



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 Danskernes Historie Online - 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

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

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

S/S Gerda Tofts forlis

23. december 1954

af matros Bjarne Skou Poulsen



S/S Gerda Toft.

Kendingsbogstaver

OYHA

S/S Gerda Tofts forlis den 23.12.1954.

Dens 30 mands store besætning og en passager omkom.

Her er beretningen om et tragisk forlis, men også om heltemod og god sømandskab. I skrivende stund går mine tanker især til besætningens hustruer, for flere af dem var nemlig rejst til Brunsbüttel i den vestlige ende af Kielerkanalen for at gå om bord på Gerda Toft, og fejre julen sammen med deres mænd. Husk lige på at man dengang kun kunne komme i kontakt med skibe ved hjælp af telegrafi. Der stod kvinderne så og ventede og ventede med julegaver og andet godt fra hjemmene i Danmark.

Først sent på eftermiddagen den 23.12.1954 hørte man i den danske radio om S/S Gerda Tofts problemer i Nordsøen, men det hørte de Danske kvinder, der stod og ventede på Gerda Toft i Brunsbüttel jo ikke.

Hvor længe kvinderne ventede og hvornår de blev klar over Gerda Toft ikke kom aner jeg ikke, men helt sikkert er det at hjem turen har været frygtelig lang.

Man skal også huske på at der i 1954 ikke var de moderne navigations instrumenter vi kender i dag, radaren var dog opfundet men den havde Gerda Toft ikke, det var ikke normalt noget "almindelige" skibe havde dengang.

De måtte klare sig med det gode sømandskab de var i besiddelse af og det hjalp jo ikke altid, men dygtige søfolk var de.

Hvad er så det der gør at jeg kan udtale mig om det, jeg var der jo ikke. Jo, det er kendsgerningen at de i det hele taget fik sat en redningsbåd i vandet, fik den hugget ud af blokkene og samtidig fik en 15 til 20 mand om bord fra et skib med stærk slagside og i en orkan, der var så voldsom at andre skibe kun kunne avancere med 1 til 2 mils fart, det ved vi fra de skibe der forsøgte at komme Gerda Toft til undsætning.

Gamle søfolk ved hvad det vil sige, hvad siger i gutter, de landkrabber aner jo ikke hvad skærstokke, skalkejern, skalkelæber, kiler der skal slås rigtigt i og hvordan man gør søklar med 3 presenninger, som skal lægger og foldes rigtigt så søen ikke skal kunne få fat i dem og flå dem af og er de væk, tja så er skibet fortabt. Man får sjældent en mulighed for at gøre det om.



*Sådan ser en vel skalket luge ud, vigtigt er at hjørnerne er foldet rigtig og kilerne er slået rigtigt i.
(ophav, Snesejleren V/ Willy Brorson)*

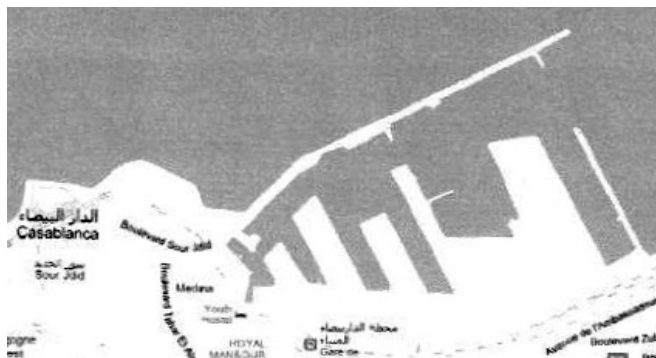
*Os der har prøvet at ligge underdrejet i Nordsøen ved hvad vi taler om. Disse "oplevelser" er ikke for landkrabber. Med alt det moderne udstyr vi i dag har i skibene, kan det så ske igen, **Ja**. Naturen kender ikke til nåde, men som i alle andre fag skal man gøre sit arbejde godt og ordentligt og når man har gjort det kan man ikke gøre mere. Det er så op til ham der sidder Aller øverst oppe og kigger ned på os alle.*

Hårdt lastet med fosfat løber S/S Gerda Toft ind i orkanen i den sydlige ende af Nordsøen, nærmere betegnet Tyske bugt, kun ca. 45 sømil fra øen Helgoland, hvor de kunne komme i læ, men det nåede de ikke, og deres skæbne var beseglet. Trods en kæmpe indsats fra det Engelske skib M/S Iberian Coasts besætning og med stor fare for dem selv, blev ingen af Gerda Tofts 31 mands store besætning reddet, alle omkom.

Forord.

Jeg lyver ikke når jeg fortæller, jeg de sidste 2 til 3 år nok har været det meste af kloden rundt for at finde oplysninger om S/S Gerda Toft og forliset. Jeg har fundet flere pårørende og mennesker der kender noget til katastrofen, og de har været en meget stor hjælp. Til dem vil jeg gerne her sige tak, uden jer var det ikke muligt at skrive en så nøjagtig beskrivelse af Gerda Toft,s forlis. Jeg har også studeret i metervis af det ganske lands avisspalter fra 1954 til 1955 på mikrofilm, aflagt besøg på diverse landsarkiver og besøgt mindes- stenene, der af rederiet Dampskibsselskabet Jutlandia, blev rejst ved Haurvig Kirke, lige sønden for Hvide Sande. Omkring Gerda Tofts sidste rejse er det meget sparsomt med oplysninger, jeg ved faktisk kun at Gerda Toft afsejlede Casablanca den 13. december 1954, fuld lastet med 4300 tons fosfat og med kurs mod Kielerkanalen, til

Szczecin i Polen for losning, at de har været inde i Zeebrügge den 20.12.1954, hvor Kaptajn Erik Morten Rasmussen sender en rapport til Rederiet og de får en kok mere om bord, (Werner Sandahl fra Randers) og at besætningen er på 30 mand og en Konsulat passager (Leif Beck Olsen), han kom om bord i Casablanca.



Havnen i Casablanca, Marokko. (ophav. Google)



Gerda Tofts sidste rejse fra Casablanca mod Kielerkanalen. (ophav. Google)

Anløbet af Belgisk havn kan skyldes de har haft dårligt vejr, hvorved de har brugt meget kul og derfor må ind og bunkre kul til den videre sejlads. Men det der rigtig fik alle de grundlæggende fakta til at falde på plads, var læsningen af Sø-ulykkesstatistikken fra 1954 der befinder sig på Søfartens Bibliotek.

Med de grundlæggende fakta i hånden, gik jeg på jagt efter de oprindelige dokumenter fra søforhøret, der var blevet afholdt i Sø- og Handelsretten den 20. januar 1955 i København.

Dokumenterne fra Sø- og Handelsretten er for perioden afleveret til Landsarkivet for Sjælland. Her fik jeg den meget skuffende besked, at alene

retsbogen fore findes. Alle dokumenter, fra 1951 til 1959 som retsbøgerne henviser til, er desværre blevet arkiveret lodret, ved en fejl.

Det der bl.a. glædede mig, men også var en smule vemodigt, var fundet af en af hovedpersonerne fra forlist, Kaptajnen fra Iberian Coast, Daniel Collins, s datter Dorothy Tuck, hun kunne fortælle at hendes far døde for få år siden, 91 år gammel og at han aldrig glemte Gerda Toft, forliset og besætning fra redningsbåden de fik på siden. Han sagde at det berørte ham meget dybere og mere en hvad han havde oplevet som sømand under hele 2. verdenskrig. Så tæt på,- og dog så langt fra.

Kaptajn Daniel Collins og hans besætning fra M/S Iberian Coast fik i 1955 overrakt en erkendelse for forsøget på at redde de danske søfolk og for godt sømandskab, af den daværende Danske Regering, underskrevet af Handels og Søfarts Minister Lis Groes. Men det var også med livet som indsats det de gjorde den skæbnesvangre lillejuleaftens dag sidst på eftermiddagen den 23.12.1954.

Fundet af Daniel Collins datter kan vi takke Inger Bachelor fra den Danske Kirke i Newcastle for, Inger Batchelor fik den engelske avisen The Gazzette til at skrive om forliset og det gav pote.

Dampskibsselskabet Rederiet Jens Toft A/S. Jutlandia.

Dampskibsselskabet Jutlandia, som blev stiftet i dagene efter 1. verdenskrig af kaffegrosserer Jens Toft, der ønskede at få del i de store fortjenester i shipping i kølvandet på krigen. Det gik dog ikke så let.

Faktisk var virksomheden tabsgivende i de første år og Jens Toft måtte spæde til fra de andre virksomheder. Over årene blev det til en række dampskibe, der sejlede i europæisk trampfarm.

Under 2. verdenskrig mistede Jutlandia det meste af sin flåde – helt fra starten med de tredje danske skib, sænket i krigshandling i 1939 til nogle uger inden befrielsen, hvor et andet Jutlandia skib ramte en mine ved Englands kyst.

Jutlandias mest berømte skib var uden tvivl det sidste i flåden, Inge Toft. Som nybygning i 1959 blev skibet sluttet til et amerikansk selskab med jødisk baggrund og udførte en sejlads for et israelsk handelsselskab med gods fra Israel til Japan.

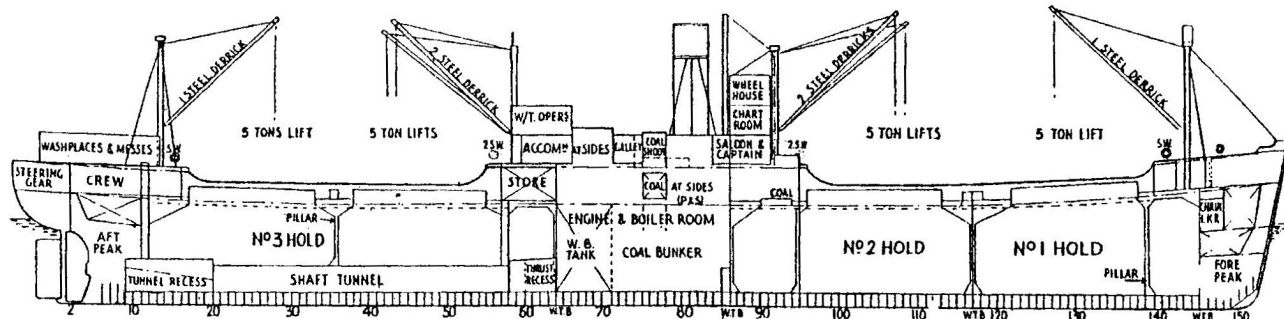
Rejsen gik gennem Suez kanalen, men det gik ikke helt efter planen. Skibet blev tilbageholdt i Port Said og kom til at ligge mere end 230 dage i venten på en storpolitisk afklaring.

Det lykkedes i februar 1960, da skibet lettede anker og sejlede mod Japan via Panama kanalen. Jutlandia solgte Inge Toft i 1964 og var derefter et investeringsselskab frem til 2004.

med samme rederi.

Den 12. juli 1948 anmeldes, købt fra Canada af Dampskibsselskabet Jutlandia A/S (O. Toft), København, og får navnet Gerda Toft, under Dansk flag får den kendingsbogstaverne OYHA.

Skibet var klasset i Klassifikations Selskabet Lloyds højeste klasse, 100 A 1.



Scandinavian-type

Tegning af Gerda Toft. (ophav, privat eje.)



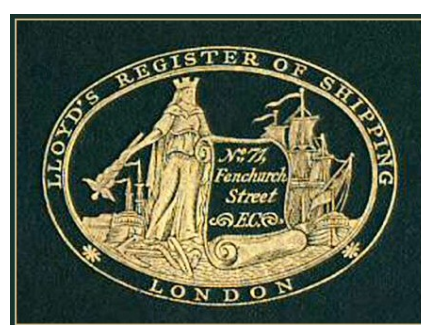
Foundation Maritime Ltd., Pictou Nova Scotia, Canada, (ophav, Google)



Værftet set fra Acadia St
(ophav, Google)



Minde plade
(ophav, Albert H. Elliot Pictou Nova Scotia, Canada.)



Lloyd's logo.

Gerda Toft var et såkaldt Park- type skib og det første skib, finansieret under Marshallplanen.

Skibet har 1 dæk. Cruiser Stern. Gy. C. 2907 brt. 1645 nrt. 4370 + 767 + 244 tdw.

Kendingsmål:

Længde: 315,5 feet. 96.25 meter

Brede: 46,5 - 14,22 -

Dybde: 21,9 - 6,86 -

Ladning + brændsel: 4624 tons.

Gerda Toft var 4- luget med to 3- tons bomme til hver luge.

Hovedmaskinen: 1 stk. T 3 cyl. 20", 31" & 55" - 1285 hk. Bygget af Canada Iron Foundations. , Three Rivers, P.Q., Canada. Gerda Toft var et kul fyret dampskib, deraf S/S (som står for steam ship).

Gerda Toft brændte ca. 20 - 24 tons kul i døgnet, var det dårligt vejr var forbruget større.



Gerda Tofts bro.

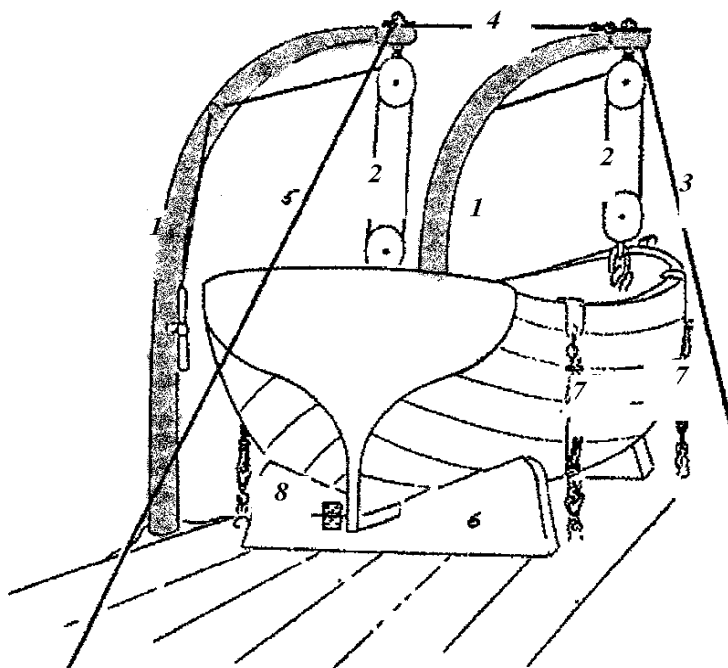
(foto fra filmen, ophav Det Danske Filminstitut)

Redningsudstyr.

Gerda Toft var udrustet med 2 stk. store redningsbåde beregnet til 46 mand, midtskibs i hver side.

1 stk. mindre redningsbåd med motor i stb. Side agter.(efter monteret, Helsingør Skibsværft)

Disse redningsbåde stod i bådeklamper, og var ophængt i sving-davider, med ind og ud haler og blev manuelt affiret. 1 stk. flåde med diverse udstyr.(Efter monteret, Helsingør Skibsværft) Diverse kork redningsveste og redningskranse, ligeledes af kork. Nødraketter, nødblus og kanonslag.



Udsætning af redningsbåde.

(ophav, Jørgen Aagaard, Martec Frederikshavn)

Om bord på Gerda Toft foregik udsætning af redningsbåde på følgende måde.

Figur:

1. David
2. Bådtaljer
3. Forhaler
4. Mellemhaler
5. Agterhaler
6. Bådklampe
7. Bådsurring
8. Hængslet Klampe

Redningsbåde står i båd klamper (fig., 6 og 8) som regel forsynet med hængsler, der kan klappes ned. Formålet hermed er, båden da ved ud og indsætning ikke behøver at løftes over klampen. Ved udsætning behøver man således kun at hale bådtaljerne (fig.2.) godt tot, hvorefter båden kan skubbes klar af klamperne.

Selv om båden står i tilpassede klamper og med taljerne hugget og sat fast, må den alligevel forsynes med surringer, se (fig.7), da den ellers under hårdt vejr risikere at blive kastet ud af klamperne. Surringerne er ved sytov fastgjort til nogle øjebolte, som findes lige ud for enderne af hver klampe, men er hver forsynet med et slippe apparat, hvorved de meget hurtigt kan slås fra. For at skåne båden for stærkt solskin, som kan medføre, at de slår revner, og for at holde dem tørre og rene, holdes de gerne tildækkede med en presenning eller med båd dæksler af træ.

Daiderne, (fig. 1) som kan svinges helt rundt, er foroven forbundet ved en mellemhaler, (fig.4) og endvidere er der til nokken af den forreste david fastgjort en forhaler (fig.3) og til nokken af den agterste en agter haler, (fig.5) ved hvis hjælp daiderne kan indstilles og fastholdes i den ønskede stilling. Skal båden i vandet tages presenningen eller båd dækslerne af, surringerne fjernes, efter det slække på båd taljerne er taget lægges nu de 2 klamper ned, båden er nu klar til ud svingning. Nu hiver man så i agter haleren, hvorved forenden af båden lige akkurat er klar af forreste david. Så skubbes båden ud over siden, samtidig med der hives i for haleren, derved går agterenden af båden klar af agterste david og man skubber nu igen på båden samtidig med der bliver halet i agter haleren og fires på for haleren til redningsbåden er i position ude over skibssiden, så hives for-og agter halerne tot og sættes fast, nu kan daiderne ikke svinge og båden hænger nu ude over siden i den rigtige position, en fangeline fastgjort i forenden af redningsbåden føres nu for efter og sættes fast på skibet, derved forhindre man redningsbåden i at drive væk når den kommer i vandet. Redningsbåden er nu klar til den kan fires i vandet.



Her ses stb. side af Gerda Toft, med redningsbåd ophængt i de omtalte daider.
(foto fra filmen, ophav Det Danske Filminstitut)

Der kommer nu 2 eller 3 mand i båden og den fires i vandet. De 2 mand skal så hugge blokkene ud når båden er nede og det **skal** ske samtidig ellers hænger båden i en båd talje og bliver derved smadret mod skibssiden. Når blokkene er hugget ud skal man passe meget på ikke at blive ramt af de vildt svingende blokke, får man sådan en i hovedet er det som regel alvorligt. Hvordan kommer resten af besætningen så i båden, jo der sættes en lejder og den kravler man så ned af og forsøger at komme ombord i en hoppende

og dansene båd samtidig med at søerne skyller ind over en, nogle springer bare i vandet og forsøger på den måde at komme om bord i redningsbåden. Når alle er kommet om bord ror man væk. Alt foregik dengang manuelt, og var ikke for tøsedrenge.

Besætningen på Gerda Toft fik 15 til 20 mand om bord i den ene af dens 3 redningsbåde, i en orkan med enorme søer.

Et fantastisk stykke arbejde, et fantastisk sømandskab de udviste. Er der nogen der har kæmpet for deres liv var det dem, desværre hjalp det dem ikke, men det var så tæt på.



Tegning af S/S Gerda Toft. (Ophav Skibsfører Hugo Lorentzen.)

Ankommer for første gang til Dansk havn.

Fredag den 29. oktober 1948 ca. kl. 18,30 kommer Gerda Toft til København med en last kul fra Immingham. Gerda Toft føres af Kaptajn C. M. Tversted. Gerda Toft har på dette tidspunkt en besætning på 26 mand, som den 22. juni 1948 fløj fra København til Alexandria i Egypten, hvor rederiet Jutlandia overtager skibet. Gerda Tofts ankomst til København blev filmet af dansk Kulturfilm.

Filmen er en kort sort/hvid tale film, og af en forbløffende god kvalitet.



*S/S Gerda Toft lossers kul i Københavns havn. Fotoet er fra okt/nov. Måned 1948.
(foto fra filmen, ophav Det Danske Filminstitut)*

FORTÆLLING fra en af S/S Gerda Toft,s rejser, i vinteren 1952/1953.

