mente, at Mærsk Møller var lige lovlig optimistisk i forhold til Dampskibe.

Han mente, at dampskibe var fine til færgetransport, men at det var alt for dyrt at bruge dampskibe til fragtskibe, fordi det ville være alt for dyrt at købe kul, som jo skulle bruges som brændsel. Han mente, at det var meget billigere med sejlskibe, der havde gratis vind som energi.

Begge parter fik jo for så vidt ret, men Mærsk havde størst ret i sine forudsigelser. Sejlskibene holdt ved til langt op i 1900-tallet, men blev totalt udkonkurreret efter nogle årtier.

Dampskibene var i brug langt op i 1900-tallet. Nu er det dieselmotorer, der dominerer trafikken til søs.

SVENDBORG VÆRFT

I 1907 stiftede Ring-Andersens familien et stålskibsværft på Frederiksø. I lyset af første verdenskrigs stærkt opskruede fragtpreiser var der mange penge at tjene på skibe. Over hele landet dukkede stålskibsværfter op af den sorte muld.

I 1916 fik Ring-Andersen familien et siciliansk tilbud af et lokalt konsortium: Enten sælger I, ellers også bliver I udkonkurrerede. De solgte. Aviserne var begejstrede: "Der bliver brug for mange

arbejdere, og der vil endelig blive skub og virksomhed i den stille by ved Sundet". Sydfyns Socialdemokrat september 1916

Det nye store værft, Svendborg Værft, med imponerende administrationsbygning og byggehaller i jernbeton – Svendborgs første – blev opført. Arbejdet med værftet fik enkelte læserbrevsskribenter til at fantasere om, at når man stod på den nye bro til Frederiksøen, så var man næsten i Brooklyn eller New York. Det holdt hårdt at gøre stedet rentabelt de første år, men værftet holdt ved. Mere end 10.000 mennesker har gennem tiden arbejdet på værftet inden det lukkede i 2001. Der blev bygget ca. 200 skibe af mange forskellige typer – bl.a. til den danske flåde og til lokale rederier.

Man var først rigtig værftsarbejder, når man havde fået et øgenavn. På værftet færdedes den akademiske svejser, der havde været så fræk at tage en studentereksamen, Bent Beostær med den lyse stemme og Stå op og sov, hvis navn forklarer sig selv. De arbejdede side om side med Småt Brandbart, en ikke så høj mand, der var gået ild i under en svejsning og Antikken, der mente alt var bedre i gamle dage.

4. STOP: KONGELIGT TOLDKAMMER

Told er en gammel afgift, der pålægges importvarer. I toldkammeret foregik der toldkontrol af de varer, der kom ind i Svendborg Havn. Her arbejdede tolderne. I dag er Danmark en del af EU, så der er ikke told mellem Danmark og Tyskland, men det er der, hvis man køber varer udenfor EU. I dag skal man betale 16,9 % told på varer over 1150 kr., som købes uden for EU.

Pga. Øhavets nærhed til Tyskland har der været smugleri i århundreder. Smugleri er ulovlig indførsel af forbudte eller told- og afgiftspligtige varer. Smugleri foregår mellem to zoner, der er adskilte af f.eks. en lande- eller en toldgrænse. Grænsen gør, at varerne er billigere i den ene zone sammenlignet med den anden. Man køber billigt et sted, fører det over lande- og toldgrænsen og sælger det dyrere – eller forbruger det selv.

Smugleri i Det Sydfynske Øhav

Siden Middelalderen er der tegn på, at varer er blevet smuglet her i det Sydfynske. Der smugles stadigvæk varer i dag.

HVORFOR SMUGLES DER?

Øhavet er grænseland. Det skaber motivation til ulovlig handel, og allerede i 1400-tallet viser øerne sig som omdrejningspunkt for smugleri. I Middelalderen blev byerne grundlagt, og en toldgrænse mellem land og by gør, at bønderne ikke kan sælge deres varer frit i byerne.

Det er øboerne *ikke* tilfredse med – og i 1480 klager Svendborg eksempelvis til kongen over "at Øboerne på Tåsinge, Drejø, Skarø og Hiørtø driver købmandskab og sejlads til Tyskland".

Særligt i 1600- og 1700-tallet var der en masse forbud og monopoler, der gjorde smugleri ekstra attraktivt. F.eks. begrænset ret til udførsel eller meget høje toldsatser. I 1769 foreslår byfogeden i Svendborg, at øboerne helt skal forbydes at have fartøjer. Nogle (historikere) mener, at regler, der blev lavet af Kongen helt ovre i København, var for langt væk fra øboerne. Derfor havde de nemmere ved ikke at følge dem.

