

ALBERT, en færøsk fiskekutter med en britisk fortid

Om fiskeskibet, slup ALBERT af Trangisvaags dramatiske historie har været skrevet adskilligt på færøsk – også af forfatteren – og historien om besætningens afværgelse af tyske luftangreb i 1943 er på øerne blevet en nyere tids heltesaga. Her skildres historien på dansk af Axel Mortensen, OBE, britisk konsul i Tórshavn 1959-1986 og direktør for fiskeeksportfirmaet PF. Marr & Co.

Natten mellem 25-26. maj 1968 havarerede den færøske kutter ALBERT i hårdt vejr 120 sømil ud for Kap Desolation i Sydgrønland, hvor det mistede sin skrue i drivisen og sprang læk. En dansk Catalina-flyvebåd og flere amerikanske militærfly hørte skibets nødsignaler og overfløj derefter området. En norsk linebåd kom imidlertid først til undsætning. Det lykkedes dens mandskab med besvær at få en redningsline overført til havaristen og at få hele dens besætning på 17 mand reddet fra borde. Et forsøg på også at redde kutteren mislykkedes, så ALBERT drev ind i pakisen og blev skruet ned.

Dette dramatiske forlis blev afslutningen på 78 begivenhedsrige år for et skib, der oprindeligt blev bygget i 1890 som hospitalsskib for den engelske fiskerflåde i Nordsøen, men som senere kom til at indlede et

omfattende missionsarbejde i det nordlige Canada, og endnu senere blev brugt som forsyningskib for hvalfangere, guldgravere og pelsjægere i det samme område, indtil det endte som færøsk fiskekutter.

Formålet med denne artikel har været at samle nogle af de mange oplysninger, som findes om denne kutter, ALBERT af Trangisvaag og fortælle om nogle af skibets dramatiske oplevelser under dets 78 års sejlads på Nordsøen og Atlanten.

I. Den britiske sømandsmission og dens rødder

I slutningen af forrige århundrede voksede den engelske fiskerflåde støt på grund af forbedrede fiskerimetoder og den stigende efterspørgsel fra befolkningen i de store midtengelske og skotske industriområder. I 1880-erne var der således omkring 17.000 mennesker beskæftiget ved fiskeriet i Nordsøen. Dette fiskeri foregik med tomastede fartøjer, som fortrinsvis anvendte bomtrawl. Deres fangst blev løbende lastet over på små dampskibe, hvor den blev iset og lagt i kasser. Fangsterne blev så sejlet til havnene langs den engelske østkyst, hvor de blev solgt på åbne markeder eller på auktion.

Fiskefartøjerne ejedes af store selskaber og bådene opholdt sig i reglen på Nordsøen i flere uger ad gangen. I denne perio-

Model af den ketchriggede Yarmouth smack ALBERT bygget som hospitalsskib til the Royal National Mission to Deep Sea Fishermen i 1889. Foto af forf. på The Scottish Fisheries Museum, St. Ayles, Fife.

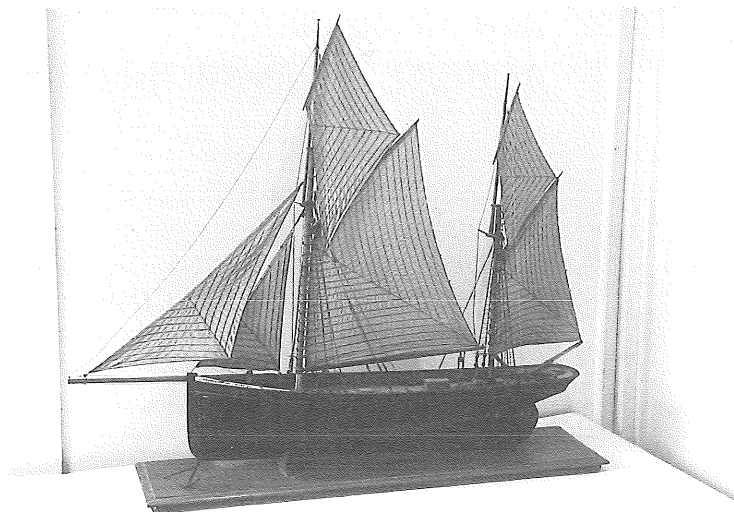
Model of the ketch-rigged Yarmouth smack ALBERT built as a hospital ship for the Royal National Mission to Deep Sea Fishermen in 1889. Photographed by the author at the Scottish Fisheries Museum, St. Ayles, Fife.

de fik mandskabet de fleste forsyninger fra skibe fra hollandske havne, som ikke blot solgte tøj og fiskeredskaber, men også billig brændevin og tobak, samt underlødige og utugtige litteratur. De engelske sømænd var på dette tidspunkt ikke organiseret i fagforeninger, der kunne hjælpe dem.