Daværende Skibsfører Frits Pedersen beretter i en artikel i Bornholms Tidende d. 19. april 1986.

Skibet lå underdrejet for en sydvester storm på Nordatlanten ca. et halvt hundrede sømil syd for Færøerne, da nummer to-luge blev slået ind.

Det var vinteren 1952/53, Gerda Toft var på vej fra Polen til Reykjavik med en kul last. Skibet sejlede i time-charter mellem Polen med kul til Reykjavik, derfra i ballast til Murmansk hvor man lastede gødningsstoffer til Polen, det var barsk sejlads på vinterdag.

Min kahyt lå umiddelbart under kommandobroen med køjer i forkanten ud mod fordækket. Jeg lå fuldt påklædt på sofaen uden at sove, hele tiden følgende skibets rytmiske bevægelser, nedefter mod bølgedalen og så langsomt op efter igen til toppen af søen. Jeg lå med en dårlig samvittighed og ærgrede mig over, at vi ikke i tide havde lagt kursen noget sydligere, så vi var kommet sønden om Færøbankerne, da søen på det noget lavere vand ind over bankerne toppede ganske voldsomt i dårligt vejr.

Radioen levnede os ikke nogen trøst, vejrmeldingerne var dystre, flere skibe var i vanskeligheder andre steder på Nordatlanten, ligeledes blev der talt om oversvømmelser i Holland og i Skotland.

Pludselig følte jeg det, som skibet sprang en takt over i sine bevægelser, det fulgte ikke med op, da det skulle. Jeg kiggede gennem køjet forefter, og der så jeg en lodret vand mur på vej ind over forskibet. Forreste toplanterne lyste ind i den grå væg, så jeg kunne se dets spejlbillede derinde, og det hvide skum fra broddet skimtedes oppe omkring toppen af fokkemasten. Et øjeblik efter var skibet begravet i søen. Der blev helt stille et øjeblik, og jeg tænkte,

at sådan må det nok føles at være om bord i en neddykket undervandsbåd. Langsomt hævede skibet sig igen, og samtidig var jeg nået op på kommandobroen, hvor vagthavende styrmand samt rorgænger og udkigsmand befandt sig. Maskintelegrafan, der stod på Langsom, blev sat på stop. Skibet følte pludselig så tungt, at det blev liggende op i søen uden at rokke sig fra kursen i både ti og femten minutter ad gangen, og når det begyndte at falde af, kunne det igen bringes op mod søen ved at køre med maskinen i få minutter.

Kommandobroen og styrehus var raseret, men mastelysene over fordækket brændte stadig, så fordækket var oplyst, og da så jeg, at nummer 2-lugen var slået ned. Jeg havde følelsen af, at endnu en tilsvarende sø over skibet - og skibet ville ikke hæve sig mere.

Wiretromlerne på bakken var revet ud af bakkedækket og slynget ned på to-lugen, hvor de havde flænset lugepresenningerne, så søen har kunnet få fat og yderligere flå presenningerne og forskubbe lugeplankerne. Bomstøtterne, hvor begge nummer to lossebomme var fastgjort, var revet ud af dækket, og begge de tung lossebomme, svingede fra borde til borde i takt med skibets bevægelser, og med støtterne stadig fastgjort til bomnokken.



Foto fra filmen.

(foto fra filmen, ophav Det Danske Filminstitut)

Jeg holdt en kort rådslagning med styrmændene, og vi blev enige om, hvordan situationen skulle gribes an. En overvejelse om at lægge skibet underdrejet med agterenden op mod søen for at give læ på fordækket, blev opgivet.

Hele dæksbesætningen på nær to malteser- matroser, med førstestyrmand og tredjestyrmand i spidsen, gik i gang med opklaring på fordækket. De løsrevne wiretromler blev smidt ud over siden, de to lossebomme firet ned og fastsurret med wirer til skanseklædningen i hver sin side. Og så var det den åbne to-luge. Hver gang skibet tog en sø over, væltede tons vis af vandet i lasten, lænepumperne kørte på fuld kraft, men det forslog selvsagt ikke meget.

Efter losning af en stykgods last adskillige måneder tidligere, var en del blyplader ved en fejltagelse blevet efterladt i lastrummet. Ingen havde siden gjort krav på disse plader, og ingen lastmodtager havde klaget over nogen manko, hvorfor vi havde taget pladerne, der hver var to meter lange og en halv meter brede, op af lasten og anbragt dem på rist værket over fyrpladstoppen, og for at de med tiden, hvis en ejermænd skulle melde sig, kunne blive afleveret. Tolvværks surringerne tværs over lugen havde heldigvis holdt stand, og havde forhindret de iturevne presenninger og de løse lugeplanker i at blive skyllet udenbords.

Man lagde nu lugeplankerne på plads og trak de lasede presenninger over, og efterhånden som arbejdet skred frem, anbragte man de førnævnte blyplader over lugen, og sømmede det hele fast med tretommer søm og gen anbragte tolvværks surringerne tværs over lugen.



*Gerda Toft ses fuldladet, forskibet med 1. og 2. lasten.
(foto fra filmen, ophav Det Danske Filminstitut)*

Andenstyrmanden, en ganske ung mand, beholdt jeg på broen, hvor han stod lænet ud over broklædningen, med den ene hånd dirigerede han en projektør og rettede lyset ud mod søen. I den anden hånd holdt han en megafon, og når han kunne se, at en sø ville gå ind over forskibet, råbte han i megafonen ned til fordækket; Hold fast!, hvorefter alle mand kastede sig ned på maven med den ene arm om en fast genstand, medens de med den anden arm holdt fast i værktøj og løse genstande, Gang på gang blev de begravet af vand, og hver gang skibet hævede sig igen, arbejdede de hårdnakket videre uden så meget som at se op eller kere sig om søen, og hver gang talte jeg efter - og konstaterede, at alle var der, at ingen af dem var skyllet over bord. Til sidst var hele lugen lukket, totalt bly tækket, og tolvværks surringerne anbragt over blypladerne, hvorefter lænsepumperne kunne begynde at gøre nytte og efterhånden lette det i forvejen hårdt lastede skib. Jeg gik mig en runde på skibet, da vi nu syntes at have situationen nogenlunde under kontrol.



Agter kanten
(foto fra filmen, ophav Det Danske Filminstitut)

På agter kanten af båddækket var et dæks hus med lukafer. I et af lukaferne boede de to maltesiske matroser, som ikke havde deltaget i arbejdet på fordækket. Den hårde sejlads på Nordatlanten vinterdage var lidt for barsk for disse to, der næsten udelukkende havde sejlet på Middelhavet. Der var lys i lukafet, så jeg åbnede døren og kiggede ind til dem. Der sad de begge to på køje kanten med hver sin rosenkrans mellem hænderne og fremmumlede bønner. De observerede mig næppe, og jeg trak døren forsigtigt i efter mig og fortsatte min runde. Jeg kom til at tænke på ordet fra den hellige skrift: Kald på mig på nødens dag og jeg vil bøn høre dig. Så tænkte jeg igen på de raske gutter, der sammenbidt arbejdede på fordækket for at redde skibet, gang på gang begravet i vandmasserne, og jeg huskede på et andet gammelt ord: Hjælp dig selv så hjælper dig gud. Denne gang klarede skibet sig, selv om et skib som regel vil være dødsdømt, når en luge er slået ned. Men det går ikke to gange. Og næste gang skibet kom i samme situation, var det sket.

Cirka et år efter den dramatiske hændelse i Nordatlanten ankom jeg til Dunkirk om bord i et andet skib, hvortil jeg i mellemtiden var forflyttet. Det var lillejuleaften i 1954 sent om eftermiddagen. Der blæste en storm over Nordsøen, og vejrmeldingerne lovede tiltagende til orkanagtig styrke. Kort efter vor ankomst til havnen i Dunkirk hørte vi over radioen nødsignaler fra mit gamle skib fra et sted i Nordsøen. Telegrafisten nåede lige at meddele skibets position, det var i nærheden af Helgolandsbugten, og så kom det: Nummer to luge er slået ned.

Jeg så det hele for mit indre blik, og tænkte ved mig selv: I stakler, denne gang har forsynet ulykkeligvis ikke betænkt jer med halvtreds kvadratmeter blyplader tilfældigt anbragt på rist værket over fyrpladstoppen, som om det

var beregnet til at blytække to-lugen. Og denne gang har i ikke de to forsagte maltesiske matroser om bord med forbindelsen i orden til de højere magter.



*Frits Pedersen.
(Skænket af hans søn, Jes Maribo.)*

Portræt.

Skibsfører Frits Pedersen, Rønne, stammede fra den jyske vestkyst. Han stak til søs i 1929 og sejlede i uderigsfart indtil 1959, da han blev ansat i 66-selskabet, senere Bornholmstrafikken, hvor han gjorde tjeneste til 1979. Ifølge hans hustru, er han desværre død.

S/S Gerda Tofts sidste rejse.

Torsdag den 23. december 1954 starter med storm over det meste af Danmark. Vejrstationen på Fanø melder styrke 10 fra vest, ca. 4 grader c. og regn hele dagen. Måleenheden var dengang 0 - 12 og angivet ved skøn, ikke det bedste vejr til sejlads. Gerda Toft og Rederiet Jutlandia har garanteret regnet med at Gerda Toft inden jul, kunne nå frem til Kielerkanalen, for i Brunsbüttel, som er den by i Tyskland den første sluse til Kielerkanalen ligger i hedder, var en del af besætningens hustruer rejst til for at fejre julen sammen med deres mænd.

Men den 23.12.1954 klokken 09,20 (el. 09,50) rapporterede fra Gerda Toft til rederiet, at skibet under stærk NV-lig storm med tilsvarende sø nu lå underdrejet 42 sm. VNV af Helgoland. Klokken 15.15 opfanges over radioen nødsignaler fra Gerda Toft, der da befandt sig ved lysbøjen på 54` 17` N. 6`38` Ø, og som oplyste, at 2-lugen var beskadiget og øjeblikkelig hjælp nødvendig. Den Svenske damper Karmas, der befandt sig omkring 17 sømil fra den opgivne position, svarede nogle minutter senere, at den gik til undsætning, men stormen var hård, og farten var ikke meget over et par sømil. Den svenske radiotelegrafist sendte derfor Gerda Tofts nødråb til alle skibe i området. Endnu to svenske skibe, en tysk damper og det engelske motor skib Iberian Coast hørte det og lagde kursen om. De gik alle mod den opgivne position. De trodsede stormen og det oppiskede hav i et forsøg på at komme 31 danske søfolk til hjælp. Hjælpen ilede til gennem orkanen. En halv snes minutter senere indløb den næste melding fra Gerda Toft, der igen

sendte nyt sos signal ud i æteren og oplyste, at man efter sidste pejling havde fastslået positionen til 54` 20` N 6` 25` Ø. Det vil sige et sted i Nordsøen et halvt hundrede sømil vest for øen Borkum. Han sluttede sit nødråb til alle skibe i farvandet med at melde: Befinder os i nærheden af lystønde P. 6. Omtrent samtidig kaldte den svenske damper Karmas Norddeich Radio-station. Karmas opgav sin position til 10 sømil fra lystønden og lidt senere, åbenbart under indflydelse af Gerda Tofts sidste positions angivelse: Drejer i retning af katastrofestedet, fart 1 til 2 sømil.

De tyske og hollandske landstationer meldte på det tidspunkt vindstyrke 8 til 10, en enkelt 11. På det åbne hav var der orkan, som man sjældent har oplevet den og i denne orkan kæmpede de 31 mand om bord i det havarerede danske skib, mens andre skibe kæmpede sig frem for om muligt at yde hjælp.

(Sådan er rigtige søfolk.)

(Når et skib nu som dengang udsender nødsignaler, høres det af andre skibe, landstationer og fly. Skibe der bare har en lille chance for at yde hjælp, smider det de har i "hænderne" og går til undsætning og det uanset vejr og vind. Kan man hjælpe gør man det. I nogle tilfælde, sætter de deres skib og liv på spil. Sådan var det dengang og sådan er det stadig.)

Fra klokken 15,15 til klokken 16,21 har man radiokontakt til Gerda Toft. Den sidste radiokontakt.

(telegrafi)



Norddeich Radio-station. 1955.

(ophav, privat eje)

Klokken 15.15 kommer radiomeddelelsen, SOS fra Gerda Toft. Norddeich Radio overtager ledelsen af redningsaktionen.

> SOS, 54` 17 N - 6` 38 Ø, 2. lugen beskadiget, assistance nødvendig <

Klokken 15.40 > SOS, Vi driver i nød <

Klokken 15.55 > SOS, Vejret hårdere, ikke muligt at reparere lugen, hurtig

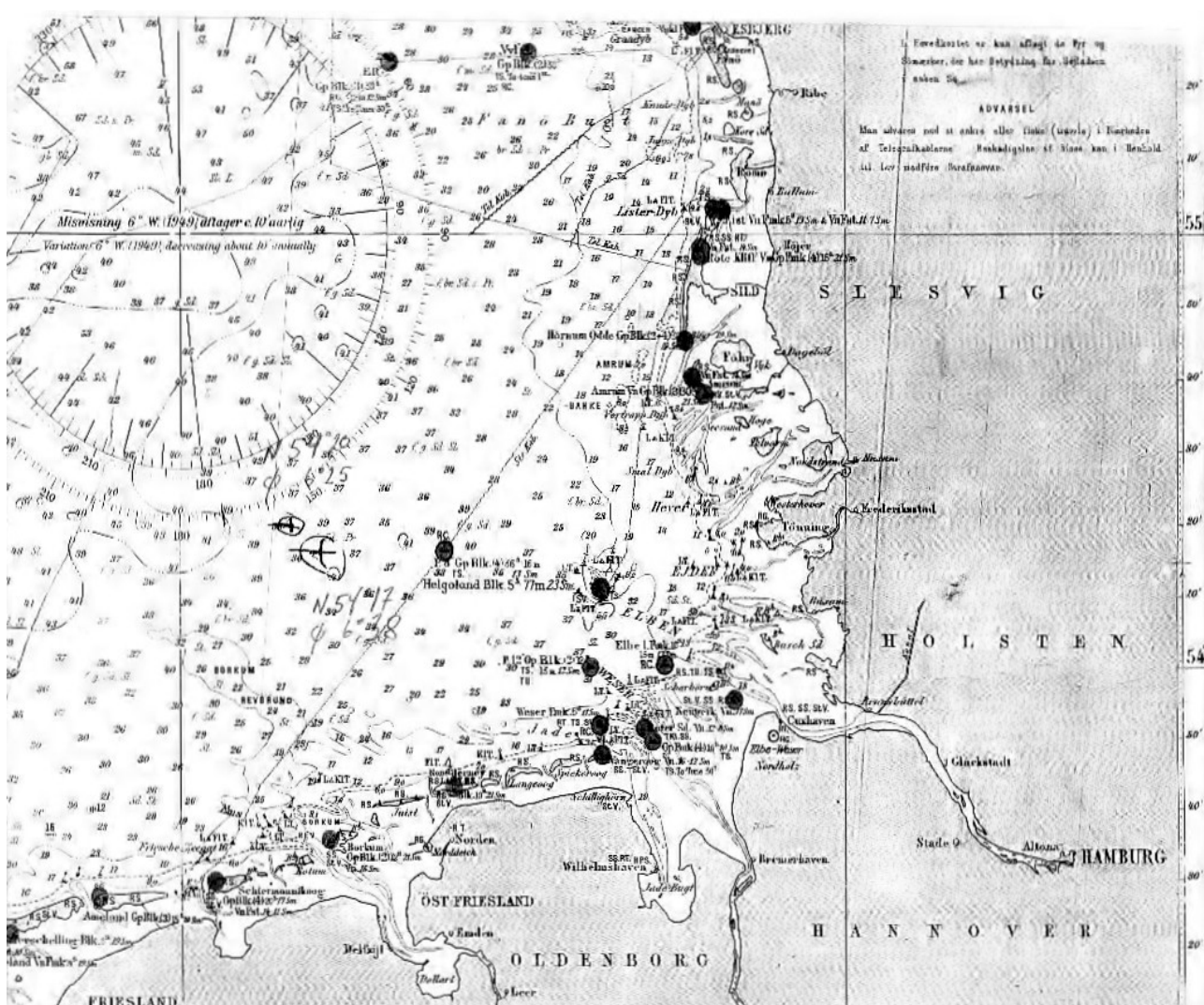
assistance <klokken 16.21 Den sidste melding fra Gerda Tofts Telegrafist Jens Johannes Mortensen kommer og er kort: >SOS, 54° 20 N - 6° 25 Ø Forlader radiostationen, send hurtig hjælp.<

Herefter er S/S Gerda Tofts radio tavs.

Man må formode at Kaptajn Erik Morten Rasmussen og Jens Johannes Mortensen, er de sidste der forlader skibet.

Det er sandsynligt, de "kun" har fået en båd i vandet og mit gæt er den bagbords båd. Det er også mit gæt at de har haft en voldsom bagbords slagside og er det rigtigt, har det ikke været muligt at sætte styrbords båd i vandet, men det er ren gætterier.

Gætteriet er baseret på mit kendskab til Nordsøen og skibe, og det jeg har læst og hørt, men stadig kun et gæt.



Gerda Tofts sidste positioner, N 54° 20 Ø 6° 25, den første var N 54° 17 Ø 6° 38, markeret som kryds i søkortet. (ophav, privat eje)

Inden for en radius af ca. 1 sømil ligger der 5 vrage og et af dem er Gerda Toft. Det ved vi fra fiskerne, der noterer hvor de har haft hold, med deres grej.

SOS

(International nødsignal i morse-kode.) Der består af: "...---..." (eller 3 prikker, tre streger og 3 prikker), hvilket netop repræsenterer bogstavfølgen SOS i morsealfabetet. SOS blev af nogle fortolket "Save Our Souls", "Save Our Saucepans", "Save Our Ship" eller "Send Our Saviour"., men oprindeligt valgte man denne sekvens, fordi den var enkel for enhver telegrafist at forstå selv med støj på ledningen/signalet. Samtidig sendes SOS som et enkelt tegn i stedet for 3 signalet for at angive, at det ikke er en forkortelse. Det blev gjort til internationalt nødsignal i 1906 hvor det erstattede nødsignalet CQD. Det tilsvarende nødsignal ved radiotelefoni er Mayday.

M/V Iberian Coast.



M/V Iberian Coast

(ophav, COASTERS & OTHER SHIPS REVIVE, V/ Miguel Zambras)

Det engelske skib Iberian Coast, var bygget hos Georg Brown & Company i Greenock, England og lanceret som Sandringham Queen, for Queenship Navigation Ltd. London. Den 31.3.1950 omdøbes den til Iberian Coast og den 1. juni 1950 overtages den af rederiet Tyne Tees Steam Shipping Company i Newcastle.

Iberian Coast var et diesel drevet, mindre fartøj på 1220 BRT, og gjorde en fart af 11 sm. Den blev ført af den 42 årige Kaptajn Daniel Collins fra Newcastle, og det var dette skib der kom tættest på Gerda Tofts forlis og her er den rapport som Kaptajn Daniel Collins sendte til Dampskibsrederiet Jutlandia.



Fra rederikontoret i Newcastle

(ophav COASTERS & OTHER SHIPS REVIVE, V/ Miguel Zambras)



Kaptajn Daniel Collins.

Rapporten fra Kaptajn Daniel Collins, M/V Iberian Coast til Dampskibsselskabet Jutlandia og fremlagt I sø-og handelsretten den 20.1.1955. kl. 10.00.

