



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

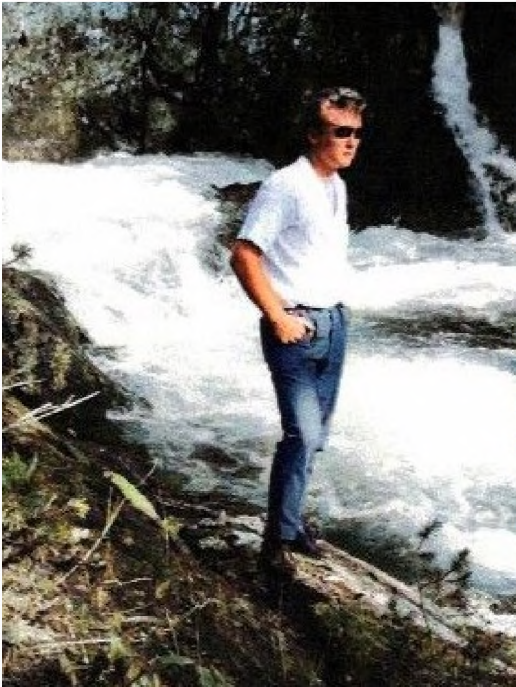
### *M/S Carl Fridolf af Svaneke.*

*Mønstret 18. februar 1963. Afmønstret 13. oktober 1963.*

*Det var mit 3. skib og jeg havde min sejltid, 1 år som dæksdreng og kunne derfor udmønstre som ungmand, kælenavnet til søs er jumbo, så længe titlen ungmand eksisterede, i dag hedder det befaren skibsassistent.*



*M/S Carl Fridolf i Odense havn 1963. Kendingsbogstaver OWXA*



*Dengang skulle man have 1 år sejltid som dreng, et år som ungmand og et år som letmatros før man kunne mønstre ud som matros. M/S Carl Fridolf var en coaster og lastede 520 tons. Den var bygget i 1962 på J.J. Sietas, Cranz – Nevenfelde i Tyskland, og var et pragtfuldt skib. Ikke nok med den lå som en svane i søen, men besætningen er nok den bedste jeg har sejlet sammen med. Vi var skipper, styrmand, maskinchef, kok, mig som ungmand og 2 dæksdreng, 7 mand i alt. Vi sejlede i fri fart i nord Europa, aldrig de samme havne, men det betød også at vi havde meget lastrengøring.*

*17 år og ungmand (sej gut). Fra en søndagstur ved Bergen i Norge.*



*Broen på Carl Fridolf. Skipper G. Hanson i baggrunden og Heine til rors. Selvstyre var en by i Rusland.*



*Styrbord side af styrehuset. Hvorfor skippers hustru Ruth ikke ville vise ansigt her kan jeg desv. ikke erindre.*

Arbejdet med luger og skærstokkene var hårdt, men det gav gode muskler. Det var før patentlugernes tid, så det var træluger, skalkejern, træ kiler, som blev slået i ved hver skalkelæbe, som så klemte skalkejernene ind mod presenningerne og ind mod lugekarmen og så var lugen vandtæt og som regel med 3 presenninger på. Det var kun i sommermånederne vi fik lov til at sejle med 2 presenninger og kun på korte ture. De var stygge at få af om vinteren, når de var frosset fast til hinanden. Under trælugerne lå skærstokkene og de var modbydelig tunge. De lå jo i deres position for at støtte lugeplankerne og skulle skubbes enten for eller agterud, så lugen blev fri til losning/lastning. Arbejdet med skalkning (lukke vandtæt) skulle gøres ordentlig, dvs. på den rigtige måde, hjørnerne på presenninger skulle foldes og ligge rigtig, så søen ikke kunne slå dem op, for i dårligt vejr får man ikke muligheder for at gøre det om.