ÆRØ

Indtil 1864 var Ærø en del af Slesvig-Holsten og det gjorde, at øboerne fra Ærø tog varer med fra Tyskland til Danmark og den modsatte vej fra Danmark til Tyskland – uden om byerne. Og det måtte de ikke. Første Verdenskrig bliver også en storhedstid for smugleri på Ærø.

Under 1. Verdenskrig var der mangel på varer i Tyskland. Den danske regering var neutral og havde lavet handelsaftaler, der betød af bestemte varer *ikke* måtte sælges fra Danmark til Tyskland.

De havde altså en aftale med de tyske myndigheder, at danskere *ikke* skulle sejle danske varer til Tyskland. Men det gjorde danskerne alligevel. Særlig fra Ærø til Sønderjylland.

Fiskere omkring Ærø skaffede gerne fisk og kaffe og byttede det til tyskere for kul eller kontanter. Tyskerne led under varemangel, og ærøboerne var hurtige til at benytte sig af muligheden for at tjene på det.

Smugleri blev mange steder accepteret. Det kan sammenlignes med at gå over for rødt.

Alle ved at det må man ikke, men mange gør det alligevel. Det gav f.eks. ikke altid mening, at hvis de kunne købe snaps billigt på Ærø, hvorfor skulle de så købe det på Langeland. (Ærø var en del af Slesvig-Holsten dengang). Øboerne var også loyale over for hinanden, så mange sladrede *ikke* om deres naboer, hvis de vidste at de smuglede.

Flere steder er der beretninger om fiskere, der smugler. Om dagen fisker fiskerne i deres skibe. Om natten sejler de så ind til land, hvor de enten sælger, køber eller bytter varer, som de tager med hjem.

Tolderne

Der er beretninger der fortæller, at man nogle steder godt kunne samarbejde med tolderne. En anonym mand fortalte i 2015, at man, da han arbejdede på havnen i 1970'erne, kunne aftale med tolderne, at hvis de fik rabat på byggematerialer, så fik han et praj om, hvornår de ville lave razzia.

Eks. have en øbo på Skarø også et job som tolder. Men han skrev aldrig noget om nogle smuglere i sine rapporter. Det kan virke mærkeligt, at der slet ikke skete noget smugleri på Skarø. Derfor tænker man i dag, om han bare lod som om han ikke så det.

Det var dog de færreste toldere der kunne bestikkes.

Toldbetjent Rubæk Hansen:

- Han visiterede ud for Strynø, og det siges, at han kun sov med et øje lukket.
- Han kendte til fiskernes bijob.
- Hvis smuglerne opdagede tolderne, smed de flaskerne over bord solidt mærkede på en bøjle.
- 20. januar 1922: Rubæk Hansen skrev i patruljeloggen, at han havde fundet to kasser spiritus flydende ved anker ud for Kragholm.

I dag foregår der stadigvæk smugleri.

Langeland 2007 – Sten Tobak

En storstilet razzia afslørede i 2007 en smuglerring på Langeland. Det viste sig at storsmugleren var Steen Hougaard Frederiksen, som blev kaldt Sten Tobak, fra Tullebølle. Han var næstformand i

Dansk Folkeparti på Langeland. Fra Steen og hans medhjælperes adresse beslaglagde politiet øl, vin, spiritus, sodavand, cigaretter og slik.

Den langelandske smugler havde flere gange, med hjælp fra en lille gruppe langelændere, handlet stort ind i Tyskland og kørt rundt på øen og videresolgt slik osv. til langelændere. Hans sag kom for retten i sommeren 2010. Her erkendte Steen alt og gik derfra med en bøde på 305.000 kroner for snyd med moms og afgifter til den danske stat. Inden da havde han accepteret et afgiftsmæk på 400.000 kroner.

Spritruterne Bagenkop-Kiel og Faaborg-Gelting kommer til i 1960'erne og forvandler almindelige folkepensionister til smuglere, og da lystsejladserne begynder at vinde frem, er det hr. og fru bådejer, der falder for fristelsen til at sejle hjem fra Tyskland med mere, end loven tillader dem. Spritruterne lukker omkring årtusindskiftet. I dag er storsmugleri hovedsageligt noget, nogle få professionelle giver sig af med.

5. STOP: SIMAC

Som søfartsby har Svendborg altid været et sted, hvor man lærer at sejle. Siden midten af 1800-tallet er det foregået på en decideret navigationsskole – førhen var det primært mesterlære. Svendborg er stadig en søfartsskoleby.