Rapporten blev oplæst af Retspræsident Robert Hove.

M/V Iberian Coast afsejler Hamborg d. 23.12.1954 til Tyne i England. Om eftermiddagen den 23.12.1954 på vej fra Hamborg til Tyne sejlede M/V Iberian Coast vest/nordvest ind i en fuldstændig nordvest storm og meget ujævn sø, givende en fart på ca. 4 knob. Jeg var klar over, at Gerda Toft var rapporteret i vanskeligheder i nærheden af P. 6 bøjen, netop på vor rute, og omkring kl. 16.30 observerede vi røde nødraketter, ligesom vi lejlighedsvis imellem glimtene og bølgerne så et skib, formodentlig S/S Gerda Toft som så ud til at have stærk slagside. Jeg skønner, at vi på dette tidspunkt var mellem fire og fem sømil på afstand.

Jeg underrettede Norddeich Radio-station og holdt mig derefter i konstant forbindelse med denne station, indtil jeg havde genoptaget min rejse. I det frembrydende tusmørke og i høje søer var vi ude af stand til at se det synkende skib efter ca. 16.50, men blev ledt til området af gentagne røde nødraketter.

Kort efter kl. 17 passerede vi en del flydende vraggods, men var ude af stand til at identificere det. Så næsten i samme øjeblik opdager vi en redningsbåd i blusset fra en rød nødraket. Båden var omkring 2 kabellængder borte, (ca. 370 meter) og bar mod nord. Jeg tog omgående farten af skibet, til meget langsomt, idet jeg holdt op til vindsiden af båden og langsomt svingede Iberian Coast til styrbord for at give læ for redningsbåden på min styrbord side med skibets stævn mod nordøst.

Da vi nærmede os, var vi i stand til at se, at båden indeholdt omkring 15 - 20 mand og var fuldstændig fyldt med vand lige til rælingen og der var ingen tegn på at nogen arbejdede for at bevæge redningsbåden fremad. Alle mand på nær en undtagelse sad eller lå hen over tofterne og forblev i disse stillinger under hele vor forbindelse med båden tilsyneladende halvt bevidstløse eller muligvis døde. Den eneste undtagelse var en mand stående i stævnen, iført en gul duffelcoat.

I det mellemliggende tidsrum havde mine officerer og besætning forberedt enhver mulig måde at assistere dem på, i form af kasteliner, reb, redningsbælter i liner og stiger anbragt langs med styrbord side af Iberian Coast. Det lykkedes at få redningsbåden på siden af min stævn, givende læ mede så godt som ingen fremdrift på skibet, og alle slags liner osv. blev kastet ned til mændene i båden. Efter at båden var drevet langs styrbord side ca. 100 feet, (ca. 30,5 meter) lykkedes det manden i stævnen af redningsbåden, uden nogen som helst assistance fra sine kammerater at få båden fastgjort til siden men en kasteline. Iberian Coast lå på det tidspunkt med vind og sø på bagbords side og rullede voldsomt. Alle til rådighed værende officerer og besætningsmedlemmer på skibet var på dækket og langede alt, som kunne være til hjælp ned til redningsbådens besætning, så de kunne klatre om bord op ad siden, men ingen af dem var i stand til at løfte en hånd for at hjælpe sig selv. Jeg er af den mening, at manden i stævnen kunne have reddet sig selv, da han som den eneste af redningsbådens besætning syntes at være i stand til at bedømme situationen, men han foretrak tappert at prøve at hjælpe de andre, som var ude af stand til at hjælpe sig selv.

Min besætning begyndte at gå ned over siden på stigerne for at assistere, da vi til vores rædsel ser en særlig voldsom sø fuldstændig væltede redningsbåden rundt, hvorefter alle forbindelsesliner sprængtes, og båden faldt agter ud og forsvandt af syne.

Jeg forblev i nærheden omkring en time, sejlede meget langsomt og med alle til rådighed værende udsigtsmidler og lys i brug, men fuldstændig afskåret fra

at genoprette kontakten med redningsbåden, mænd eller endog vraggods. Kl. 18,20 var det med sorg, jeg var nød til at træffe beslutning om at fortsætte rejsen, fordi al yderligere eftersøgning var håbløs.

I et personligt præget ledsager brev til rapporten skriver Kaptajn Collins fra Iberian Coast:- Jeg benytter denne lejlighed til at bede dem overbringe min, mine officerens og besætnings dybfølte sympati med de pårørende til disse brave mænd, som mistede livet, og beklager dybt tabet af deres skib. Jeg kan kun forsikre dem, at den yderste anstrengelse blev gjort for at redde de overlevende, men ekstraordinære vejrforhold bogstavelig talt rev dem ud af vore hænder i sidste øjeblik og gjorde vore følgende eftersøgninger forgæves.

Kun en svag hulken fra de af de omkomnes efterladte som var mødt frem i retten, afbrød stilheden under retspræsident Hoves oplæsning af den engelske kaptajns beretning. Mange spurgte sig selv: Hvem kunne manden i den gule duffelcoat være? Men ingen vil få det at vide. Alle der overværede det gribende søforhør, fremkaldte hver for sig billedet af den vandfyldte redningsbåd med en frygtløs mand stående i stævnen, stadig overskyldet af voldsomme søer og næsten skjult af tågen fra afblæste skumtoppe.



M/V Iberian Coast.

(ophav COASTERS & OTHER SHIPS REVIVE, V/ Miguel Zambras)

Fik revne i dækket på udrejsen.

Retspræsident Hove, der som sø sagkyndig meddommer havde kaptajn H. L. Barfoed og kommandør H. Bildsøe ved sin side, fremlagde det ret fyldige materiale, der trods de manglende vidneudsagn og skibsdagbøger var samlet til belysning af forliset lillejuleaftensdag.

Af egentlig nyt fremkom den oplysning, at Gerda Toft på sin udrejse mod Lissabon under hårdt vejr havde fået en revne i dækket midtskibs mellem kommandobroen og 2-lugens agterkant. Om udbedringen af skaden

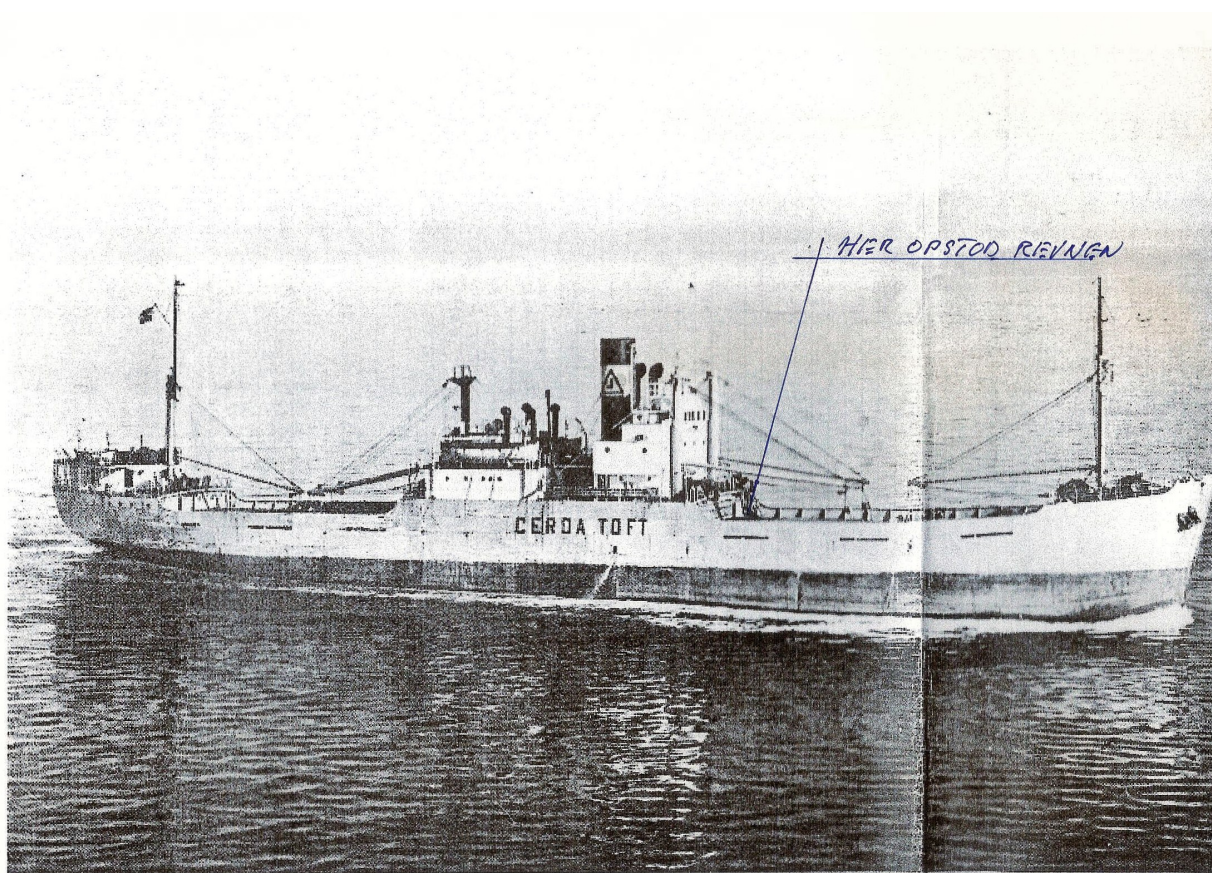
forklarede højesteretssagfører Reumert, som repræsentant for rederiet, at Gerda Toft kom i dok i Lissabon. Skaden var blevet svejset den 11. december kort før damperen tiltrådte den rejse, som skulle blive den sidste, synedes reparationen af en sagkyndig fra Lloyds Register off Shipping, og der blev udstedte sødygtigheds attest.

Redningsmaterialet var også som forskrevet. Et familiemedlem til en af de omkomne udbad sig i retten nærmere oplysninger om revnen i dækket, fordi det netop var 2-lugen der fyldtes med vand under orkanen og var med til at fremkalde forliset. Der kunne imidlertid henvises til, at skaden var repareret, og at sagkyndige havde givet fuld godkendelse af reparationen. Endvidere henvistes til, at fosfat lasten var tung og ikke vandsugende og derfor tillod frit flydende vand ovenpå lasten, til skade for skibets bevægelser i søen og til at orkanens styrke var usædvanlig.

Der var meldt om vindstyrke 12, hvor Gerda Toft gik ned.

Søforhøret sluttede med, at retspræsident Hove oplæste navnene på de 31 omkomne og udtalte et "Ære være deres minde".

Anm. 2. Ministeriet må antage, at forliset skyldes, at en tidligere repareret revne ved 2-lugen på grund af skibets kraftige bevægelser i søen på ny er brudt op, og at der derefter er kommet vand i skibet.



Her opstod den omtalte revne i dækket, foran for brobygningen og agter for 2. lugen.
(ophav, Politikken)

Afskrift af M/V Iberian Coast,s journaldagbog.

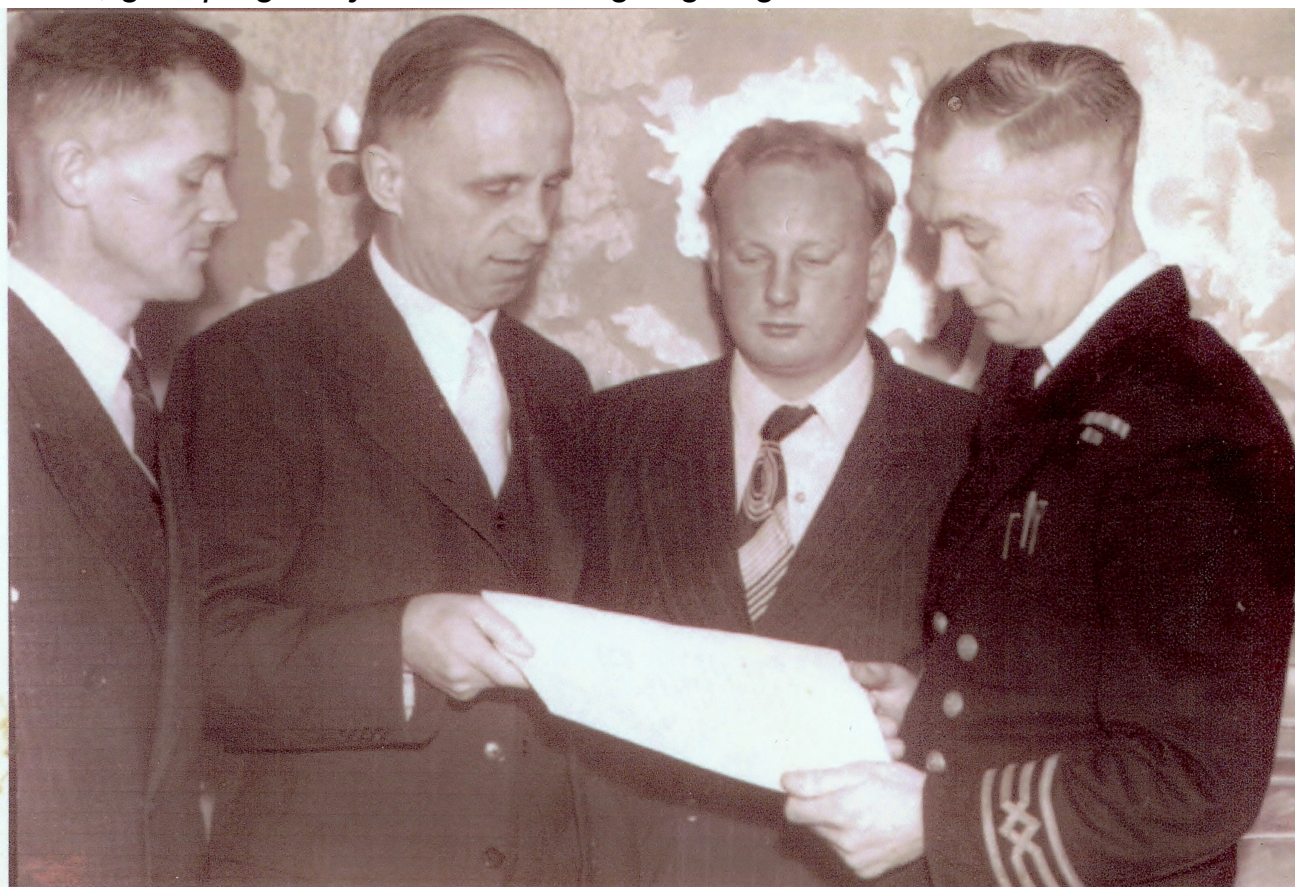
16.30, nødsignaler ret forude. Ser et skib med stærk slagside, formentlig Gerda Toft.

16.50, nødsignaler tæt ved os.

17.10, sejler gennem vraggods.

17.25, redningsbåd i vor nærhed, 15 - 20 mand om bord, båden i læ af vores skib, en mand står op, de andre ligger ned . Kaster redningsliner ned men manden foretrak at hjælpe sine kammerater i stedet for at redde sig selv. 2 minutter efter kæntre båden. Søger rundt om den kæntrede båd. Kan ingen overlevende finde.

18.20, genoptager rejsen. Alt eftersøgning forgæves.



Th. Kaptajn Daniel Collins, Tv. Maskinchef J. Huntley modtager anerkendelsen fra den Danske Regering, underskrevet af Lis Groes. Man ser tydeligt det ikke er glæden der trykker stemningen.
(foto, skænket af Daniel Collin,s datter Dorothy Tuck, South Shields)



1953-57 Minister for handel, industri og søfart cand. polit Lis Groes



Anerkendelsen fra den Danske Stat, underskrevet af Lis Groes.

(skænket af Daniel Collinsdatter Dorothy Tuck, (South Shields, England))

Captain Daniel Collins, (Iberian Coast)

Daniel Collins blev født i South Shields i England i 1912. Hele sit liv var han beskæftiget som sømand i den Engelske handelsflåde som han elskede højt, kun overgået af hans familie og venner.

Han startede sin karriere som ung dæksmand og arbejdede sig op til Kaptajn. I midten af 1970. går Kaptajn Daniel Collins i land for godt, og starter sit otium.

Daniel Collins dør i november måned 2003, i den høje alder af 91 år. Hans aske blev strøet ud over floden Tyne som han elskede højt. Få år før dør Maskinchef J. Huntley, ligeledes fra Iberian Coast. To brave søfolk var her med borte.

MASTER MARINER'S FINAL TRIP TO SEA TYNE IS DANNY'S RESTING PLACE

By NICK WHITTEN

A MASTER mariner's ashes have been laid to rest on the river he loved so much.

Daniel Collins was given a send off fitting for a man who had devoted his life to the sea when he had his ashes scattered on the Tyne.

Mr Collins was born in South Shields in 1912 and spent his whole life working for the Merchant Navy, starting as a deckhand and working his way up to become a master mariner with full Merchant Navy honours.

Almost 92 years of age, he died on November 15, leaving behind three daughters, Joan, Pat and Dorothy as well as four grandchildren and eight great grandchildren.

Danny, as he was known to family and friends was a well loved man in the South Shields area, especially for his sense of humour and bubbly personality.

His youngest daughter, Joan Hogg, 55, said: "The funeral director said he had never seen so many people at a 91-year-old's funeral, and when they played the Last Post, followed by Danny Boy the whole place was in tears.

"He had a terrific sense of humour, but he could never get to the end of a joke he was telling for laughing as he



FINAL RESTING PLACE ... Daniel Collins.

already knew the punchline."

In the 1950, Mr Collins and his crew were commended by the Danish government for putting their lives at risk and going to the aid of the Danish ship, Gerda Toft, which had put out a distress signal during severe gales.

The ashes were scattered from one of the pilot boats which recently towed the HMS Ark Royal into the river.

Mrs Hogg explained: "After the funeral, we went to see if the funeral director could have dad's ashes scat-

tered at sea and it was just a coincidence that the Ark Royal was sailing out of the Tyne later that week."

And to add an extra sentiment to the scattering of the ashes, it fell on the same day of his late wife's birthday who passed away 17 years ago one year before their golden wedding anniversary.

Mrs Hogg added: "It was really perfect that we were able to get them scattered from the pilot boat into the Tyne, from dad's point of view he couldn't have got a better send off."

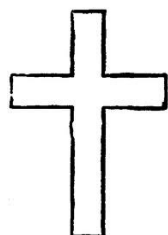
Daniel Collins.

(Ophav, The Gazette i Newcastle)

De omkomne fra Gerda Toft.