Skipper som hed G. Hanson var en rigtig fin fyr, han var som en far for os knægte, han indgød respekt og uanset hvad, kunne vi altid komme til ham hvis vi havde problemer og vi kunne tale med ham om alt. Hans kone som hed Ruth og var sygeplejerske var tit med på turene, sjovt nok for hun led frygteligt af søsyge, bare en lille bule på vandet så var den gal. Når vi knægte arbejdede ude på dækket kom hun tit ud med et eller andet godt til os, kage, chokolade, sodavand eller andet i den stil og så hjalp hun altid kokken med at lave mad. Når vi ville i land skulle vi jo op til skipper for at hente de penge, som blev bestilt over radioen en dag eller 2 før ankomst den pågældende havn og så sagde han altid, pas nu godt på jer selv og tænk jer om, går i 2 i land kommer i 2 ombord igen og så ikke noget med at købe frække damer for alle jeres penge. Det "skete dog" vi gjorde det alligevel og kunne ved de lejligheder pådrage os en af de hersens "erhvervssygdomme" der begynder med "gunnar" Det var så op til skipper med problemet i hånden, til skideballe og "hvad var det sidste jeg sagde til dig før i gik i land. Jeg gider ikke se på den, det kan Ruth gøre hun er sygeplejerske, og så måtte man meget rød i hovedet og meget flov vise hende problemet.



Jeg tror den taler for sig selv. Av av av.



Her er skipper og viv i gang med at efterse, rengøre og skifte vand i vanddunken på vores redningsbåd.



*Skippers hustru Ruth (vores mor) kom tit ud på dækket med lidt godt til os knægte. Hun fortalte så om alle de grimme ting man kunne pådrage sig når man ikke brugte "regnfrakke" og det håbede hun vi ville huske på, for vores egen skyld. Så fik man et forsvarligt hak i røven (undskyld mit franske) og så var det som regel overstået efter 3 dage og 3 hak. Hun var et dejligt menneske som vi holdt meget af.*

*Maden vi fik var altid god og rigeligt til alle, der manglede aldrig noget, maden skal der ikke spares på sagde skipper. Var vi i nærheden af en fiskekutter stoppede vi op og byttede smøger og sprut for fisk og vi fik altid rigeligt. For en del år siden kom jeg igen til at tænke på min tid ombord og forsøgte at finde dem på Facebook, og efter et stykke tid lykkedes det, jeg fandt Ruth.*



*Ruth skippers hustru.*



*R.I.P  
I to dejlige mennesker  
vil aldrig blive glemt.*



*Skibsfører Gunnar Hanson.*

Desværre fortalte hun hendes mand, skipper Gunner Hanson ikke levede mere, han var død for flere år siden. Vi talte længe sammen om dengang for længe siden og aftalte at ringe sammen igen. Et stykke tid efter ringede jeg til hende, men der blev ikke svaret. Jeg kontaktede så det ældrecenter hun boede på. De fortalte hun havde fået fred. Trist, men den vej skal vi jo alle, men jeg havde sat næsen op efter at besøge hende.



*Chiefen Hans Müller. Heinrich siddende og jeg liggende. En søndag i søen.*

”Maskinchefen” eller chiefen (det kaldte vi ham) Han hed Hans Müller og var fra Mölln i Tyskland, der ligger 30 km. syd for Lübeck. Han var i midten af 20,erne og var en stille gut og holdt sig mest for sig selv. Bøger var hans store lidenskab og dem læste han en masse af. En dag kom han hen til mig og spurgte om jeg var interesseret i at lære tysk, for så kunne han lære mig tysk, hvis jeg så ville lære ham dansk.



*Boye*



*Hans og mig på søndagstur i Poole GB, hvor vi lastede et hvidt stads der hed china clay. Bare en lille vind fik det til at flyve over hele skibet og når vi spulede dæk var det ikke til at spule væk. Det blev glat og så var det næste umuligt at gå med spuleslangen uden at glide.*