SVENDBORG NAVIGATIONSSKOLE

1820	Skipper, Christian Jacobsen, begyndte at give unge søfolk lærdom i navigation. Eksamen blev taget på navigationsskolen i Tønning (I det Nordlige Tyskland (førhen Sydslesvig).
1848	Ansøgning sendes til Marineministeriet om oprettelse af en navigationsskole i Svendborg.
1852	Svendborgs Navigationsskole blev åbnet. (Åbningen af skolen blev udskudt pga. krigen i Slesvig i 1848-1850).
2000	For at klare fremtidens krav til uddannelserne fusionerede Svendborg Navigationsskolen med Svendborg Maskinmesterskole, Kogtved Søfartsskole og A.P. Møllers Værkstedsskole. Navnet blev: Svendborg Internationale Maritime Academy (SIMAC).
2023	Det nye SIMAC åbner på Svendborg Havn. Projektet er blevet muliggjort takket være en donation på 100 millioner kroner fra A.P. Møller Fonden.

Ved siden af SIMACs bygninger på Graaesvej ligger Svendborg Søfartsskole. En søfartsskole og en navigationsskole uddanner til helt forskellige funktioner til søs.

Svendborg Søfartsskole blev oprettet i 1906 af den kristne forening Broderkredsen på Havet under navnet "Sømandshøjskolen". Skolen fungerede i mange år som maritim højskole. I Svendborg var man skeptisk over for den nye skole i 1906. Flere mente, at den nok snart ville gå fallit. Den første vinter var der 36 befarne (som har sejlet et vist antal måneder (om søfolk) matroser, der gik på skolen. Derudover var der 12 drenge, som endnu ikke havde været til søs, der blev forberedt på livet på havet. I dag uddanner søfartsskolen skibsassistenter.

BERETNINGER:

Herunder findes 4 beretninger, som passer til forskellige steder på ruten.
I lærervejledning står der beskrevet, hvilke beretninger der passer til hvilke stop.

BERETNING 1: KØBMAND EJNER BAAGØE

Fra Poul Jørgen Riis: *Erindringer fra en anden verden*. Museum Tusulanum, 2004.

Man levede uhyre regelmæssigt i villaen. Min svigerfar (Ejner Baagøe 1873 – 1967) var som et urværk. Han stod altid op på den samme tid, gik til og forlod forretningen to gange dagligt på ganske bestemte tidspunkter og fulgte den samme vej hver gang.

Han lagde vægt på at være lige så punktlig, som han havde været i Livgarden med marcherne til og fra Amalienborg, og han nød, at folk i byen kunne sige: 'Nu er klokken ni, for nu kommer Hr. Baagøe'.

Der spistes efter gammel skik varm middagsmad kl. 13 og aftensmad med smørrebrød klokken halv syv, altid sammen slags pålæg og en bestemt os fra et mejeri på Tåsinge dertil en Svendborg lagerøl.

Om søndagen var der rødvin til middagen – ved festlige lejligheder snaps til aftensmaden.

Der lagdes megen vægt på, at man kun sad en halv time til bords hver aften, så at pigerne hurtigt kunne få fri.

Pigerne blev behandlet som familiemedlemmer; kokkepigen, der i min tid (dvs. i 1936-67) allerede var gammel, havde været der siden børnene var små og fulgte levende med i deres senere liv.

Om sommeren, når vejret tillod det, spistes måltiderne i haven under et kæmpestort kastanjetræ, som min svigerfar havde plantet ved indflytningen.

Undertiden blev der spist aftensmad i familiens store have på Lundevejen, smurt og bragt dertil i kurve af hushjælpen, der så havde fri hele den sene eftermiddag og aften.

BERETNING 2: SØMAND FIK ØRETÆVER.

Fra Ole Mortensøn: Sydfynske Sejlskibssøfolk, *Langelands Museum*, 1987. Her har sømanden anonymt videreført sin historie.

Sømanden var 15-16 år, da han startede med at sejle. Han fik til opgave at gå op og bjærge bramsejlet (råsejl oven over mærssejlet på en fuldrigget mast). Han skulle tage et af sejlene ned. Han anede ikke hvordan man gjorde, men det sagde han ikke noget om.

Han var søsyg, da han gik op på dækket og forsøgte at udføre opgaven. De andre havde sagt til ham, at han skulle huske at kigge op. Han husker ikke, hvordan han fik udført opgaven, men det lykkedes, og han var en meget lykkelig dreng. Han tænkte til sig selv ' Det har du knageme gjort godt'.