Kaptajn gift	Erik Morten Rasmussen, Postparken 17, Kastrup, f. 20/8. 1918	36 år.
Overstyrmand gift	Jess Anton Eghoff, Møllergade 47, Svendborg, f. 7/11. 1919	35 år
2. styrmand gift,	Erhard Phillip Rasmussen, Lauravej 25 Valby f. 19/12 1897	57 år
3. styrmand gift	Karl Peter Jensen, Buegangen 4, Marstal, f. 8/6 1928	26 år
Maskinchef gift	Robert Chr.J. Burchardi, Rud. Bergsgade 21, Kbh. f. 23/7 1889	65 år
2. maskinmester gift	Evan Sørensen Krogvej, Nordby, Fanø f. 13/4 1927	27 år
3. maskinmester gift	Børge Andersen, Fuglsøvej 10, Risskov f. 9/7 1924	30 år
Maskinassistent gift	Gunnar Gregers Forum Rudfeld, Låsby f. 12/11 1910	44 år
Telegrafist ugift	Jens Mortensen, Classensgade 49, København f. 8/6 1928	26 år
Hovmester gift	Christian Peter Hansen, Havnevej 5, Humlebæk, f. 24/6 1890	64 år
Kok ugift	Magnus Johannes Peter Hansen, Jagtvej 43, Kbh. f. 5/11 1906	48 år
Kok ugift	Werner Sandahl, Teglvej 34, Randers f. ? 1928	26 år.
Koksmath ugift	Bent Richard Mortensen, Silkeborgvej 64, Århus f. 27/11 1936	18 år
Bådsmand ugift	Leo Hjorth Madsen, Blok 3, Skælskør f. 15/6 1927	27 år
Matros gift	Hans Kristian Jørgensen, Søby, Ærø, f. 4/7 1912	42 år
Matros gift	Martin Krogh, Lorentzgade 5, Randers f. 31/8 1930	24 år

Matros ugift	Børge Ravn Lejrskov, pr. Lunderskov f. 1/5 1931	23 år
Matros ugift	Max Remon Dettmann Svendsen, København f. 22/7 1933	21 år
Letmatros ugift	Olaf Friis Clausen, Sønderbrogade 121, Horsens f. 16/5 1936	18 år
Letmatros ugift	Erik Just Darumvej 72, Esbjerg f. 16/5 1935	19 år
Ungmand ugift	Svend Aage Mikkelsen, Hessensgade 19, Kbh. f. 10/12 1935	19 år
Donkeymand gift	Eli Hansen, Fredericiagade 42, Kbh. f. 15/8 1917	37 år
Fyrbøder ugift	Ramon Altuna, Spanien f. 16/9 1915	39 år
Fyrbøder gift	Jens Chr. Waldemar Frandsen, Enghave, Harndrup, Fyn f. 20/10 1904	50 år
Fyrbøder gift	Kurt Karl Chr. Jensen, Hedebygade 9 B, Kbh. f. 31/5 1914	40 år
Fyrbøder ugift	Edmund Johnsen, Hedebygade 9 A, Kbh. f. 8/12 1927	27 år
Lemper ugift	Bent Ilsøe Sørensen, Læsøgade 29 Århus f. 27/1 1936	18 år
Dæksdreng ugift	Kurt Robert Hartvig, Esberns Alle 1, 2., Søborg f. 14/9 1937	17 år
Messedreng ugift	Palle Clausen, Nansensgade 72, Kbh. f. 17/5 1938	16 år
Messedreng ugift	Leon Kaj Rasmussen, adressen mangler, Horsens f. 18/12 1935	19 år
Passager	Leif Beck Olsen, Villingevej 151, Vanløse,ugift	26 år



Her er hvad Sømændenes Forbund i Danmark skrev i fagbladet NY Tid nr. 1, januar 1955.



Udgivet af Sømændenes Forbund i Danmark

Nr. 1
Januar

Indhold: Søfolkernes Mindehotel. - Forslag. - Omkring Mindehotellets åbning. - Vor årlige juletræfest - Pensningsproblemer. - Statens Ligningsdirektorat. - Uratstemning vedr. tillidsmandsvalget. - Husk forbundets kursus. - Regnskab over mindesten. - Skatteblankettens udfyldning. - En frygtelig skibskatastrofe. - John Christensen 60 år. - 'Ho på sømandshjem'. - Meddelelse. - Sådan kan det også regnes ud. - Udmønstring fra Antwerpen. - Plads som repræsentant. - Kammeratskabsaften. - Døde.

49. årgang
1955

En frygtelig skibskatastrofe.

s.s. »Gerda Toft«. Ved indgangen til julen, torsdag den 23. december-lillejuleaftensdag -modtog vi den sørgelige meddelelse, at det måtte formodes, at rederiet »Jutlandia«'s S.s. »Gerda Toft« var forlist i Nordsøen på vej imod Kiel-kanalen med en ladning fosfat fra Casablanca til Polen. Denne formodning viste sig desværre at være rigtig, og ingen af den 30 mands store besætning blev reddet.

Det er kun få efterretninger, man har haft fra skibet, efter at det sendte SOS første gang, men i den sidste udsendelse blev der meddelt, at en luge var slået ind, og at vandet strømmede ind i lasten, og selvom rederiet omgående chartrede assistance, og hele hjælpeapparatet blev sat i gang, fandt man intet spor af »Gerda Toft« eller dens besætning.

Ved denne tragiske og meningsløse ulykke mistede vi 9 af vore gode kammerater:

Bådsmand Leo Hjorth Madsen, medlem nr. 544, Frederikshavns afdeling, A.K. nr. 26.841, født den 15 juni 1927 i Skelskør, indmeldt i forbundet den 25. marts 1947. Matros Hans Kristian Jørgensen, medlem nr. 123, Leningrad afdeling, A.K. nr. 11.723, født den 4. juli 1912 i Heils, indmeldt i forbundet den 18. marts 1935. Matros Martin Krogh, medlem nr. 30.033, Københavns afdeling, A.K. nr. 30.033, født den 31. august 1930 i Kellerup, pr. Svendstrup, indmeldt i forbundet den 3. november 1949. Matros Martin Krogh, medlem nr. 2642, Århus afdeling, A.K. nr. 26.327, født den 1. maj 1931 i Lejrskov, indmeldt i forbundet den 25. september 1948. Matros Max Remo Dettmann Svendsen, medlem nr. 292, Nev,' York afdeling, A.K. nr. 27.891, født den 22. juli 1933 i Aalborg, indmeldt i forbundet den 24. august 1950. Letmatros Olaf Friis Clausen, medlem nr. 33.176, Københavns afdeling, A.K. nr. 33.176, født den 26. september 1936 i Randers, indmeldt i forbundet den 22. august 1952

Letmatros Erik Just. medlem nr. 33.455, Københavns afdeling, A.K. nr. 33.455, født den 16. maj 1935 i Esbjerg. indmeldt i forbundet den 18. maj 1953. Ungmand Svend Åge Mikkelsen. medlem nr. 33.775. Københavns afdeling, A.K. nr. 33.775, født den 10. december 1935 i Torup, indmeldt i forbundet den 15. marts 1954. Dæksdreng Kurt Robert Hartvig, født den 14. september 1937.

Alle disse kammerater, der på en så tragisk måde har sat livet til under udførelsen af deres gerning, var alle gode og trofaste medlemmer af vort forbund, der hver for sig øvede en indsats for højnelse af vor stand.

Vi beklager tabet af disse kammerater, der altfor tidligt måtte bort, og vi udtaler vor dybeste deltagelse overfor de pårørende, der har mistet deres mand, far, søn eller broder. Vi ved, at disse ord er fattige i den store sorg, der har ramt dem, men i ærbødighed mindes vi disse kammerater og udtaler et

Æret være deres minde.

(ophav, Sømændenes Forbund i Danmark.)



Erik Morten Rasmussen.

(ophav Søfartens Ledere)

Skibsfører Erik Morten Rasmussen.

Erik Morten Rasmussen var født i København den 20. august 1918, kom til søs i 1932 med M/S Siam, ØK, og fortsatte senere med forskellige sejl- og dampskibe i indenrigs og udenrigs fart, indtil han begyndte på navigationsskolen i København, hvorfra han tog styrmands- og skibsførereksamen 1942.

Han gennemgik derefter reserveofficersskolen i marinen og blev søløjtnant af 2. grad i reserven 1943 og søløjtnant af 1. grad 1945 og gjorde tjeneste som sådan til 1947, da han kom ud som styrmand i rederiet Holm & Wonsild og senere i 1948 i D/S Jutlandia, hvor han gjorde tjeneste som 2. og 1. styrmand indtil 1952, da han blev udnævnt til fører.

Kaptajn Rasmussen var en dygtig, pligttopfyldende og fremadstræbende navigatør, der var vellidt af alle, der kendte ham.

Han var gift og havde bopæl i Kastrup. Erik Morten Rasmussen blev 36 år.



Jes Anton Eghoff
(ophav Søfartens Ledere)

Overstyrmand Jes Anton Eghoff.

Jes Anton Eghoff var født i Svendborg den 27. november 1919. Han kom til søs med M/S Garibaldi af Svendborg i 1935 og senere med forskellige sejl- og motorskibe, indtil han begyndte på Svendborg navigationsskole i 1942 og tog styrmands-, skibsfører og radiotelegrafist eksamen i 1943, hvor efter han kom ud som styrmand i C.K. Hansens rederi. Han aftjente værnepligt i marinen i 1945 - 1946, hvorefter han kom i D/S Jutlandia, hvor han blev overstyrmand i 1953. Han var en påpasselig og dygtig navigatør med en god praktisk og teoretisk uddannelse, og han var velanskrevet, hvor han havde gjort tjeneste. Han var gift og bosiddende i Svendborg. Jes Anton Eghoff blev 35 år.



Erhard Philip Rasmussen.
(ophav, Søfartens Ledere)

2. Styrmand Erhardt Philip Rasmussen.

Erhardt Philip Rasmussen var født i København den 19. december 1897. Kom til søs 1911 og sejlede med forskellige danske sejl- og dampskibe, indtil han begyndte på Københavns navigationsskole 1918 og tog styrmands eksamen derfra 1919, hvorefter han kom ud i ØK, som styrmand. I 1935 skiftede han til D/S Torm, og op igennem årene har han ofte skiftet rederi, idet han har været afløser styrmand for kortere eller længere perioder bl.a. i D/S Norden, D/S Vendila, D/S Dania, Dansk Esso og en del mindre skibe. Medvirkende til, at han skiftede så ofte, var, at han var hæmmet i avancement på grund af, han ikke havde skibsfører eksamen. Han var et rart og godt menneske og en dygtig sømand og navigatør, der var vellidt, hvor han gjorde tjeneste. Han var gift og bosiddende i Valby. Erhardt Philip Rasmussen blev 57 år.



Robert Chr. J. Burchardi.

(ophav, familien V/ Robert Jesper Burchardi)

Maskinchef Robert Chr. J. Burchardi.

Robert Chr. J. Burchardi blev 65 år gammel, han var født den 23. juli 1889 i København. Som så mange søfarende i hans alder havde han glædet sig til hen imod sommeren at >lægge op<. Burchardis lærested var >Københavns Flydedok & Skibsværft<. Efter at have taget alle eksaminer mønstrede han ud som maskinassistent med S/S Ulrik Holm. Senere var Burchardi med mange af de af Brorson og Overgaard kontrollerede skibe --- og han var her meget værdsat på grund af sin udprægede ordenssans. I 1920 blev han ansat i rederiet Rødbyhavn og fulgte med S/S Alf over i rederiet Alfred Christensen, hvor han var i mere end 25 år, kun afbrudt af den sidste krig, hvor han sejlede for England. Ikke mindre end tre gange krigsforliste han. De sidste år sejlede han for rederiet Jutlandia, først i Karen Toft og fra sommeren 1954 med Gerda Toft. Robert Chr. J. Burchardi var gift og boede i København. Han bliver begravet lørdag den. 19.2.1955 i København.



Evan Sørensen.

(ophav Dansk Metal)

2. Maskinmester Evan Sørensen.

Evan Sørensen, Nordby Fanø blev 27 år gammel. Han var søn af kaptajn Chr. Sørensen Nordby. Han tog eksamen i Esbjerg 1947, aftjente derefter sin værnepligt i Søværnet på >Hekla<. I september 1949 mønstrede Evan Sørensen ud med M/S Jytte Skou, som han var med til Jan. 1950, da han ansattes i rederiet Jutlandia med tjeneste i Jens Toft I foråret 1952 skiftede han til Gerda Toft, som han var med, til ulykken også

satte et brat punktum for denne unge sømands karriere.
Evan Sørensen boede i Nordby, Fanø, var gift og efterlader sig, foruden hustru, også 2 små piger.



Børge Andersen.
(ophav Dansk Metal)

3. Maskinmester Børge Andersen.

Børge Andersen, Risskov. Århus, tog den udvidede maskinist eksamen i sommeren 1953, hvorefter han tog til søs med Gerda Toft for at få den damper tid, han manglede, nu, papirerne var i orden, var det hans hensigt at søge en stilling i land ----- forhåbninger som knustes i forliset.

Børge Andersen efterledes af sin hustru og sin lille nyfødte pige som han aldrig nåede at se. Efterfølgende blev den lille pige døbt og fik navnet Jytte, hun bor i dag i Odder.

Børge blev kun 30 år gammel.



Gunnar Gregers Forum Rudfeld.
(ophav Dansk Metal)

Maskinassistent Gunnar Gregers Forum Rudfeld.

Gunnar Gregers Forum Rudfeld (min onkel) var søn af apoteker Rudfeld Borgergade, Alderslyst, og var 44 år gammel. Hans løbebane er ikke helt almindelig. Efter realeksamen kom han i lære i Horsens, hvor han blev udlært i 1930. Fra 1930 til 1932 tog han den almene og den udvidede maskinist eksamen samt elektroinstallatør prøven for maskinister, hvorpå han i godt et halvt år sejlede som maskinassistent med S/S Nelly.

En tid arbejdede han for et installatør firma for at få sit installatør bevis, sejlede så en tid med S/S Christiansborg og fik så lyst til at blive ingeniør. Han læste på Københavns Maskinteknikum, hvorfra han dimitteredes i 1939 og fik ansættelse, først hos Th. B. Thrige, senere bl.a. hos F. L. Schmidt og Søren Wistoft & Co.

Nogle år drev Gunnar Rudfeld selvstændig virksomhed i Låsby, havde derefter ansættelse i maskinfabrikken Silkeborg og fulgte så omsider sin gamle længsel efter søen og søgte ind i rederiet Jutlandia, hvor han kom med Gerda Toft.

Gunnar Rudfeld skildres som en klog, stilfærdig og beskeden mand. Han efterlader sig hustru og 2 halvstore børn. Gunnar blev 44 år.



Jens Johannes Bau Mortensen.

(Skænket af hans bror, Jørgen Bau Mortensen, desværre døde Jørgen sidst i 2011.)

Telegrafist Jens Johannes Bau Mortensen.

Efter rekruttjeneste gjorde Jens Johannes Bau Mortensen tjeneste ved Den Danske Kommando i Itzehoe i Holsten. Her tiltrådte han i 1949 og rejste hjem fra Tyskland den 20. april 1950 og blev hjemsendt fra Artillerivejens kaserne i København den 25. april 1950.

Tirsdag den 15. maj 1950 begyndte han som civil ansat (radiotekniker) på Holmen i København. Samtidig med hans arbejde på Holmen læste han radarteknik og tog telegrafist eksamen.

Han oplevede katastrofen på Holmen den 23. november 1950. En eksplosion i et minekammer dræbte 16 og sårede 80, heraf mange redningsfolk.

I begyndelsen af 1954 mønstrede han S/S Gerda Toft, det var hans første hyre- og blev altså også hans sidste. Jens blev kun 26 år gammel.

Hovmester Christian Peter Hansen.

Christian Peter Hansen var født den 24.6.1890 og sejlede til han i årene efter krigen gik i land og overtog Humlebæk kro, som han sammen med sin hustru drev i nogle år.

I flere år sejlede Christian Peter Hansen med D F K. skibe, hvor han ved sit gode fagkundskab og vindende væsen var anset og velrekommanderet.

Søen trak dog for stærkt, og i 1951 kom han om bord i Gerda Toft, hvor han klarede sig godt trods sin efterhånden høje alder.

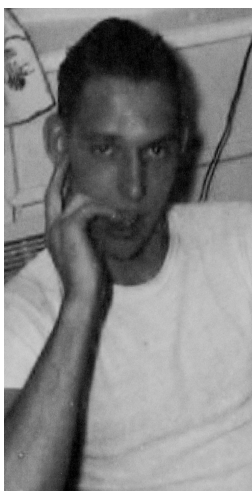
*Christian Peter Hansen efterlader sig hustru og flere voksne børn.
Han omkommer som 64 årring.*

Kok Magnus Johannes Peter Hansen.

Magnus Johannes Peter Hansen var en stille, rolig mand, hvis pligtopfyldenhed var hævet over enhver tvivl. Han var født i Svendborg den 5.11.1906; også han havde sejlet det meste af sin tid --- sidst, førend han kom med Gerda Toft, sejlede han med rederiet Hejmdals skibe. Der er kun godt at sige om Magnus Johannes Peter Hansen, der aldrig var uvillig og altid på sin plads. Han var ugift og omkom 48 år gammel.

Kok Werner Sandahl

Det viser sig, at der ved forliset af 'Gerda Toft' er gået endnu et menneskeliv tabt. Til rederiet oplyses fra Zeebrügge, at kok Verner Sandahl, Teglvej 34 Randers, blev påmønstret skibet den 20. december, umiddelbart før det forlod havnen, og der kan ikke være tvivl om, at Sandahl, der blev 26 år, også er omkommet ved forliset. Han var forlovet med en pige fra Randers, og de boede hos hende. De havde været sammen i Belgien, og ville hjem til jul. Werner, der have sejlet i nogle år, som hovmester, som skibskok, som koksmath, ville blive landkrabbe, og havde planlagt at anskaffe sig en lille tobakskiosk i Helsingør sammen med kæresten. Det faldt sig så, at 'Gerda Toft' lå i havnen lige før jul, så Werner syntes ligeså godt han kunne tage hyre på den. Så kunne han være hjemme til jul, mens kæresten snuppede toget.



Leo Hjorth Madsen.

(skænket af en ven og arbejdskollega John Thor Pedersen)

Bådsmand Leo Hjorth Madsen.

Det er ikke meget vi ved om Leo Hjorth Madsen, men lidt ved vi dog, og her er så en lille beretning fra en nulevende John Pedersen.

John Pedersen mønstrede ØK,s Nikobar den 11. december 1951 i Vancouver og der kom han til at sejle sammen med Leo Hjorth Madsen, ja de delte endda kammer sammen. De sejlede på Østen og Staterne.



*John Thor Pedersen.
(ophav, John T. Pedersen)*



*ØK,s Nikobar
(ophav, Snesejleren v/ Willy Brorson)*

Sidste gang John var sammen med Leo var i Stetin i Polen, John var om bord på Kirstine Toft og Leo var med Gerda Toft, de lå ved samme kaj, det var sidste gang John så Leo. John fortæller, at Leo var en dygtig sømand, god kollega og ven som var hyggelig at være sammen med, de 2 gik altid i land sammen og festede når der skulle festes. Lige til Gerda Toft forliste holdt de forbindelsen og oplyste hinanden om hvor de var på kloden, og hvad skib de var med. Leo var ugift og blev kun 27 år gammel.



*Hans Kristian Jørgensen.
(skænket af familien v/ Thomas Jørgensen)*

Matros Hans Kristian Jørgensen.

Hans Kristian Jørgensen var født den 4.7.1912 i Hejls, Nørre Tystrup ved Vejle, han blev den 9. oktober 1936 gift med Else Marie, som han fik 4 børn med.

Hans Kristian var en dygtig sømand og havde været om bord på Gerda Toft i nogle år. Således var han i vinteren 1952/1953 om bord da Gerda Toft i Nordatlanten var ved at forlise i en kraftig storm ca. 50 sm. syd for Færøerne, men her reddede de skibet ved at sømme blyplader, som de ved en fejl ikke havde fået losset, over 2. lugen, som var blevet slået ned af en sø og herved reddede de skibet og kom i nødhavn. Hans Kristian Jørgensen blev 42 år.

Han efterlader sig hustru og de 4 børn.

Få år efter forliset falder den mindste af børnene, Erik i Ærøskøbings havn og drukner.

Letmatros Erik Just.

Erik Just der var søn af købmand K. Just, Darumvej 72, Esbjerg havde sejlet et par år med Gerda Toft og også han var med ved Færøerne hvor Gerda Toft også der fik 2. lugen slået ned. Han kom om bord lige fra skolebænken, og han ville tage nogle år som menig sømand før han tog på skole for at uddanne sig til navigatør.

Erik Just blev 19 år gammel.