*Der gik ikke lang tid før jeg talte tysk til ham og han svarede på dansk og omvendt. Et par måneder efter starten af "undervisningen" i det tyske, lå vi i Hamborg hvor Hans og jeg gik i byen og her måtte jeg vise mit pas fordi de på værtshuset ikke troede på at jeg var dansker. Da jeg afmønstrede kunne jeg næsten perfekt tysk og Hans kunne dansk, fin fyr var han også. Kokken hed Ole, ja han var jo ikke kok men en knægt på 18 år som godt kunne lave mad når han fulgte Frk. Jensens kogebog nøje, og det han ikke kunne, lærte Ruth og skipper ham, jo vi fik god mad ombord, det skulle der ikke spares på sagde skipperen. Ole var også en helt igennem okay fyr at sejle sammen med. De 2 dæksdrengene hed Heinrich og Anders de delte kammer sammen, jeg havde en mands kammer, skønt, fælles bad og toilet med koldt og varmt vand i hane og bruser, vaskemaskine (den gammeldags type) men dog en maskine, noget helt andet end den gamle "plimsoller" til m/s Hela som jeg kom fra. Heinrich og Anders var jo ikke så erfarne som mig men de var meget interesseret i at lære og det var de begge gode til, vi havde et meget fint og godt samarbejde. En uge efter jeg var kommet ombord blev jeg kaldt op til skipper på broen, hvor han "udnævnte" mig til "bådsmand", jeg skulle lede arbejdet på dækket og skulle varsko styrmanden når vi var søklar, som betyder at lugerne er skalket og tætte, at bommene er på plads, alt var surret og sat fast, lukket vandtæt, ankrene er sat fast og kædekniberne var skruet fast så vi for den sag skyld kunne løbe ind i en orkan uden der sker noget ved det, og så skulle styrmanden gå rundt for at se efter om alt nu også var som det skulle være.*



*Hygge omkring capstanden agter med musik fra min transistor hængende i en tæppe og med en pils i hånden..  
"Kokken" Ole i midten. Ham th. kan jeg desværre ikke huske navn på. tv. sidder jeg, vi ligger i Hamborg.*

*Tv. Henrik, Anders og mig  
i en havn et sted.*





Der gik ikke lang tid før styrmanden sagde at det ikke var nødvendigt for ham at gå rundt og se efter om alt nu også var i orden, vi kunne godt selv. Se det var tillid så det klodsede. Jeg kan desværre ikke huske hvad styrmanden hed og hvor han kom fra, men en yderst behagelig mand var han. Jeg vil påstå vi var som en hel lille familie. Mit arbejde ombord var at gå vagt når vi var i søen og så skulle jeg sørge for at central smøreapparatet ikke løb tør for smøreolie i maskinen, men det fik jeg 100 kr. om måneden for, ud over min hyre. Under land gik vi 3 knægte dagmand og så skulle jeg, ja ”styre” de 2 andre. Det var der heller ikke nogle problemer med, de var gode arbejdskolleger og kammerater som jeg længe efter holdt kontakten med. Vi knægte lavede jo også ”skøre” ting og en episode står helt klar i min hukommelse.



Henrik.



Anders.



mig.

Vi lå i Rouen på floden Seinen op til Paris i Frankrig, det var varmt og vi var ved at spule dækket, da vi begyndte at sloges med vand. På et tidspunkt havde Anders gemt sig ved lugekarmen med en pøs vand, som Heinrich skulle have i hovedet. Da Heinrich så Anders med pøsen løb han, men han kunne ikke løbe fra Anders så resolut og uden at tænke sig om sprang han i floden, for at undgå at få kylet en pøs vand i nakken ha ha. Ja ja det var jo kun for sjov, men det blev hurtigt alvor. Der var en meget stærk strøm i floden og den kunne vi se Heinrich ikke kunne hamle op med og han drev hurtigt væk. Jeg fik fat i en af vores kasteline og løb ind på kajen og efter Heinrich, som allerede var ca. 150 – 200 meter væk ud af floden, efter 3 forsøg fik Heinrich fat i kastelinen som jeg smed ud til ham og Anders og jeg fik ham hevet ind og op, py ha det var tæt på det gik rigtig galt, behøver jeg fortælle skipper var blevet gal, sikke en skideballe vi fik, ikke fordi vi sloges i vand men fordi Heinrich let kunne havde været druknet.