Han gik glad nedenunder igen. Han gik den forkerte vej ned ad trappen - på et skib, skal man gå baglæns ned, så man kan holde fast i gelænderet, imens man går ned. Men det vidste han ikke, så han væltede lige ned i en kaffekande, og der røg varmt vand ud over matrosen. Matrosen blev stik tosset, og 'det vankede øretæver', som han sagde. Han røg rundt.

Han havde lige følt sig så glad og stolt over, at han havde udført opgaven og nu lå han så her i sin køje og måtte bide i sit tæppe, fordi han lå og tudede – (og ingen skulle høre det). Han synes, det var så meningsløst og tænkte, at når de kom til Halmstad, så ville han gå i land. For han ville ikke mere. Men så kom han til at tænke på sin far – og han ville bare sige 'Hvad sagde jeg'.

Så nej, der var ingen, der skulle få ham til at gå på land. Da han kom til Halmstad, var alt glemt igen. Han vænnede sig til orden om bord og var også selv senere med til at bruge denne skik senere hen.

De fleste søfolk startede som skibsdrenge. De var nederst i skibets hierarki. Et typisk karriereforløb forløb således:

1. Skibsdreng
2. Jundreng
3. Letmatros
4. Matros
5. Fuldbefaren matros
6. Styrmand
7. Kaptajn

BERETNING 3: 'KOKKEDRENGEN', 1910

Fra Anita Lillevang: "Mærsk, matroser og en byvandring i Søfartsbyen Svendborg". I Svendborg Museums årbog for 2020, Ud med historien.

Fortælling fra en kokkedrengs første sejltur. Han fortæller, at 14 dage før han skulle af sted, så lærte hans mor ham at lave noget mad. Han var kokkedreng og havde ikke før lavet mad, men nu

skulle han lave mad til besætningen på skibet. En ældre styrmand troede ikke helt, at kokkedrengen kunne lave mad, så han skulle hele tiden tjekke hans mad – om han nu gjorde det rigtigt.

Når det blæste op, kaldte de på kokkedrengen oppe fra dækket, så skulle han op og hjælpe med at tage sejlene ned – eller hjælpe med at sætte mere sejl, hvis det flovede (Aftog i vindstyrke).

Men han havde jo stadigvæk maden over nede i kabysen (køkkenet) – og nogle gange skete det, at maden brændte på, imens han var oppe på dækket og hjælpe til. Så blev de utilfredse.

Det var spændende for de unge mænd at komme ud at sejle. Dengang kom man ikke så ofte på rejse til udlandet. Kokkedrengen fortæller, at han på sin første rejse var væk i 9 måneder, hvor de sejlede til England og lastede kul. Bagefter sejlede de klipfisk. Ruten lød:

- Newfoundland (Canada)
- Gibraltar
- Spanien
- Malaga
- Portugal
- St. Yves (Sydengland)
- Rønne (Bornholm) (Salt)
- Hjem igen

Når de var i land, fik de fersk fisk og kød til suppe. Når de var på land købte søfolkene tit frisk brød for deres egne penge. Det var noget andet end de rugmelstvebakker, de havde med på turen. De måtte holde dem op for en lampe for at tjekke, om der var orm i. Nogle gange spiste de dem med orm, det tog de ikke skade af, sagde de.

BERETNING 4: ANNA KIRSTINE JENSEN

Fra Anita Lillevang: "Mærsk, matroser og en byvandring i Søfartsbyen Svendborg". I Svendborg Museums årbog for 2020, Ud med historien.

- Hun er Svendborgs eneste /første kvindelige skibsreder, som vi kender til.
- I 1890 overtog Anna Kirstine rederiet efter sin mand, der døde af en blodprop.
- Dengang var det meget usædvanligt, at kvinder havde store stillinger.
- Man forventede, at kvinder fødte børn og passede hjemmet.
- Men Anna Kirstine valgte at føre sin mands virksomhed videre efter hans død.
- Hun måtte dog have en mand ansat som fuldmægtig, da kvinder dengang ikke kunne lede en generalforsamling eller forhandle direkte med en skibsreder.
- Kvinder havde slet ikke stemmeret dengang, det fik de først i 1915 (Folketinget) og 1908 (lokalvalg).

- Men det var alligevel hende, der sad på pengekassen og hende, der skrev under på vigtige papirer.
- Rederiet blev Svendborgs 4. største – da hun havde overtaget det efter sin mand, var det Svendborgs 6. Største.
- Heldigvis havde Anna Kirstine en søn, som blev en del af firmaet, da han blev stor nok.
- Men desværre for Anna Kirstine sagde han, at han *ikke* ville være skibsreder i Svendborg. Han ville hellere til Amerika – og så rejste han.
- Derfor solgte Anna Kirstine til sidst rederiet.
- Hun endte sine dage i København.