*Svend Aage Mikkelsen.
(ophav Politikken)*

Ungmand Svend Aage Mikkelsen.

Svend Aage Mikkelsen blev født på Mors, nær den lille landsby Karby den 10. december 1935, han havde således lige afholdt sin 19 års fødselsdag 13 dage før forliset. Hans forældre var Arbejdsmand Vilhelm Mikkelsen og Sidsel Marie Mikkelsen (født Poulsen.) Familien var på et tidspunkt flyttet til København og boede, Hessensgade 19, stuen. Svend Aage var i besiddelse af en usædvanlig kraftig konstitution og havde ved flere lejligheder udmærket sig ved at kunne tage pludselige opstående situationer med absolut ro. Han kom til søs som 16 årig, sejlede bl.a. på Grønland med motorskibet Sigrud S. og havde fået hyre med Gerda Toft en måneds tid før ulykkesrejsen. Det havde været hans mening at uddanne sig som navigatør, så snart den forestående værnepligt i marinen var overstået. Svend Aage havde en bror, Eigil og en søster Olga, som begge senere er døde.



*Eli Hansen.
(ophav Dans Metal)*

Donkeymand Eli Hansen.

Han blev født i Ulsted den 15. august 1917 og indmeldt i Søfyrbødernes Forbund den 9.2.1939 og fik forbundsnummer 6839. Eli Hansen var gift. Omkom som 37. årrig.



*Jens Chr. Frandsen.
(ophav Dans Metal)*

Fyrbøder Jens Chr. Frandsen.

Jens Chr. Frandsen var født i Struer den 20. oktober 1904. Han blev genindmeldt i Søfyrbødernes Forbund den 1.6.1947 under forbunds nr. 2549. Jens Chr. Frandsen var gift og omkommer 50 år. Gammel.



*Kurt C. Chr. Jensen.
(ophav Dans Metal)*

Fyrbøder Kurt C. Chr. Jensen.

Kurt C. Chr. Jensen, født i København den 31. maj 1914 og indmeldt i Søfyrbødernes Forbud den 16.6.1939 og fik forbunds nr. 7648. Kurt var gift og omkommer som 40 årrig.



*Edmond Johnsen.
(ophav Dans Metal)*

Fyrbøder Edmond Johnsen.

Edmond Johnsen blev født i København den 18. december 1927 og blev indmeldt i Søfyrbødernes Forbund den 15.3.1954 og fik forbunds nr. 14887. Edmond Johnsen var ugift og omkommer 27 år gammel.

For et par år siden løb jeg ind i en mand som fortalte, at han var født i Hedebygade på Vesterbro. Det gadenavn ringede straks i mine ører, og jeg gav ham dagen efter noget materiale, som han ku' tænke over. Det gjorde han, og han fortalte, at han som dreng havde løbet med mælk hos fru Johnsen. Han fortalte, at fru Johnsens datter blev gift med Kurt Karl Chr. Jensen, og de fik lejlighed i ejendommens baghus. Sønnen Edmund blev fyrbøder ligesom svogeren, men blev boende hos forældrene. De fik begge hyre på Gerda Toft.

Det er en lidt barsk historie, eftersom denne datter så på een gang mistede sin mand og sin lillebror.



*Bent Ilsøe Sørensen.
(ophav Dans Metal)*

Lemper Bent Ilsøe Sørensen.

Født i Galten den 27. januar 1936 og indmeldt i Søfyrbødernes Forbund den 12.7.1954 og fik forbunds nr. 14931.

Bent Ilsøe Sørensen var ugift og blev kun 18 år.

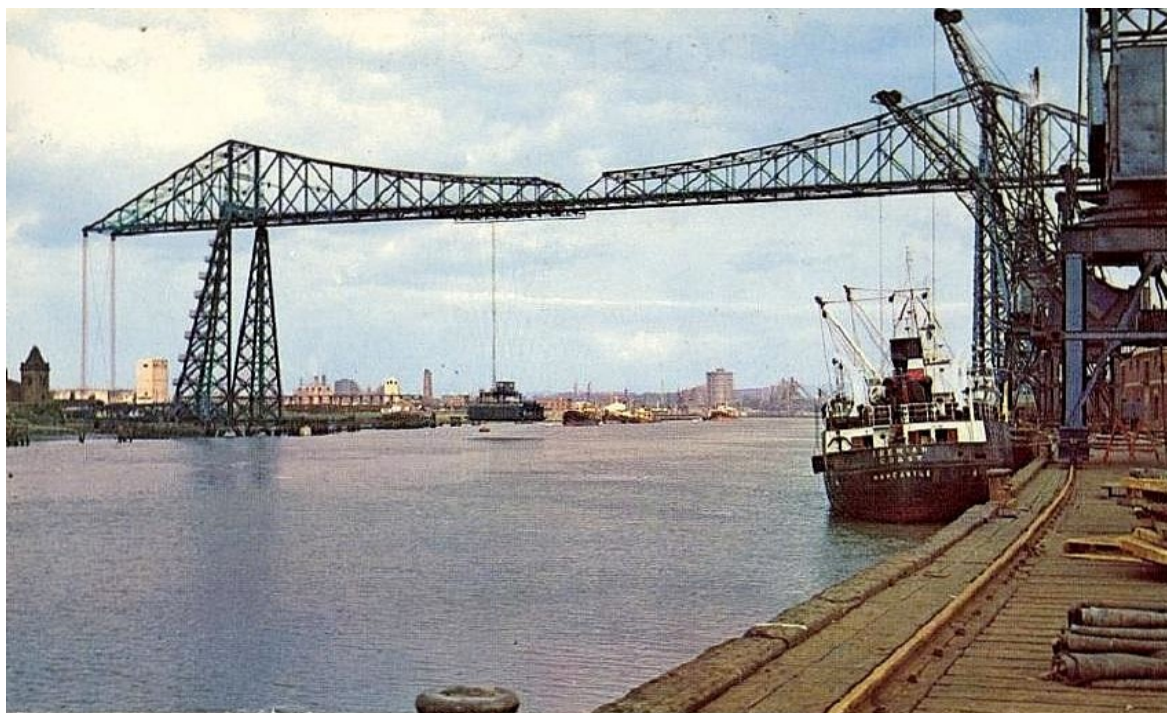
Bents forældre:

Arbejdsmand Jens Daniel Sørensen født 25 maj 1902, Olga Ilsøe Nielsen født 17 feb.1906. Bent havde en bror som hed Børge som skulle være født i 1930 og en søster som hed Ditte.

M/S Iberian Coast,s forlis.

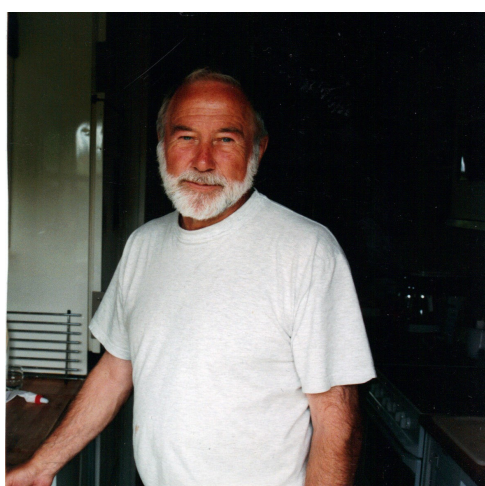
Rederiet Tyne Tees Steam Shipping sælger Iberian Coast i 1966 til rederiet Spiridion Lucci, Venedig Italien, hvor den får navnet M/S Pupi. I 1976 overtages den af rederiet Annivas Maritime – Hellas Ltd. Piræus og får navnet M/S Agios Nicolaos.

Lørdag den 26. august 1978. Efter en brand i maskinrummet forliser den vest for Kreta, på en rejse fra Barletta i Italien til Mozambique, med en last hvede. Jeg har ingen oplysninger om at der skulle være omkomne ved dette forlis.



M/V Iberian Coast med en smule bagbord slagside under lastning/losning.

Ophav, (COASTERS & OTHER SHIPS REVIVED, V/Miguel Zambras)



John Christensen, (Skænket af ham selv.)

Mange år efter fortæller John Christensen mig dette her.

Beretning fra en Maskinmester.

Den 24.7.1954.

Jeg mødtes med maskinmester Børge Andersen på Århus banegård, vi havde stået i lære sammen hos maskinfabrikken Thomas Sabroe i Århus, så jeg kendte ham udmærket godt.



*Maskinmester Børge Andersen.
(ophav Dansk Metal)*

Børges hustru var med, hun var højgravid (Børge fik aldrig set sit yngste barn). Vi skulle mønstre S/S Gerda Toft i Gent i Belgien. Vi ankom søndag morgen med toget fra Århus, kom ned på havnen og fik øje på et skib og hvilket syn --- rusten --- så det lignede noget der var trukket op fra havets bund, men der stod Gerda Toft på skibet.

Vi gik om bord og til vores overraskelse var der tilsyneladende ikke noget liv, vi var efter den lange togrejse jo sultne. Vi fandt hovmesterens kontor og Hovmesteren, men han var helt "død". Han fik dog fremstammet at der ikke var noget at spise før kl. 10, men der står en kasse øl ovre i hjørnet -- så i kan tage en "nævefuld".

Vi satte os så ind i messen, og i guder, det vrimlede med kakerlakker. (det gjorde det dengang i mange skibe)

Lyde fra kabyssen --- kokken var i gang, vi så ind i kabyssen til kokken, først troede vi det var en af fyrbøderne. Det viste sig at komfuret også var kulfyret og det var kokken der lignede en fyrbøder, snavset af kul, senere kom 1. mester, som skulle hjem på ferie.

Jeg skulle mønstre som 2. mester og 2. mester skulle rykke op som 1. mester.

Vi blev så vist rundt på skibet, der var ingen udvendige gange, alt passage fra for til agter skulle foregå inden døre. Der var ingen dørhåndtag --- det var ringe --- ligesom i en gammel kostald.

Skibet var en "Hansa" type, dvs. der var "druknehuller" for og agter, når der var søgang, var skibet fyldt med vand på dækket og det var nødvendigt at rigge løbe broer til for at kunne komme tørskoet fra for til agter.

1. mester Evan Sørensen fortalte, at efter frokost skulle vi i maskinen for at se på krumtap lejet der havde været varmt.

Fyrbøderne lavede vrøvl over, at de skulle slæbe så meget kul, overenskomsten med Søfyrbødernes Forbund i Danmark sagde: Når der bruges mere end 18 tons kul skal der 2 fyrbødere på hver vagt, skuden her brændte mere end 20 tons i døgnet, og vagterne var kortet op til 3 timer. Vi spiste så frokost med øl og snaps til, derefter gik vi ned i maskinen og så på "lejet", heldigvis havde jeg stået i lære hos Sabroe, så jeg var klar på arbejdet. Næste dag skulle vi bunkre kul, vi lå i bøjer, da vi gik derfra, slog vi skruen op i en af bøjerne. Vi var spændte på hvordan det ville gå med den defekte skrue, det viste sig at pak dåsen til H-T cylinderen lækkede, så den hvæsedede fælt.

Vi var på vej til Nordafrika for at laste flyve sand til Polen.

Fra Polen gik vi op til København, hvor vi går i dok for at få repareret skruen. Der kom konerne så og besøgte os, men da de ikke var så begejstrede for kakerlakkerne, blev der gjort grundigt rent og lagt gift ud.

Ved ankomst til København fik vi det "sorte gæng" (tolderne) om bord, jeg havde 8 kartoner cigaretter for meget og dem havde Børge lovet at gemme, men tolderne fandt dem i "bunkerne", og da der stod 2. mester på dem nød jeg "cigaren" --- ØV. Fra København skulle vi gå i ballast til Igarka (Barentshavet/Karahavet, nord Rusland). Skipperen fortæller at der kommer is lods om bord, pga. floden vi skal besejle sidst i juli, kun er åben 2 mdr. årligt pga. is, vi sejler nord over i 8 til 10 dage, sidst i juli mdr. var der nattefrost.

I Igarka skulle fanger laste træstammer om bord, nogle af fangerne kunne lidt engelsk, de sagde: Kommunisme no good.

Turen til Hamborg tog ca. 1 måned, derefter skulle vi bunkre kul i Tromsø. Da vi ankom Tromsø viste det sig at skibet før os havde dumpet dækslasten af props på kajen, så vi skulle gå til Liverpool i stedet for.

Børge fortalte os at han ikke kunne svømme, og derfor gerne ville have en redningsvest ind på kammeret pga. at når der var dårligt vejr var der altid en masse vand på dækket.

Hovmesteren og kokken var ikke de bedste venner. kokken var meget glad for whisky, hovmesteren skældte ud, råbte og skreg, en dag løb han efter kokken med en stor stegepande som han så ville slå ham i hovedet med, men det gjorde han nu ikke. En anden gang låste kokken hovmesteren inde i fryseboksen, alarmen virkede ikke, så da vi fik ham ud var han stiv som et bræt, det var vanskeligt at få liv i ham, men han overlevede.

Ved første givende lejlighed blev kokken smidt i land.

Ankommet til Liverpool får vi en wire i skruen og der kommer dykkere om bord og får klaret problemet. Havnearbejderne var i strejke på ubestemt tid, så efter 2 uger får vi losset.

Laster kul i Polen og går til Belgien. Jeg havde fået at vide at jeg skulle

afmønstre på Københavns Red, når skibet ankom dertil mellem jul og nytår. Den 20. november 1954.

Jeg gik 4 - 8 vagten, og da jeg havde fri tog jeg et bad og gik ud på dækket, vi var på vej ind i slusen ved Brunsbüttel "Kielerkanalen", der blev sat landgang og op kom 2 mænd, den ene spørger, om jeg er Christensen? Jeg bekræfter det og han spørger så om jeg var klar til at tage hjem. Nej sagde jeg, jeg vidste ikke at jeg skulle afmønstre i Brunsbüttel.

Jeg var glad og skyndte mig at pakke mit grej, jeg fik ikke pakket kufferten med arbejdstøj og sko, som blev om bord.

Den anden herre der kom om bord var maskinchef Robert Burchardi, som skulle påmønstre.



John Christensen. (Skænket af ham selv.)

Søforhøret den. 20. januar 1955.

Jeg har altid undret mig over, at jeg ikke blev indkaldt til Søforhøret, jeg var jo den sidste mand, der forlod skibet før det forliste.

Efterfølgende begyndte jeg at sejle ved Kosan Gas, påmønstrede Rasmus Tholstrup den 8. januar 1955 i Århus. Vi skulle til Le Havre.

Afsendt fra Casablanca, modtager jeg før jul et julekort fra fyrbøder Ramon fra Gerda Toft med hans adresse i Le Havre. Da vi ankommer dertil, tog styremanden og jeg ud på adressen, det viste sig at være en beværtning som Ramons mor ejede. Jeg havde julekortet med og viste det, Ramons kone var der, hun faldt mig grædende om halsen og giver mig et knus. Hun havde hørt, at jeg afmønstrede Gerda Toft før forliset.

John Christensen er pensioneret og bor i Silkeborg.



John Christensen her sammen med hans forhenværende hustru og børn.
(skænket af ham selv)

22 Se om udfyldningen side 9-10! 23 Se om udfyldningen side 9-10! 44106

Mønstringskontoret i København 1954

A. Udmønstret fra den 24-7 1954 med af Gerda Vott af Holtenau (0447^{*)} der ligger i Gent (meddelings) Stilling ombord 2. Maskinmester 2. bd. Skibsførelses navn E. M. Rasmussen Hvorhen skibet er bestemt Ghent-Osabelle og videre. den 24-7 1954

B. Har gjort tjeneste som 2. Maskinmester fra og med den 24/7 1954 til og med den 20/11 1954 (alt 3 måneder 26 dage.) 1954 J. A. Eghof

C. Skibet har været udenfor indsejls fæst Afmønstret: Holtman, den 20/11 1954

A. Udmønstret fra den 8 JAN 1955 19 med af Rasmus Tholsbeim af Skiddelfart (04-91^{*)} der ligger i Aarhus Stilling ombord 2 maskinmester 2. kl. Skibsførelses navn B. P. Petersen Hvorhen skibet er bestemt Nordeuropæisk Havn og videre Mønstringskontoret Aarhus den 17 JAN 1955

B. Har gjort tjeneste som 1. maskinmester fra og med den 8 jan. 55 til og med den 10. marts 55 (alt 3 måneder 3 dage.) 1955 P. B. Petersen

C. Skibet har været indsejls navn. o. v. Afmønstret: Mønstringskontoret Skiddelfart, den 10 marts 1955 G. Sørensen

1) Skibets type (S/S, M/S, fiskerfart) etc.; 2) Registreringsbogstaver; for skibe under 20 reg. tons br.: Havnekenings-nr. (Fiskeri-nr.), stenfisker-nr. etc. 3) Skibsførelses daterede underskrift.

Udskrift fra John Christensens søfartsbog. Mønstret i Gent, den 24.7.1954 og afmønstret 20.11.1954 i Holtenu, skibsfører er Erik Morten Rasmussen, underskrevet af ostm. Jess Anton Eghof.
(skænket af John Christensen)

Manden i den gule duffelcoat fundet.

Den 31. december 1954, sker der noget, det mærkelige er at man i søforhøret, afholdt d. 20. januar intet nævner om at der er fundet et lig d. 31. december 1954, drivende i Nordsøen, ej heller nævnes det i Mindegudstjenesten, afholdt den 8. januar 1955.

Jeg har kun fundet to avis artikler, som ikke er dateret, ej heller ved jeg hvad aviserne hedder, jeg mangler også oplysninger om hvor, og af hvem der finder ham!

Sikkert er det at det er ungmand Svend Aage Mikkelsen, aviserne skriver blandt andet.



*Ungmanden fra Gerda Toft, Svend Aage Mikkelsen.
(ophav Politikken)*

19 årige ungmand fra Gerda Toft med det ene ærme sværtet af ilden fra nødraketterne.

Der kan næppe være tvivl om, at havet har givet helten i den gule duffelcoat fra sig, den uforfærdede sømand, som ofrede sit eget liv for at kunne hjælpe sine 15 - 20 kammerater i en vandfyldt redningsbåd fra damperen Gerda Toft. Som den eneste af forlisets 31 omkomne er den 19 årige ungmand Svend Aage Mikkelsen blevet fundet. Han lå drivende i Nordsøen, iført sin gule duffelcoat coat, hvis venstre ærme var sværtet af ilden fra nødraketterne. Den 21. januar 1955, blev Svend Aage Mikkels bisat fra Allehelgens Kirke og bliver begravet på Sundby Kirkegård på Amager.

Man fandt ud af, at gennembrændingen af venstre ærme på hans duffelcoat stammede fra at Svend Aage Mikkelsen havde stået med et raketaggregat over den ene arm og netop sådan havde Kaptajn Daniel Collins om bord på det engelske motorskib Iberian Coast, der fik redningsbåden med de 15 -20 af Gerda Toft,s søfolk - alle med en undtagelse liggende halvt eller helt bevidstløse over den totalt vandfyldte redningsbåd,s tofter, --- set den ukendte helt stående i stævnen af redningsbåden for at påkalde hjælp.



Nødraket aggregat.

Skønt voldsomme søer stadig overskyllede redningsbåden, blev Svend Aage Mikkelsen stående roligt i stævnen og det var i glimt fra en af de røde nødraketter, at man fra Iberian Coast fik øje på de nødstedte danske søfolk. Den ukendte sømand ---- der nu efter alt at dømme ikke kan være nogen anden end Svend Aage Mikkelsen --- han fik egenhændigt gjort en af de liner fast som blev kastet ned fra det engelske skib. Han kunne ifølge den engelske Kaptajn Daniel Collins havde reddet sig selv op på Iberian Coast, men han blev i redningsbåden for at kunne hjælpe de andre. Så var det, at en voldsom sø kæntrede båden, linen blev revet over, og de skibbrudne drev agter ud og forsvandt i mørket.