*Carl Fridolf i søen, på vej til 1. dokning på J. J. Sietas i Hamborg.*

*Jeg er på vej op og skifte pæren på den agterste masts top lanterne. Nat og dag, storm og stille, sommer og vinter skulle der skiftes pære hvis der sprang. Til gengæld kendte vi ikke til sikkerhedsseler. Vi lærte, en hånd til skibet og en hånd til manden. Var en hånd til skibet ikke nok måtte man bide sig fast. Men det var dengang vi malede med blymønje, cencromat som afløste mønjen fordi den blev forbudt pga. indholdet af bly, alkyd maling, og ikke kendte til høreværn. Vi vaskede os i terpentiner for at få malingen af arme og ben. Det var så heller ikke altid vi gik i bad bagefter. Når vi lå i dårlig vejr malede vi gerne indenbords og "nød" dampene fra malingen. Og jeg lever endnu.*





*Oppe på monkey island over styrehuset nyder Anders og jeg udsigten i 1963 over værftet J. J. Cietas i Hamborg.*



*Indsejling til vores hjemhavn Svaneke for første gang og derfor flagene over top. Jeg husker ikke den nøjagtige dato men det er foråret 1963, men **jeg er til rors.***



Skorstensmærket, et grålig C. udenom et hvidt F.

*Jeg husker tydeligt ankomsten første gang vi var i Svaneke på jomfrurejsen. Da vi nærmede os og kunne se havemolerne siger skipper, jumbo (ungmand) kan du se indsejlingen mellem de 2 fyr, jeg så en lille smal indsejling og svarede ja. Tør du styre ind der, jeg svarede hvis du tør lade mig styre. Hold lige mellem molerne sagde skipper. Vi gled stille igennem uden at ramme noget, men det var svært for vi havde næsten ingen styrefart på skibet. Da vi lå ved kajen sagde skipper det klarede du flot jumbo, du kommer her op når vi skal sejle igen så styre du også ud. Sådan noget styrker kolossalt en 17 år ung fyr og giver ansvarlighed. Jeg har tit tænkt på den lille episode og jeg kan sige jeg var stolt som en Pave. Mit arbejde efterfølgende ude i skibene bar præg af den oplevelse, alt blev udført perfekt.*

<b>ID-nummer</b>	6877	<b>Skibsnavn</b>	CARL FRIDOLF				
<b>Kend.bogstav.</b>	OWXA	<b>Sam-kode</b>	KSB-10292	<b>Rig-Maskine</b>	Motorskib	<b>Brugstype</b>	LST
<b>BRT</b>	299	<b>NRT</b>	174	<b>DW</b>	492 / 517	<b>Klstr.</b>	-
<b>BT</b>	395	<b>NT</b>	-	<b>IMO</b>	5063758	<b>Byg.nr.</b>	0509
<b>Byg.år</b>	1962	<b>Værft</b>	J.J. Sietas. Aflob 1962-04-14. Bilbrev 1962-05-21. Reg.nr. D-956.	<b>Byg.by</b>	Hamburg / Neuenfelde	<b>Byg.land</b>	Tyskland
<b>Dimension</b>	150,9 x 28,4 x 7,5 feet (kend.)			<b>Maskine</b>	Diesel 385 iHK 5-cyl. 2SA Alpha Diesel motor.		
<b>Teknik</b>	Fart 9,5 knob, 1 dæk. 2 master, fremfaldende stævn, krydserhæk.						
<b>Person-info</b>	-						
<b>Reg.by</b>	Svaneke	<b>Reg.land</b>	Danmark	<b>Omdøbt fra</b>	-	<b>Omdøbt til</b>	JENBO
<b>Rederi</b>	B. til grosserer Herman Fridolf Munch Christensen, Svaneke.			<b>Rederi før - efter</b>	Solgt 1969-01-06 R. til Jenka I/S, Marstal, og næ. til JENBO.		
<b>Referencer</b>	KSB-17-0119. UDL R-02. REG-02-0422. ORG-0.			<b>H&amp;S registr.</b>	H&S 1996:1242. H&S 1996:1290.		
<b>Bemærkninger</b>	(H&S 1996:1242 = KSB-17-0119) kapacitetsplan og generalarrangement. (H&S 1996:1290 = UDL R-02) Generalarrangement. (REG-02-0422) Yderligere data om ejerforhold. (ID=3481) p.37: Data. S/h foto p.36 af skibet på vej til kajs med signalflag over toppene set agtenfra mod stb. side.						
<b>Tidligste år</b>	1962			<b>Seneste år</b>	1968		

Skibsoplysninger [www.Jmarcussen.dk](http://www.Jmarcussen.dk)

ON	LR/IMO	ID	Year	Name	Tons	Change	Starke	Ref.	Registered Owner	Port
	5063758	<u>5063758</u>	1962	CARL FRIDOLF	299		V1962	#225	Fridolf Christensen	DNK Svaneke
	5063758	<u>5063758</u>	1962	JENBO	299	1969	V1962	#225	I/S Jenka	DNK Marstal
	5063758	<u>5063758</u>	1962	JENBO	299	1975	V1962	#225	Jens J.Kristensen PR	DNK Marstal
	5063758	<u>5063758</u>	1962	SAXO	299	1978	V1962	#225	Arne Flyvbjerg P/R	DNK Norresundby
	5063758	<u>5063758</u>	1962	SAXO	299	1984	V1962	#225	P/R Saxo	DNK Norresundby
	5063758	<u>5063758</u>	1962	NYBORG	299	1997	V1962	#225	P/R Nyborg	NOR Kopervik

*Ejere, registrerede navne, årstal og rederier.*



*Her er Carl Fridolf, nu som m/s Nyborg og på norsk flag, 52 år gammel. Billedet er taget i Norge.*

*Jeg var på nettet for at søge på et gammelt norsk skib og så dukkede dette foto op. Jeg tænkte jeg kendte skibet og syntes det var lidt mærkeligt at et norsk skib hed Nyborg. Jeg Googled M/S Nyborg og så viste det sig det var mit gamle skib Carl Fridolf, som før den kom til Norge havde flere andre navne.*

*Den 13.10.1963 afmønstrede jeg M/S Carl Fridolf, i Esbjerg, det blev til ca. 9 dejlige måneder, som jeg aldrig glemmer.*

*Jeg har en ven Jesper Hansen, som i 2002 købte slæbebåden Vitus. Han solgte Vitus i 2017 til Finland. Jeg var på AIS, en og så Vitus på vej fra Norge til Esbjerg med et slæb. Det viste sig det var en coaster og ved nærmere undersøgelse var det en der hed m/s Nyborg, og som viste sig at være mit gamle skib Carl Fridolf.*

### **Efterfølgende en lidt trist oplevelse for forhenværende søfolk.**

Det starter faktisk med jeg en dag i begyndelsen af 2002 var på den lokale, jeg ville havde en pot billard. Jeg sad ved baren da Jesper Hansen, en af mine venner kom ind og fortalte han lige var blevet skibsreder, han havde købt slæbebåden Vitus. Det talte vi lidt om og så spørger Jesper, hvad går du og laver. Jeg svarede ingen ting, vil du havde noget, vi skal til Sortehavet og jeg mangler en mand. Så har du en nu svarede. Vi sad så og talte lidt om det. Så spørger Jesper nu, er du vel skibsassistent, nej svarede jeg, jeg er matros. Satans så kan jeg ikke bruge dig, for så skal jeg havde en mand mere til maskinen og det har jeg ikke råd til.



Vitus.