Afskrift fra kirkebogen.

Navn	Svend Aage Mikkelsen, ugift
Bopæl:	Hessensgade 19, st. (2300) København S.
Født:	10. december 1935 Karby sogn, Mors Thisted
Forældre:	Arbejdsmand Vilhelm Mikkelsen og hustru Sidsel Marie Mikkelsen, født Poulsen
Dødsdag:	Druknet ved skibsforslis i Nordsøen den 23. december 1954.
	Fundet den 31. december 1954, i Nordsøen.
Begravelsesdag:	21. januar 1955 på Sundby Kirkegård.

Jeg kan kun sige en ting!! Flot knægt. Synd du måtte betale den ultimative pris i et forsøg på at hjælpe de andre, der ikke kunne hjælpe sig selv. Sammen med mange, bukker jeg i dyb respekt og beundring.

Den 3.11.1957 dør hans far, Vilhelm Mikkelsen. Hans mor, Sidsel Marie Mikkelsen, flytter til en adresse tæt på Sundby Kirkegård, hvor far og søn ligger begravet.

Sidsel Marie Mikkelsen dør i 1969.

Senere dør hans bror. Eigil og hans søster Olga.

Det mærkelige.

Det var ikke det eneste mærkelige der skete. Vi ved at Gerda Toft, på turen fra Casablanca til Stetin var inde i den Belgiske havn Zeebrugge den 20.12.1954, var det for at tage bunker kul om bord? Det kunne være derfor, for Gerda Toft havde haft et hårdt vejr på det meste af turen fra Casablanca og havde sikkert brugt mere kul en de havde regnet med. Vi ved også at man fik en kok til om bord her. Werner Sandahl fra Randers.

Man havde jo i forvejen en Hovmester, kok og koksmat om bord. Det er ikke normalt at man dengang, som nu, havde 2 kokke om bord i stykgods skibe, som Gerda Toft jo var. Måske var det fordi man var klar over, der stod en

skare hustruer i Brunsbüttel, indsejlingen til Kielerkanalen og de skulle sejle med gennem kanalen til Holdenau i den vestlige ende af kanalen, for at fejre julen med deres mænd og Werner Sandahl skulle så hjælpe med julemaden?

(Dengang i 1962, da jeg sejlede på langfart, havde vi søfolk et begreb vi kaldte work away. Det betød man mønstrede et skib fra punkt A til B og for at komme med arbejdede man gratis.)

Det kunne også være det Werner gjorde. Men disse spørgsmål får vi sikkert aldrig besvaret.

Udtalelse fra den Danske Regering.

Den 26. december skriver aviserne: Håbet opgivet for de 31 mand på Gerda Toft. Handels- og søfarts Minister Lis Groes` bevægede mindeord i radioen forud for sømandshilsnerne juleaftensdag.

Julehilsnerne til danske søfolk på verdenshavene fik juleaftensdag et tragisk islæt. Orkanen der havde sendt den danske damper Gerda Toft til bunds i Nordsøen, et forlis der kostede 30 danske og en spansk sømand livet, fik handelsminister Lis Groes til at gå til mikrofonen forud for de mange ønsker fra slægt og venner i land om en god jul for søens folk. Handelsministeren udtalte.

På denne dag, der skulle bringe bud om fest og glæde, har sorgens budskab ramt 30 danske hjem, og med disse hjem mange, mange flere----langt ud over familiens og venners kredse. Ingen af os kan undlade at føle os dybt bevæget. Endnu en gang har vi fået understreget, hvor farefuld sømandens gerning er, endnu en gang bøjer vi os i dyb beundring for hans indsats.

Som minister for søfarten vil jeg gerne på regeringens vegne udtrykke min dybeste, medfølelse med hvert hjem, som denne ulykke har ramt --- og udtale et ære være søfolkenes minde.

De 31 omkomne søfolk mindet i Holmens Kirke.

Lørdag den. 8. januar 1955 Kl. 14,30 blev der afholdt Mindegudstjeneste i Holmens Kirke. Sømandspræst pastor Eilschou - Holm talte til de omkomnes efterladte.

Mennesker der ikke har en grav at lægge blomster og krans på for at mindes deres døde, samledes i Holmens Kirke til en hjertegribende højtidelighed med hundrede andre til minde om de 31 mand, som mistede livet ved damperen Gerda Tofts forlis i Nordsøen lillejuleaftensdag. I koret hvor kister skulle havde stået, var Dannebrog symbolsk henlagt med rederiet Jutlandias store krans til at dække et flig af flaget og nede af kortrappen lå rederiets hvide kontorflag, fulgt af krans ved krans og blomsterbuketter, nogle af dem med navne på omkomne skrevet på hvide kors.

Rederiet Jutlandia havde indbudt de berørte pårørende, andre kunne blot komme. Omkring 1000 mennesker fyldte de gamle egetræs bænkerader i sømændenes domkirke og de lyttede til sømandspræsten, pastor Eilschou - Holms ord om sømandens våde grav, og Boolsen-kvartetten sang fra orgelpulpulpitret - sorgens egen salme "Her vil ties, her vil bies.

Skibsfartens forskellige organisationer havde ladet deres faner paradere ved koret, herefter fulgte salmen Befal du dine veje. Fru Lis Groes, søfartens egen minister, var mødt sammen med afdelingschef Ove Nielsen og kontorchef J.P. Christiansen fra handelsministeriets søfarts afdeling. I logerne nærmest koret så man også søfartsorganisationernes formænd, skibsreder brødrene Ove, Arne og Knud Toft fra det katastrofe ramte rederi, skibsreder A. P. Møller, kontreadmiral E. M. Dahl, direktør Maegaard og overlæge Gammeltoft fra Dampskibs rederiforeningen og havnekaptajn Thøgersen. Fra kirkens renæssance tunge prædikestol holdt pastor Eilschou - Holm sin mindetale. Han talte om den grænseløse fortvivlelse, som ramte de mange hjem, der var midt i forberedelserne til julens fest, det spinkle håb om redning, som brast.

Ingen ved, hvad der skete, ingen var nærværende. Vi ved kun, at alle mand blev derude. Vi har nu kun at afvente, at havet giver de døde tilbage, så de kan få en plads i hjemlandets jord. Igen er vi blevet mindet om, at det ikke er legeværk at sejle. Trods tekniske fremskridt, trods menneskelig dygtighed kan menneskerne alligevel komme til kort. Bogstavelig taget, kun en planke skilte disse sømænd fra døden. Ingen havde svigtet, alle havde de vist deres heltemod i deres daglige gerning, som vore sømænd altid gør det. Nis Petersen skriver om sømanden, at det er mands værk at vugge på havet, og kvinden skal følge hans færd. Vi fulgte alle de mange hjem, som blev ramt. Vi ville gerne have grædt med alle de grædende og sørgende, de, som sad i mørket og dødens skygge den hellige aften. Sorgen har lagt sig tæt og tungt over dem. Vi tager del i deres store sorg og vi vil gerne være med til at binde en mindekrans for dem, der pligttro øvede dagens gerning. Vi lyser fred over deres grave på havenes store kirkegård, vi vil ære deres minde iblandt os. Pastor Eilschou-Holm læste langsomt navnene på de 31 omkomne søfolk. Alle stod op og lyttede til oplæsning, stilheden i kirken blev kun brudt af svag hulken fra de omkomnes efterladte.

Mindehøjtidelighedens mange blomster og kranse blev efterfølgende lagt ved søfolkenes minde anker i Nyhavn.



Minde ankeret i Nyhavn

Ordret gengivelse af Pastor Eilschou – Holms tale ved Mindegudstjenesten:

(ophav, skænket af pastor Eilschu-Holms familie)

Lillejuleaften lammedes vi alle, da de første foruroligende efterretninger kom frem om damperen "Gerda Toft" og dens besætnings skæbne. Vi kunne ikke tro, at dansk skibsfart igen skulle rammes af en katastrofe så kort tid efter "Rikke Skou,s" forlis. Da vi juleaften om morgenen åbnede vores aviser, var de ikke som ellers præget af glæden over den forestående højtid. Helsides overskrifter fortalte om ulykken, som havde bragt dyb sorg og grænseløs fortvivlelse ind i de mange, mange hjem, hvor man var ved at lægge sidste hånd på de forskellige juleforberedelser.

I radioen fulgte vi spændt de meget sparsomme meddelelser, der alle gav mindre og mindre håb om, at nogen af den store besætning var reddet, og julemorgen kom den officielle redegørelse fra rederiet om, at hele mandskabet og en konsulat passager måtte anses for omkommet.

Juleordet, som jeg begyndte med at læse: "Lyset fra det høje har besøgt os for at skinne for dem, der sidder i mørke og i dødens skygge" (Luk. 1, 78-79), fik sin stærke understregning. Der var alt for mange, der i julen og i de dage, der fulgte efter, oplevede, hvad det ville sige at sidde i mørke og i dødens skygge.

Ingen kan give meddelelse om, hvad der er foregået. Radiomeldingerne fra skibet gav udtryk for dårligt vejr og langsom fart, men hurtigt efter udsendtes de første S.O.S. - signaler. "Gerda Toft" meddelte, at den havde behov for øjeblikkelig assistance. En luge var slået ind af en sø, og vandet strømmede ned i lasten. Lidt efter kom det sidste livstegn; skibet var synkefærdigt i en storm af orkanagtig styrke, og besætningen var ved at gå i bådene.

Ingen ved, hvad der så skete. Ingen var nærværende. Vi ved kun, at alle mand blev derude, og vi kan kun afvente, om havet skal give sine døde tilbage, og om de dog må få en plads i hjemlandets jord.

Mennesker sidder i mørke og i dødens skygge! Igen er i blevet mindet om, at det ikke er legeværk at sejle. Det er nødvendigt, at der sejles, men det kan blive med livet som indsats. Trods alle tekniske fremskridt, trods menneskelig dygtighed, trods alle moderne hjælpemidler, kan mennesker alligevel komme til kort. Som oftest er det sømanden, der i kamp mod elementerne tager sejren hjem, men nu og da var der nogle, der måtte bukke under. Den 23. december var søen for voldsom, og den orkanagtige storm rasede for vildt til, at redningsbådene kunne klare sig. Det blev en kamp på liv og død, hvor rent bogstaveligt kun en planke skilte sømanden fra havet.

Hver mand har gjort sin pligt til det sidste! Det ved vi! Der er ingen, der har svigtet, og alle har de vist det heltemod i fredens daglige ærinde, som vi ved, vor sømandsstand altid viser. Det er om denne pligtro dagliglivets gerning, der alt for ofte bragte de pludselige ulykkesbud med sig, at digteren Nis Petersen skrev disse løftende linjer:

*Det er mands værk at vugge på havet
og kvindens at følge hans færd,
hans stundom at blive derude
og hendes at mindes hans værd.*

Hele det danske folk fik et stik i hjertet, da det fik meddelelsen om ulykken, og vore medfølelse tanker og varme bønner fulgte alle de mange, som så hårdt var blevet ramt. Vi kunne ingenting sige! Men vi ville så gerne have grædt med alle de grædende og sørgende, alle dem, der nu denne hellige aften sad i mørke og i dødens skygge. Vi vidste, at far og mor græd over deres store stærke dreng, og at hustru og børn skulle sidde menneskelig talt utrøstelig, fordi sorgen havde lagt sig centnertungt over deres sind.

I skal alle vide, hvem i er og hvor i er i denne stund, at vi, jeres landsmænd, af hjertet tager del i jeres store sorg, og at vi så gerne ville være med til at binde en mindekrans for hver enkelt af de mange, der med sømandens pligtro indstilling satte livet ind under udøvelse af dagliglivets gerning.

Det er de mænd, som vi nu i eftermiddag mindes her i Holmens kirke, og det er også det, rederiet har villet give udtryk for ved at samle os til denne mindehøjtidelighed for derved at sige tak til hele besætningen og vise alle de omkomne den sidste ære.

Men når dette er sagt, og vi har konstateret vor egen afmagt, hvor skal vi så søge hjælp? Midt i det rugende mørke, hvor dødens lange skygge kastes ind over vort liv, står vi mennesker ligesom med tomme hænder, til trods for al vor livsfilosofi og alle vore smukke tankebygninger.

Da møder det gamle juleord os, som det har mødt i de forløbne dage: Lyset fra det høje har besøgt os for at skinne for dem, der sidder i mørke og i dødens skygger.

Der er tændt et lys i denne mørke verden. Der er en, som vi kan sætte vor lid til, og som kan give os mening i tilværelsen, og det er ham, som vi synger om:

*Himlens lys kom i dig til jord,
skinner til ny oplysning stor,
godt kan vi nu ved nattetid,
kend som børn vor fader blid.*

Hvis Jesus ikke var født til verden, havde vi ikke nogen fast at vende os til. Han, der selv kom til at kende mørket og dødens skygge, han der oplevede brændingen slå sammen om sig, så at han i sin afmagt måtte råbe: "Min Gud, min Gud, hvorfor har du forladt mig", kunne dog midt i angsten trygt give sig hen til sin far og sige: "Far, i dine hænder befaler jeg min ånd."

Dette lys vil jeg sådan ønske for alle jer, der sørger, at I må kunne få øje på. Han kan give trøst og håb, hvor alt menneskeligt er slået i stykker. Han er lyset, der altid har ens styrke. Var dette lys ikke tændt for os, var alt ganske håbløst.

At sætte sin lid til en forgængelig verden, ville være dårskab. Men at vove at tro Gud og følge det lys, som han lod skinne ind i verden, der giver tryghed. Gud tager ikke sorgen og savnet fra os, men gør os trygge midt i sorgen, og skinner lyset fra det høje på en vej, da har vi også et lys at styre efter i vor sidste stund.

Han lå og skulle dø, den gamle lods. Idet han var i færd med at gå bort, lysnede det i hans ansigt, og han sagde: "Jeg ser et lys." Hans venner troede, han fantaserede og spurte: "Er det Highland fyr, du ser?" - "Nej!", svarede han. Et øjeblik efter sagde han igen: "Jeg ser et lys". Er det Boston fyr?" spurgte vennerne. "Nej," svarede lodsens. For tredje gang sagde han: "Jeg ser et lys." "Er det Minon fyr?" "Nej! Det er herlighedens lys. Lad ankeret falde", - og så var den gamle lods i havn.

Han havde faret som lods i mange, mange år fra New York og var fortrolig og kendt med de utallige fyr på denne kyststrækning, og da han nu ved sit livs afslutning drejede ind i den himmelske havn, ja, da var dette sidste fyr på hans rejse ham heller ikke ukendt. Det var jo det, han havde styret efter de mange år, og aldrig tabte han det af syne.

Lykkelige gamle lods. Nu kastede han anker i den tryggeste havn. Måtte vi altid have fyret i sigte. Dette himmelske lys. Herlighedens lys.



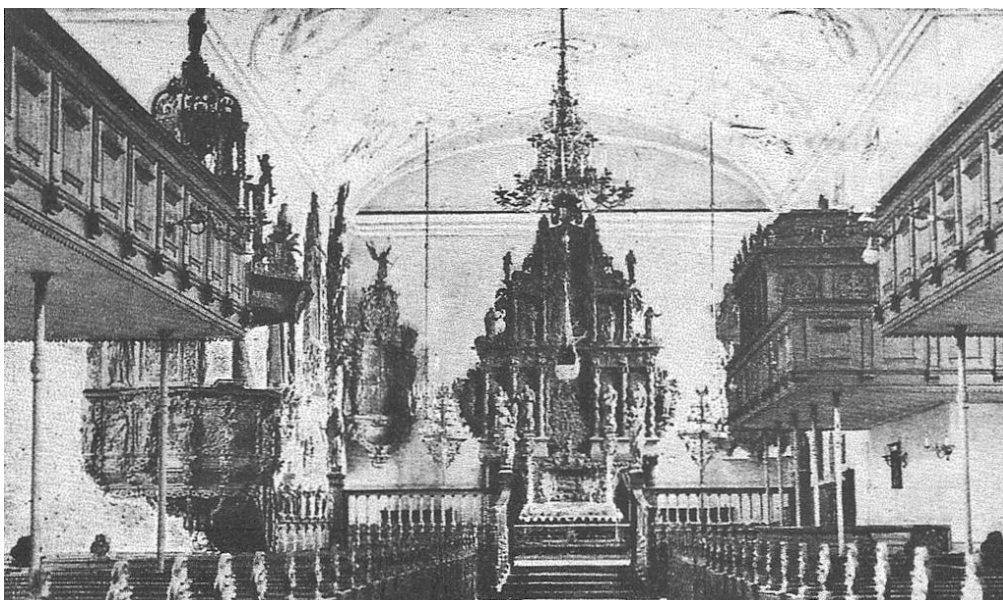
Holmens Kirke.

Herefter oplæses besætningens navne.

Kaptajn Erik Morten Rasmussen
Overstyrmand Jess Anton Eghoff
 2. *Styrmand Erhard Phillip Rasmussen*
 3. *Styrmand Karl Peter Jensen*
Maskinchef Robert Chr. J. Burchardi
 2. *Maskinmester Evan Sørensen*
 3. *Maskinmester Børge Andersen*
Maskinassistent Gunner Gregers Forum Rudfeld
Telegrafist Jens Mortensen
Hovmester Christian Peter Hansen
Kok Werner Sandahl
Kok Magnus Johannes Peter Hansen
Koksmath Bent Richard Mortensen
Bådsmand Leo Hjorth Madsen
Matros Hans Kristian Jørgensen
Matros Martin Krogh
Matros Børge Ravn
Matros Max Remo Dettmann Svendsen
Letmatros Olaf Friis Clausen
Letmatros Erik Just
Ungmand Svend Aage Mikkelsen
Donkeymand Eli Hansen
Fyrbøder Ramon Altuna
Fyrbøder Jens Christian Valdemar Frandsen
Fyrbøder Kurt Carl Christian Jensen
Fyrbøder Edmund Johnsen
Lemper Bent Ilsøe Sørensen
Dæksdreng Kurt Robert Hartvig
Messedreng Palle Clausen
Messedreng Leon Kaj Rasmussen
Konsulatpassager Leif Beck Olsen

Ved Mindehøjtideligheden den 8. Januar 1955 i Holmens Kirke for de omkomne ved S/S Gerda Tofts Forlis blev der sunget følgende salmer.

*Her vil ties, her vil bies.
Befal du dine veje.
Ingen er så trygt i Fare.
Nærmere Gud til dig.*



Holmens Kirke.

Lørdag den 5. februar 1955 driver en af S/S Gerda Toft,s redningsbåde ind på den jyske vestkyst.

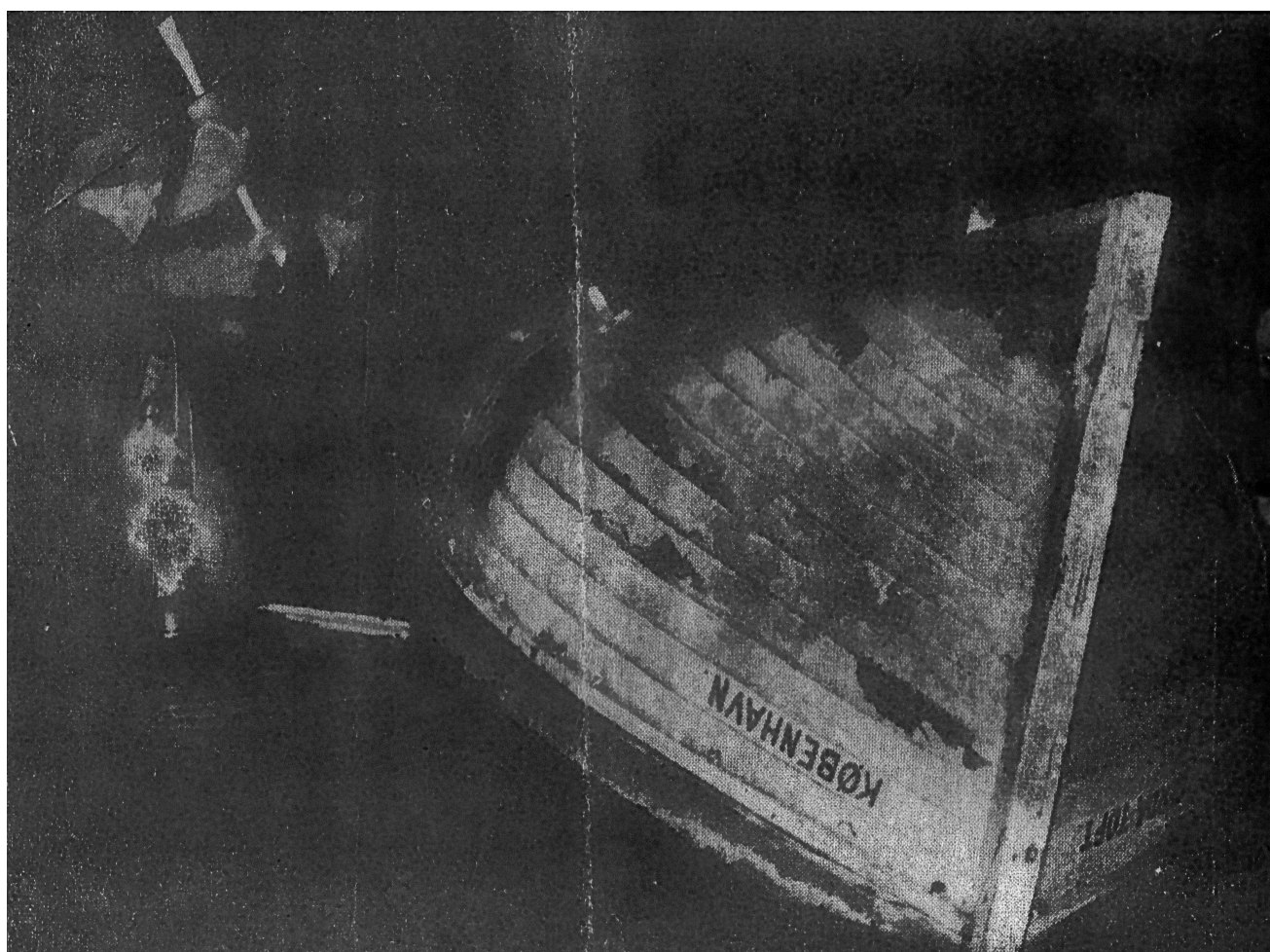
Båden drev ind med bunden i vejret, to mand lå fastklemmt i den mellem åre og tofter og båden måtte slås i stykker for at befri de 2 søfolk og bjærgnings arbejdet blev en kamp mod højvandet.

En stor redningsbåd fra S/S Gerda Toft, der lillejuleaften i 1954 forliste med 31 mand i den sydlige del af Nordsøen, var drevet ind på Holmslands Klits kyst ud for Årgab i Strandfoged Refsgaards Strandlen. I båden, der kom ind med bunden i vejret, lå to mænd, en ældre og en yngre, de var ukendelige efter det månedslange ophold i vandet.

De to søfolk lå fastklemmt mellem åre og tofter i båden, den ene i forvredet stilling. Sandet havde bundet båden så fast, at den ikke var til at vende og 4 mand fra Falck i Ringkøbing måtte derfor slå bagbords side i stykker for at befri de 2 søfolk. Bortset fra en dyb skramme i styrbords side under navneskiltet Gerda Toft var redningsbåden så vidt det kunne ses uskadet og tæt. Det er sandsynligt at redningsbåden er kæntret straks efter, at den er sat i vandet fra Gerda Toft, måske endda under selve isætningen. Den store skramme tyder på at båden har ramt en skarp ting, eller måske efterfølgende forliset er blevet påsejlet af et skib. Den ilanddrevne redningsbåd er utvivlsomt den båd, det tyske skib Buscher observerede drivende kæntret 3 sømil VNV af Elben II fyrskib den 29. december i 1954.



Elbe 2 fyrskib oplagt. Fyrskibet lå på position 53'59 N 8'25 Ø



*Redningsbåden fra Gerda Toft der drev ind ved Årgab syd for Hvide Sande.
(Ophav, Chr. Oluf Iversen, Hvide Sande)*

Rapport blev givet til Blåvand Radio, der havde opfordret alle skibe i den sydlige del af Nordsøen om at holde udkig efter redningsbåde og vraggods fra Gerda Toft. Det tyske skib forsøgte at vende båden, men kunne ikke, og den drev bort igen. Det vil aldrig blive opklaret, om der har været andre end de to fundne i redningsbåden. Båden blev et par dage før den drev ind, set

drive nogle sømil fra kysten, men først natten til lørdag nåede den ind på stranden. Lørdag formiddag kunne der gås tørskoet omkring den. Told vagtmester Frederiksen opdagede redningsbåden, før han fra Strandfogedens fik melding om den. På lavvande lørdag den 5.2.1955 ved 16.30 tiden gjorde Toldvagts mesteren sammen med en politibetjent og folk fra Strandfoged gården forsøg på at rejse redningsbåden og få de 2 søfolk, der kunne skimtes nede fra ud. Da båden ikke kunne vendes, satte Betjenten sig i forbindelse med Politimesteren, der er Forstrands bestyrer og bad om tilladelse til at lade båden slå i stykker, så søfolkene kunne bjærges i land. Falck fra Ringkøbing sendte så mange folk, som det kunne forsvares at tage fra stationen, til Årgab med økser, save og andet materiel. Da redderne nåede frem lå redningsbåden på en halvø afskåret fra den øvrige strand ved en næsten 2 meter dyb og 20 - 30 meter bred grav. Redderne måtte slæbe det tunge værktøj først over klitrækkerne, derefter ca. 1 km. ad en lang blød sandtange, som søen flere gange skyllede over. Mens redderne brød redningsbådens bagbord side op steg vandet faretruende hurtigt og redningsmændene arbejdede til sidst i vand til op over knæene. Strandfoged Refsgaard etablerede i mellemtiden en pram fart over graven, der blev bredere og dybere og over den førtes de to forliste sømænd til en fjællevojn, der kørte dem over klitterne til Strandfoged gården. Falck folkene vidste, da de begyndte arbejdet, at de højst havde en time til at klare opgaven i. Mislykkedes den, var der fare for at havet igen kunne tage båden og føre den til havs. Man vil nu forsøge at få identificeret de to søfolk ved hjælp af søfolkenes tøj, tand kort med mere.

Strandfoged Refsgaard bjergede søndag den 7.2.1955, formiddag endnu nogle ting fra redningsbåden bl.a. nogle kobberbeholdere. Foruden disse lå en tønde med vand og nogle beskøjter i redningsbåden. På de omkomne sømænd fandtes ikke papirer af nogen art til støtte for eftersøgnings arbejdet. Rederiet Jutlandia har været i forbindelse med Strandgården, men derfra har der ikke kunnet meddeles stort andet end de nøgne kendsgerninger om redningsbådens i land drivning. Redningsbåden lå endnu søndag middag i havstokken, men det ventes, at den bliver slået helt i stykker af søerne i de kommende dage. Sidst på eftermiddagen holdes der ligsyn på Strandfoged gården.

Den 9. februar bliver en af de 2 søfolk fra Gerda Tofts redningsbåd identificeret.



Maskinchef Robert Burchardi og formentlig Frue.

(skænket af familien V/ Robert Jesper Burchardi)

Det er besætningens ældste medlem, den 65 årige Maskinchef genkendt bl.a. som følge af et lårbensbrud. De to besætningsmedlemmer fra dampersen Gerda Toft, der inddrev i en redningsbåd ved Årgab, henligger endnu i Strandfoged gården i Årgab, medens identifikationsarbejdet har stået på såvel fra Ringkøbing som fra Rigspolitiets Eftersøgnings afdeling i København. Det lykkedes at identificere den ene, det viste sig at være Maskinchef Robert Chr. J. Burchardi, Rudolf Bergsgade 21, i København, født 1889.



Burchardis armbåndsurs, der var med til at identificere ham.

(skænket af familien V/ Robert Jesper Burchardi)

Ved oplysninger fra København havde politiet erfaret, at den daværende Maskinmester Burchardi i 1949 ved et fald havde brækket det ene lårben, og da man havde nogen formodning om, at liget af den ældre mand kunne være

ham, tog politiet i dag sammen med Amtslægen i Ringkøbing til Strandfoged gården og Amtslægen konstaterede da det omtalte benbrud på liget. Endvidere havde et ur mærke i et armbåndsursur og et vaskeri mærke i rester af tøjet hjulpet til identifikation af liget.

Den omkomne Maskinchef blev ført til København og udleveret til familien. Den anden omkomne, var en ganske ung mand, han forblev endnu et par dage i Strandfoged gården ellers ville man anbringe ham i en åben grav på Haurvig Kirkegård, så længe der er håb om også at identificere ham. Lykkes det ikke, vil den døde sømand blive begravet på Haurvig Kirkegård.

Torsdag den. 17. februar 1955 opgiver man at identificere den anden af de 2 sømænd, der som nævnt var en hel ung mand.

Den unge mand blev begravet den 18. februar, hvor en repræsentant fra Rederiet Jutlandia var til stede.

Mindestenen over de 30 Danske, og en Spansk sømand der i julen 1954 forliste i Nordsøen, blev efterfølgende rejst af Rederiet Jutlandia, på Haurvig Kirkegård, ikke langt fra det sted på kysten hvor redningsbåden drev ind.

Til højre for mindestenen, ligger en lille sten, her hviler den ukendte unge dansk sømand.

På den lille sten står kun.

Herren gav
Herren tog
Herrens navn være lovet.



Her hviler den unge Danske sømand.
(ophav, privat eje)



*Mindestenen og den lille gravsten til minde om de omkomne søfolk. Man skimter lige Ringkøbing fjord i baggrunden.
(ophav, privat eje)*



*Mindestenen blev rejst af Rederiet Jutlandia i 1955.
(ophav, privat eje)*

Typisk arbejdsgang i et skib som Gerda Toft i søen.

Søvag.

Besætningen deles op i Dæk, Maskine og Kabys besætning. Både dæk og Maskine går 3. skifte vagt. 8 – 12, 12 – 16, 16 – 20 osv.

Dækket: 1 styrmand, navigerer. 3. fra den menige del af dæksbesætningen, 2. matroser og typisk 1. letmatros som tørner (skiftes) om rortørn, (styre skibet) udkig og fløjtetørn. Efter 4. timers vagt bliver alle afløst af den nye vagt og så videre.

Til dæksbesætningen hører, skipper, styrmænd, bådsmand, matroser, letmatroser, ungmand og dæksdrengen. Skipper går oftest med i 3. styrmands vagt, 8 – 12, for 3. styrmand er typisk den uerfarne af de 3 styrmænd.

Af vagterne på broen fordeler det sig således: 8 – 12 vagten, 3. styrmand sammen med skipperen.

12 – 4 vagten, 2. styrmand.

4 – 8 vagten 1. styrmand.

Maskinen: 1 maskinmester samt 2. fyrbødere/lemper på vagt i maskinen og afløses af den næste vagt efter 4 timer

Vagten i maskinen fordeler sig således.

8 – 12 vagten, maskinassistent/maskinchefen

12 – 4 vagten 2. maskinmester

4 – 8 vagten 1. maskinmester.

Telegrafisten går hans egen vagt.

Alle andre om bord går, når skibet er i søen, dagmænd og har normal arbejdstid.

Under land (i havn) går alle dagmænd, på nær 2 matroser der skiftes til at gå vagt overalt på dækket i nattetimerne.

Ved kortvarige havneanløb, (under 24 timer) kan der vælges at lade søvagten dreje, (fortsætte) det er op til skipper/styrmænd.

Kabyssen starter kl. 06,00 og slutter når de er færdige efter aftensmaden, med pauser ind i mellem. Til kabysbesætningen hører: Hovmesteren, kok, koksmath og messedrengene.

Barndomserindringer: Jeg er en årgang 1945 og var dengang en lille knægt på 9 år.

Jeg sad en sen aften og "rodede" med min computer som jeg kalder det. Det var især forskellige hjemmesider på internettet med indlæg om ØK, kompagniets skibe og erindringer fra tidligere "snesejlere", som vi gamle ØK folk kaldte os, der havde min interesse. Hvordan og hvorfor jeg pludselig havnede på en hjemmeside med gengivelse af en artikel om S/S Gerda Tofts forlis 23. december 1954 har jeg i dag ingen anelse om. Hov, det skib kender jeg sgu` da, tænkte jeg. Og jeg læste og læste. Ja, og så var det hele jo sat i gang. Siden den aften har Gerda Toft, forliset og de 31 ombordværendes skæbne været en stor del af min hverdag.

Og langsomt har jeg måtte erkende, at Gerda Toft og forliset umærkeligt har fulgt mig hele mit liv.

Tragedien har ligget i baghovedet lige siden den lillejuleaften for 53 år siden, hvor min mor rystet og dybt berørt kom ud i køkkenet og fortalte, at hun netop i radioen i stuen havde hørt, at Gerda Toft var i vanskeligheder i Nordsøen og havde udsendt nødsignaler. Om bord var min grandonkel, maskinassistent Gunnar Gregers Forum Rudfeld fra Låsby. Et familiemedlem, som jeg og min familie havde et nært tilhørsforhold til.

I 1954 boede min familie og jeg på Vejrø. Eneste forbindelse til omverdenen var postbåden der sejlede til Kragenæs og Fejø.



Vejrø. Vores hus ligger midt på øen. Vores hus til tv. min skole th.
(Ophav Google)

Vejrø fyr .

Sammen med min 3 år yngre bror så vi frem til også dette år at skulle til Jylland for at fejre jul med familien hos min mors forældre. Her samledes hele familien, og der var stor sandsynlighed for, at vores onkel, der sejlede som maskinassistent på Gerda Toft, nåede hjem til jul. Det så vi to brødre især frem til, for han havde altid spændende ting med hjem fra den store verden. Derfor var det også en skuffelse for os to brødre, da juleferien i Jylland lillejuleaftensdag om morgenen blev aflyst på grund af storm. Postbåden sejlede ikke, og dermed måtte vi blive hjemme på øen.

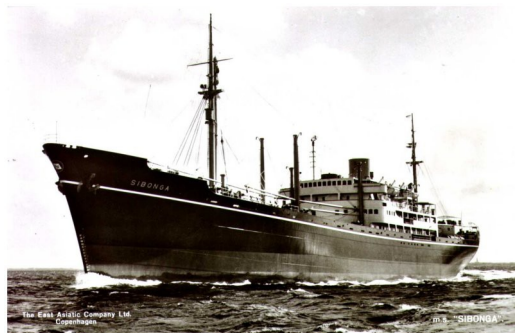
Vi sad i køkkenet og drak kakao. da min mor kom med den rystende nyhed om Gerda Toft problemer i Nordsøen.

Resten af julen blev tilbragt foran radioen, og på hyppige gåture op til fyret, hvor min mor lånte telefonen for at ringe hjem til sin forældre. Jeg glemmer det aldrig.

Time for time stod tragedien stadig mere klar. Gerda Toft gik ned, ingen af de 31 om bord overlevede.

Tragedien ændrede dog ikke ved, at jeg 6 år efter, som 15 årig ville ud at sejle. Men det måtte jeg under ingen omstændigheder få lov til af min mor. I dag kan jeg jo godt se, at hun havde sine grunde, men dengang fandt jeg det helt urimeligt. Mine forældre gav sig dog efter måneders pres og overtalelse. Problemet var, at jeg kun med mine forældres tilladelse kunne få en søfartsbog. Endelig gav min mor sig, men kun på betingelse af, at jeg tog på søfartsskole. Jeg tror, hun håbede på, at søfartsskoleopholdet ville kyse mig. Jeg blev elev på Statens Sømandsskole i Sønderborg den 20. november 1961.

Med den ny erhvervede søfartsbog i baglommen påmønstrede jeg i april 1962 Øks >M/S Sibonga< der sejlede København, fjern østen. Drømmen om at komme ud og opleve verden gik i opfyldelse og jeg blev sømand.



M/S Sibonga.

(ophav, Snesejleren, v/ Willy Brorson)

*Gennem årene dukkede Gerda Tofts forlis af og til op i mine tanker. Men det var ikke sådan noget, jeg egentlig spekulerede over ind til for et par år siden. Om bord på en slæbebåd var jeg på broen, da skibet i Nordsøen var på vej fra Rotterdam mod Kielerkanalen, til Stetin i Polen. Så slog det mig, at vi jo måtte være i nærheden af, hvor Gerda Toft gik ned. Et nærmere kig på Gerda Tofts sidst oplyste position bekræftede min formodning. **Vi var lige i nærheden.***

Efter at være kommet hjem fra slæbebåden faldt jeg over hjemmesiden med gengivelsen af en avisartikel fra julen 1954 om forliset, var der ingen vej tilbage. Jeg begyndte at samle oplysninger, finde dokumenter, søge på internettet og mail med et hav af mennesker, finde pårørende til de omkomne besætningsmedlemmer.

De første pårørende jeg kom i kontakt i DK med var Torben og Lone. Det viste sig at Torben også var i fuld gang med at "rode" - også med Gerda Toft, hvor hans svigerfar, altså Lones far, var Kaptajn Erik Morten Rasmussen. Da jeg så begynder at søge efter besætningsmedlemmer og pårørende fra Iberian Coast i England, er den første jeg får kontakt til Dorothy, datter af Kaptajn Daniel Collins fra Iberian Coast. Det er da pudsigt, og jeg sidder og tænker, er der en højere mening med dette her? Man skulle næsten tro det.

Listen over fundne familiemedlemmer til S/S Gerda Toft,s besætning.

Gerda Toft,s Besætning. pårørende m.m.

<i>Kaptajn. Erik Morten Rasmussen</i>	<i>Datter</i>
<i>Maskinchef. Robert Chr. J. Burchardi</i>	<i>Sønnesøn</i>
<i>2. Maskinmester. Evan Sørensen</i>	<i>Datter</i>
<i>3. Maskinmester. Børge Andersen</i>	<i>Datter</i>
<i>Maskinassistent. Gunner Gregers Forum Rudfeld</i>	<i>Min onkel</i>
<i>Telegrafist. Jens Mortensen</i>	<i>Bror</i>
<i>Bådsmand. Leo Hjorth Madsen</i>	<i>Arbejdskollega</i>
<i>Matros. Hans Kristian Jørgensen</i>	<i>Datter</i>
<i>Matros. Børge Ravn</i>	<i>Skolekammerat</i>
<i>Ungmand. Svend Aage Mikkelsen</i>	<i>Nabo</i>

Iberian Coast Besætning. Pårørende m.m.

<i>Kaptajn. Daniel Collins</i>	<i>Datter</i>
<i>1. styrmand. D. Pudham Newcastle</i>	<i>Sømandskirken i</i>
<i>1. Maskinmester. J. Huntley Newcastle</i>	<i>Sømandskirken i</i>
<i>Bådsmand. P. Donduey eller Dondney Newcastle</i>	<i>Sømandskirken i</i>

Afslutning.