I bemandingsreglerne står der at en skibsassistents har papirer, så han/hun kunne passe maskinen og det var netop de papirer jeg ikke havde som matros. Du skulle da tage de papirer sagde Jesper. Det havde jeg også selv tænkt på, men aldrig taget mig sammen til. Det tager jo et ½ år. Det ½ år går sgu hurtigt sagde Jesper. Jeg gik hjem og ærgrede mig, tog beslutningen at kontaktede Martec i Frederikshavn. Vi har lige en plads ledig, vil du havde den er det din, og det ville jeg. Jeg startede på Martec den 7. januar 2002 og var færdig den 9. juni 2002. En dag kom jeg til at tænke på Jesper også havde sagt det ville være en fordel hvis jeg også tog et RUC radio certifikat. Jeg gik op på kontoret og her spurgte jeg forstanderen om de ikke havde et radiokursus. Jeg kunne se han tænkte lidt over det. Nej svarede han det har vi ikke, men hvis du kan samle minimum 8 og max 12, vil jeg se om det er muligt at starte et. Jeg satte en seddel op i messen, med ordene først til mølle. Samme dag havde 19 skrevet sig på. Forstanderen fik det arrangeret, så når det officielle kursus var slut en fredag, kunne vi blive på skolen weekenden over, på egen kost og starte på radio kursus mandag morgen. Kurset tog en uge og fredag morgen var der afslutningsprøve. Om torsdagen, dagen før afslutningen sagde vores lære, lad nu være med at gå på værtshus i aften, det bliver hårdt i morgen. Vi var jo 12 og så trak vi lod om hvem der skulle starte om morgenen som første elev. jeg trak nr. 6. Efter aftensmaden var der 2 der ville på værtshus og plagede os andre om at gå med, men det var der ingen der ville, så gik de selv.



Jeg undgik værtshusene og her er resultatet :-)

skal til Esbjerg og hugges op. På et tidspunkt taler jeg med Jespers far Walther Hansen og han fortæller det var mit gamle skip Jesper slæbte til ophugning. Jeg fandt ophugningsværftet Smedegarden A/S i Esbjerg og skrev til dem om rigtigheden af mine antagelser, og ja det var dem der havde slagtet mit godt 50 år gamle skib. Samtidig med de svarede mig sendte Morten Smedegaard disse 5 fotos.

*Alle billeder til og med side 10 er sort hvide fotos, farvelagt ved hjælp af kunstig intelligens.*

Hvornår de kom hjem, tjå det ved jeg ikke, men de var umulige at purre ud. Vi lavede lynhurtigt nummerfordelingen om så de fik nr. 11 og 12. Den ene kom op midt på formiddagen, den anden kom ikke og derfor dumpede han. Det første den anden gjorde, da han kom ind til prøven som sidste mand, var at brække sig i skidtpøsen og så dumpede han også. Vi var så 10 der bestod RUC certifikatet.

Jesper flyttede på et tidspunkt til Tejn på Bornholm og jeg traf ham kun et par gange om året når han var i Korsør og besøge hans forældre. Vi skriver nu maj 2018 og nu sker der noget.

Jeg er på en maritim Norsk hjemmeside og ser et foto af en coaster, der hedder Nyborg, men er på norsk flag. Jeg syntes den ser bekendt ud og trækker oplysninger på den. Det viser sig, det er mit gamle skib m/s Carl Fridolf der tøffer rundt i de norske fjorde. Jeg har flere gange set Vitus på ais, en og høre han er på vej fra Norge med en coaster på slæb, som



*Her kommer hun. Indsejlingen til Esbjerg med Vitus foran og en bagstopper agter.*



**Kvælerstik**

*Over 50 år gammel og stadig et flot skib. De 2 første køjer i bb. side var mit kammer i ca. 9 måneder.*





*En lidt trist afslutning. Snøft Snøft Snøft*



*"Forliser" på land og ribningen er godt i gang.*

Det gør ondt på en sømand/søfolk og det gir et stik i hjertet når man ser disse billeder, det er lige som om man mister sit barn. Et skib man har vedligeholdt som om det var ens eget. Et skib man har bandet langt væk, når man i dårlig vejr kun kunne holden den på en slingre kurs 3 til 5 grader på hver side kursen, nogle gange var det som at dreje på et lykkehjul. Et skib man har sejlet mange tusinder sømil ombord på, i alt slags vejr, sommer og vinter og selv om det har brændt på et par gange, er man altid kommet frem, i hvert fald frem. Lige nu græder ens hjerte for man har lige tænkt på de mange mange dejlige dage der har været og som er helt slut, men heldigvis, minderne kan ingen tage.



*Trompetstik.*



*Æret være dens minde.*

*Korsør den 3. december 2024.*

*Matros, AB, skibsassistent, bolværksmatros  
eller hvad fanden det nu hedder.*

*Bjarne Skov Poulsen.*

**Copyright.**