Jeg har talt med mange om dette tragiske forlis, pårørende, søster og brødre til de omkomne og familie medlemmer ude i 2. og 3. generation, samt venner og gamle sejl kammerater. Jeg har drøftet forliset med gamle og nuværende søfolk, også søfolk der har været mønstret ombord på Gerda Toft, skippere, maskinchefer, ja endda redere, med andre ord mennesker der har forstand på det de taler om og ved hvad der gik igennem hovedet på de søfolk der var om bord på Gerda Toft, da de blev klar over de ikke kunne redde skibet. Alle er enig med mig i min konklusion om forliset. De gjorde det der var menneskelig mulig, med de midler de havde, de kæmpede først for at redde

Gerda Toft og siden for at redde dem selv men desværre måtte de til sidst overgive sig til det hav de elskede så højt. Jeg prøver at forstille mig hvad de tænkte da de så lanternerne af Iberian Coast og hvad besætningen på Iberian Coast tænkte da det hele var overstået, jeg kan kun gætte.

For nylig talte jeg med Kaptajn Daniel Collins datter Dorothy Tuck, hun gentog igen det som hun i et brev til mig havde fortalt, at hendes far var dybt berørt over forliset, det at de ikke fik dem pinte ham hele livet, han glemte det aldrig.

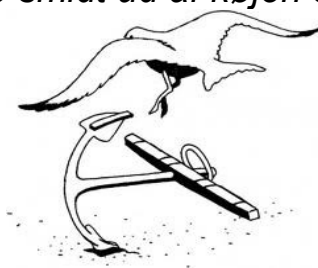
Med livet som indsats forsøgte de at hjælpe, de lagde Iberian Coast tværs i søen, med næsten ingen fart på skibet for at give læ for redningsbåden og de 15 til 20 mand der lå i den total vandfyldte båd.

For Iberian Coast betød det at søen usanseligt væltede ned over dæk og luger, forstil jer en 10 til 15 meter høje bølger der hamre ned over de søfolk der i et forsøg på at redde Gerda Tofts besætning var på dækket, ja nogle af dem var ude på "stiger" de havde hængt udenbords for at kunne komme ned til dem der var i redningsbåden, for at hjælpe.

Forstil jer i er ombord på et skib der på grund af vejret ikke kan sejle normalt. I de situationer vælger man uanset den valgte kurs at slå ned på maskinen så man lige har styre fart og så bare lægge skibet op mod vinden og søerne, det er det der kaldes for at ligge underdrejet, det er også den mest skånsomme måde at beskytte skib, last og besætning på, men på lavt vand er der en risiko for at skibet rammer bunden. Gerda Toft var godt 96 meter lang og der hvor Gerda Toft var i Nordsøen havde de ca. 35 til 40 meter vand under kølen. Når man så ved at i Nordsøen i storm og orkan kan bølgerne blive 10 til 15 meter høje, er det ikke svært at forstille sig hvor meget vand Gerda Toft havde under kølen i en bølgedal, ikke meget vel.

Nordsøen er ikke sjov at være i når det rigtig går løs, og det er den ikke fordi der ikke er så meget vand. Det meste af Nordsøen er flad, med en ca. dybde på 20 til 45 meter. Når det stormer bliver søerne derfor krappe og slår uhyggeligt hårdt når de rammer skibet. Der er det så man ønsker man gik hjemme i haven og luede radiser sammen med konen.

Når skibe ligger i så dårligt vejr og søerne ruller ind under skibet, sker det tit at skruen kommer ud af vandet og når den gør det køre maskinen hurtigere (nutidens skibe har regulator for at modvirke det) fordi der ingen modstand er på skruen, og hele skibet ryster og sitre. Når så skibet falder ned i søen igen hopper skibet op og ned, det er det vi søfolk kalder for at "banke pæle", og så er det at risikoen for at blive smidt ud af køjen opstår.



Nu er det ikke min opgave at forsøge at fastslå årsagen til forliset, men jeg kan ikke lade være med at tænke på hvad jeg har hørt og læst.

At forliset skyldes en revne i dækket som er skrevet i søforhøret tror jeg dog ikke på, det passer ikke med tidsforløbet. Gerda Toft er i kontakt med rederiet kl. 9.20 eller 9.50, der oplyser de at de ligger underdrejet og først kl. 15.15 kommer det første sos, kl. 16.21 forlader man radiostationen og det betyder på sømandssprog at de opgiver skibet og går i bådene. Skulle det passe med en revne i dækket, skal denne revne være meget stor for at deres pumper ikke kan klare det og en revne kan man jo tætne med mange ting. Jeg kender i den forbindelse til et tilfælde hvor man tætnede en læk med en flæskesteg, så søfolk er meget opfindsomme.

Som skrevet står, kommer det første sos kl. 15.15 og en god time efter kommer det sidste sos, det er en god times tid der går hvor de er klar over den er gal og på den times tid skulle der trænge så meget vand ind i skibet via en revne at de forliser, uagtet deres pumper køre for fuld kraft.

Det er jo heller ikke en læk telegrafist Jens Mortensen beretter om i hans første sos, men at 2. lugen er slået ned, og er den det går det stærkt, for så kan deres pumper ikke klare opgaven. Det passer bedre på tidsforløbet. Det er jo heller ikke første gang de har problemer med 2. lugen, for året før er de jo ved at forlise ca. 50 sm. Syd for Færøerne, men redder skibet ved hjælp af nogle blyplader de har liggende.

Jeg vil derfor vove den påstand at det er den smadrede 2. luge der er årsagen til forliset og ikke en revne.

Jeg har også hørt at Gerda Toft var dårlig vedligeholdt, at de intet havde af maling, tovværk, wirer og der kun var en presenning til hver luge. Ja det kan godt være de havde solgt ud af de nævnte ting (det var brugt af besætningen i nogle skibe at de gjorde det for at supplere den ret dårlige hyre de havde),



Kompasrose.

men at sælge presenningerne tror jeg heller ikke på, det er jo det rene selvmord. Den gang hvor vi ikke havde patent luger, som vi har i dag, var reglen den at kun på korte distancer og om sommeren sejlede vi med 1 eller 2 presenninger på, i efterår, vinter og forår var det altid med 3 presenninger og det snød vi ikke med.

Udmønstrings perioden for søfolk var dengang minimum 18 måneder, så kunne man afmønstre og få betalt rejsen hjem. Ville man afmønstre før de 18 måneder, skulle man selv betale for sin hjem rejse og afløserens udrejse og det var der ikke mange der havde råd til. Dog var der andre regler vis skibene anløb Dansk havn.

Så har jeg hørt at Gerda Toft skulle være et "druk" skib, ja det kan da godt være det var det, for det var der mange skibe der var dengang. Dengang kunne man normalt købe alt det man ville af øl og spiritus og det kostede jo ikke så meget, i begyndelsen af 60'erne kostede en liter snaps kr. 3,75 men det var uhørt at man drak sig beruset i søen. Fyrbøderne drak en del, men de flyttede jo også op til 25 tons kul med en skovl i døgnnet, og det var jo i alt slags vejr.

I de fleste Danske skibe i dag findes der ikke øl, vin eller spiritus om bord og jeg personligt syntes det er godt, men prøv lige at spise en lækker bøf og så "nyde" et glas saftvand til, det er noget skrammel, men der skal og må være en grænse.

Beskyldninger om dårlig sømandskab har også været nævnt, nu skal man til at holde "skæg og snot" for sig, det gider jeg ikke engang høre på, for det er et angreb under bæltstedet og folk der i den situation kommer med den slags udtalelser har ikke en skid forstand på skibe og søfart og skulle hellere holde deres bøsse, og så nøjes med at tale om det de måske har forstand på. Næ venner, de var dygtige og brave søfolk som bare passede deres arbejde, men var det forkerte sted på det forkerte tidspunkt.

Jo mere jeg har arbejdet med beretningen om forliset jo mere har jeg følt det som om jeg var den eneste overlevende. Jeg har i nogle situationer følt at jeg kendte alle om bord, deres familier og venner. Nu da beretningen er ved at være færdig sidder jeg og føler et stort tomrum, et tomrum som de implicerede familier også har haft og ikke mindst dem som afmønstrede før forliset, de kendte jo dem alle på godt og ondt.



3. maskinmester Børge Andersen og Jytte, her forenet med sin far.
(ophav, Co. Metal) (foto af Jytte, skænket af hende selv)

Ved et tilfælde fandt jeg 3. maskinmester Børge Andersens datter Jytte, hun bor i dag i Odder, (se side 33-34-41) og efter at havde fundet 17 fotos ud af 31 af besætningsmedlemmerne fra Gerda Toft, tog Jytte og jeg en tur til Silkeborg for at besøge John.

Da John så Jytte og billederne af Gerda Tofts besætning, løb der et par stille tåre ned af kinderne på John, så mange år efter satte forlise stadig sine spor på den gamle Maskinmester. Lige pludselig var katastrofen virkelig igen, lige pludselig stod Børge og John igen på Århus banegård og tog afsked med Børges højgravide kone, og nu stod Jytte i stuen, den lille nyfødte som Børge aldrig fik lov at se, nu stod hun der, det var rørende at overvære.

Selv jeg blev rørt, jeg troede ikke sådan noget ville røre en "barsk" sømand som mig, nå men også på det punkt blev jeg klogere.



Æret være deres minde.

Beretningen er skrevet til minde om S/S Gerda Toft, M/S Iberian Coast og deres besætninger.

Kun 3 blev fundet ud af den 31 mands store besætning, maskinchef Robert Burchardi.

ungmand Svend Aage Mikkelsen, og en ung dreng, som man ikke kunne identificere.



Juleroser.



Haurvig Kirke.

Hvor blev de af, de gamle skibe ?

Park-bådenes historie.

Da Storbritannien efter Frankrigs fald i 1940 for alvor var truet, indledte man forhandlinger med USA om bygning af skibe her. På det tidspunkt var Canada allerede i gang med at bygge skibe til moderlandet. Såvel som USAs var også Canadas skibsbygning stagneret i mellemkrigsårene og omfattende kun 10 værfter med ca. 2000 ansatte, men allerede i 1942 var der 7 værfter på vestkysten, og 11 på østkysten og >>Great Lakes<<. der byggede standardskibe af forskellig type f.eks. >>Ford-type<< på 10.000 tdw.. >>Canadian Victorytypen<< af samme størrelse og >>park-typen<<. Af disse sidste var der en type på ca. 10.000 tdw. og 3.600 tdw. Og endelig en type lastbåde på ca. 4.600 tdw. Af disse byggedes 42, og 3 af dem kom senere under Dansk flag.

Skibene var på 2.700 brt. Svarende til 4.600 tdw. Længde overalt 312 fod, bredde 46 fod og dybgang på 22 fod. Skibene var 4-lugede med to 3-tons bomme til hver luge. Maskinen var en tregangs dampmaskine på 1280 ihp.

Efter krigsafslutningen solgte den britiske regering ud af skibene, og to danske rederier. D/S Jutlandia og D/S Bothnia købte i alt 3.

S/S >>Kalø<< (D/S Bothnia) byggedes på Foundation Maritime Ltd., Pictou i 1943, og solgtes i 1946 som >>Tatuk <<til en canadisk reder. I 1948 blev >>Tatuk<< solgt til D/S Bothnia og fik navnet >>kALØ<< Rederiet afhændede det igen til Liberia i 1957 som S/S >>Ester<<. I 1964 , 1965 og 1966 handles det tre gange,

først som >>John P.<< så som >>Ramsdal I<< og endelig som >>Rio Attrato<< under Colombiansk flag, hvor det ender sine dage.

S/S >>Maria Toft<< (D/S Jutlandia) bygget 1944 på værftet Saint John Dry Dock and Shipb. Corp. Canada. I 1947 bliver den overtaget af en privat canadisk reder under navnet >>Federal Ranger<<, der igen solgte skibet i 1948 til D/S Jutlandia som >> Marie Toft<<. Under Koreakrigen, med dens skyhøje skibspriser bliver >>Maria Toft<< i 1951 solgt til Sverige som >> J.E.Manne<<, og i 1956 kommer den på norske hænder som >>J.E.M. Næss<<. Græske interesser køber den i 1963 som >>Herman Leader<<, og i 1969 skiftede skibet for sidste gang navn idet det blev omdøbt til >>Leader One>>, men stadig under græsk flag.

S/S Gerda Toft blev også bygget i Canada, men det er nærmere beskrevet i det foregående materiale.

S/S Gerda Toft var fortrinsvis beskæftiget i fart på Nord- og Østersøen og til dels Nordatlantisk trampfart. Dens skæbne kender vi desværre alt for godt.

Slut.

Matros Bjarne Skov Poulsen.

Copyright.

Maritime ordforklaringer og Sætninger.

A:

Agterste, (bagerste.)

Agter, (bagerst I skibet)

B:

Bagbord, (venstre side, afmærket med rød side lanterne.)

Bakdækket, (forskibet hvor ankerspillet står)

Ballast, (skibet har ikke last om bord)

Beskøjter, (kiks, nød proviant).

Blokkene, (oval til dannet klods af træ eller jern med et eller flere skivehjul, jo flere skivehjul jo tungere vægt kan man manuelt løfte/fire, bl.a. redningsbåde).

Bomnokken, (yderste ende af bommen).

Borde til borde, (svinger fra side til side).

Broklædningen, (Brovingens yderste forkant).

BRT, (bruttoregisterton).

Båddækket, (det dæk redningsbådene står på).

Bunkre, (tage kul/olie om bord til videre sejlads)

Var en **Brav sømand**, (god sømand).

Bøjer, vi lå i bøjer, (fortøjet i bøjer).

Bunkerne, (rum hvori brændsel til skibet ligger).

C:

Cruiser Stern, (Krydser stævn).

Cyl. (cylinder).

Citat, (af Preben Møller Hansen, Formand for Sømændenes Forbund i Danmark, udtalt under et pressemøde i TV.)

D:

Dok, (Skibsværft).

Druknehuller, (lavtliggende dæk med lastluger, blev på ældre dampskibe ofte overskyttet i hårdt vejr).

Donkeymand, (Besætningsmedlem i maskinen der sørger for damp på hjælpekedler til spil, varme etc.)

F:

Falde agter ud, (drive).

Fires, (slække, glide ud under kontrol).

Flåde, (ponton typisk af aluminium med påsat tovværk som håndtag omkring, man kan sidde på den og holde sig fast ved den, den kan ikke synke).

Fangeline, (Reb fastgjort for eller agter i redningsbåd/jolle.)

Falde af, (ændre retning, driver fra den styrede kurs).

Fokkemasten, (forreste mast i skibe)

For godt, (altid)

Flyvesand, (bruges bl.a. til porcelæn fremstilling).

Fyrpladstoppen, (oven over fyrpladsen, maskinrummet).

Fribord, (den del af skibssiden som ligger over vandspejlet, målt fra

lastelinjen til overkant af hoveddækket, ved middelspantet.)

Fløjtetørn, (*Vagtgående sømand der kan tilkaldes fra broen med et fløjtesignal.*)

G:

Grej, (*ting*).

H:

Hugge blokkene ud, (*tage blokkene af*).

HK, (*hestekræfter*).

Hovmester, (*leder kabysbesætningen*).

K:

Kiler, (*almindelige træ kiler*).

Klasset, (*klassificeret*).

Knob, (*enhed for skibes fart. En knob er lig med en sømil per time=1852 m/t.*)

Kasteline, (*Tynd line, der med en vægt, fx en lille sandpose typisk af læder eller et knob, i den frie ende. Benyttes som første forbindelse mellem skib og land, eller andet skib. Med kastelinen hales fortøjningerne ind på kajen*).

Kæntre, (*vælde*).

Kabyssen, (*køkkenet*).

Korte op, (*reducerer*). Ved afgang (*afsejling*) reducere man for og agter trosserne til et minimum.

Klar på, (*kender til arbejdet*).

Kendingsbogstaver. (*Et skibs særlige mærke for dets navn i den internationale håndbog, kan bestå af tal og bogstaver*). I Danske skibe er det forreste bogstav altid O for DK. Gerda Tofts var OYHA.

Køjen, (*sengen*).

L:

Luger, (*træ planker*).

Lloyds Register off Shipping, (*Sø-assurance selskab*).

Lukafer, (*kamre*).

Løbebro, (*for at kunne gå tørskoet fra for til agter laver man en løbebro, typisk ved dårligt vejr hvor der kommer vand på dækkene*).

Lempe, (*skovle kul*).

Læk, (*skibet/båden er utæt*).

Lejder, (tovværkslejder med trætrin, også kaldet lodslejder)

Landgang, (en slags trappe der ved skibets ankomst til land bliver sat for at gå/komme ombord,) bliver også benævnt: gangvejen.

M:

M/V Iberian Coast, (M/V, M, for motor, V for Vessel. Er engelsk men betyder det samme som M/S på Dansk, som står for motor skib).

Mønstre, (ansættes)

Mil, (sømil = 1852 meter.)

N:

NRT; (nettoregistertons).

Nokken, (enden).

O:

Officersmesse, (spis og opholdsrum for skibets officerer).

Orkan, (Beaufort, 12, (gammel måleenhed, svare mindst til 32,6 m/s, eller 117 km. i timen.

R:

Ræling, (øverste kant af et fartøjs side).

Raketaggregat, (anordning til affyring af nødraketter).

S:

Sømandskab, godt sømandskab, (betyder vel udført arbejde ombord i skibe).

Slække, (løsne).

Sømil, (distance til søs, 1 sømil=1852 meter).

Sønden, (syd).

Skærstokke, (Stålbjælke, der indsættes tværs over lugeåbningen som underlag for lugedæksler/planker).

Skalkejern, (er lange jernskinner – der lægges langs lugekarmen, uden på presenningerne og mellem **skalkelæberne**, kilerne slås i mellem skalkejern og skalkelæberne og fastholder derved presenningerne, nu er lugen skalket og tæt).

SOS, (International nødsignal i morse-kode.)

Styrbord, = højre, afmærket med grøn side lanterne.)

Stævn, (skibets ender: forstævn – agterstævn).

Sømandshilsner, (hvert år til jul sender Danmarks Radio via kort og langbølgesenderne julehilsener til søens folk ombord på alle danske skibe overalt på kloden).

Smidt, smidt i land, (fyret)

Sytov, (Sammenholde to parter f.eks. øjet i to wirer ved en smækker (tyndt tov) ende af flere slag gennem begge øjer (at neje sammen.)

T:

Tot, at hale tot, (stramt).

Telegrafi, (ved hjælp af morsealfabetet og morsenøglen kunne man komme i kontakt med omverdenen).

Tons, vægtangivelse. 1 tons = 1000 kg.)

Time Charter, (befragtning af et skib for en periode.)

Tofter, (bænke i en lille båd hvorpå mandskabet sidder.)

TDW, (angiver skibets lasteevne, dvs. maksimal ladning og brændstofmængde, i fuld udrustet tilstand ved nedlastning til sommerfribord.) se **F**, fribord.

Trampfart, (Søtransport med fragtskibe, der sejler uden fast sejlplan, men i tilfældig fart afhængigt af, hvor der er beskæftigelse at få, i modsætning til skibe, der sejler i linjefart.)

U:

Underdrejet, (at lægge skibet underdrejet, skibet lægges op mod vind og sø, med så meget fart at man lige kan styre skibet, dette for at skåne skibet mest muligt.)

Ungmand, (er en ubefaren sømand.)

V:

Vindside, (den side vinden kommer på.)

Vindstyrke, (Beaufort skalaen går fra 0 til 12, som er orkan.)

W:

Wiretromler, (tromle til at rulle fortøjningswirerne op på når de ikke bliver brugt.) Wire er spundet tov af galvaniseret ståltråd.