Mange fiskere kom ud for arbejdsulykker, der ikke sjældent endte med død eller alvorlig tilskadekomst.

En augustdag i 1888 sejlede en transportdamper fra det store fiskefirma *The Short Blue Company* ud fra Great Yarmouth til Doggerbanken for at laste fisk. Med på båden befandt sig sekretæren i *The Thames Church Mission Society*, Ebenezer Mather. Han var blevet udsendt af selskabet for at danne sig et indtryk af nordsøfiskernes problemer. Hans selskab havde gradvist fået en klar fornemmelse af, at der lurede farer overalt under deres arbejde. Mr. Mather havde slet ikke fantasi til at forestille sig, hvor elendige de vilkår var, som fiskerne arbejdede under, og han blev meget rystet over alt, hvad han blev vidne til på sin tur.

Efter hjemkomsten til London fik han omgående sat en række aktiviteter i gang. Således blev der stiftet et egentligt sø-



mandsmissionsselskab, *Royal National Mission to Deep Sea Fishermen*, som meget hurtigt fik sat en stopper for brændevinshandelen.

Selskabet opnåede hurtigt ry for sine sociale og humanitære aktiviteter. Både foreninger og private støttede dets arbejde med store pengebeløb, og den engelske dronning Victoria var sponsor og var også lige fra selskabets oprettelse en ivrig fortæller for dets arbejde.

Det bærende element i sømandsmissionens arbejde var at få det kristne budskab bragt frem. Til dette formål benyttede man ombyggede fiskefartøjer, hvor der kunne holdes sammenkomster med indtil 100 sømænd ad gangen. Desuden blev der bygget særlige skibe til at tage sig af sømænd, som var kommet til skade under fiskeriet på Nordsøen.

Det første af disse hospitalsskibe blev døbt VICTORIA efter den britiske dronning. Det næste blev opkaldt efter den en-

gelske prinsgemal ALBERT. Det blev bygget i Great Yarmouth i 1889 for en sum af 3500 Pund fra en anonym giver, som man formoder her været dronning Victoria. ALBERT blev bygget som en rummelig to-

mastet ketch, hvor begge master var udstyret med storsejl, mesan og topsejl, og hvor der desuden var fire forsejl. Trods sin rigning som ketch viste den sig at være meget manøvredygtig. I marts 1890 sejlede den



Lægmissionær og leder af den første engelske sømandsmission, Wilfred Grenfell, om bord på ALBERT ved afsejlingen til New Foundland og fiskerbankerne ud for Labrador. Foto fra bogen *Grenfell of Labrador. A Biography* by Ronald Rompkey.

Wilfred Grenfell, doctor, missionary and leader of the first British seaman's mission, seen on board the ALBERT on its departure for Newfoundland and the fishing banks off Labrador. Photo from the book Grenfell of Labrador, a Biography by Ronald Rompkey.

under kendingsmærket L.O.140 for første gang ud på sine humanitære opgaver og fulgte de næste to år fiskerflåden fra *The Short Blue Company* med hjemsted i Great Yarmouth.

En vigtig person i dette arbejde var lægemissionæren Wilfred Thomason Grenfell, hvis liv senere er nært knyttet til den britiske sømandsmission. Han blev født den 28. februar 1865 i Parkgate i England, hvor hans fader var rektor på en drengeskole i byen. Efter afsluttet skolegang indledte han det medicinske studium i London, men lod sig i 1888, endnu inden han var færdig med studiet, påmønstre missionsskibet THOMAS GRAY for at arbejde som læge. I to måneder opholdt han sig om bord, hvor han stortrivedes – fysisk stærk som han var, sejt og ivrig sportsudøver. Efter sin lægeeksamen blev han ansat inden for sømandsmissionen.

På dette tidspunkt, omkring 1890, var situationen for sømandsmissionen blevet ændret på afgørende måde. Dens opgaver på Nordsøen med at højne fiskernes moral og forbedre deres levevilkår på havet var nu stort set opfyldt. Fiskefartøjerne var nu heller ikke så lang tid på havet som tidligere, og når de anløb de forskellige havne, havde missionen indrettet sømandshjem, hvor alle nødvendige foranstaltninger var truffet, for at missionsarbejdet kunne fortsætte der.

Sømandsmissionen vendte derfor blikket mod andre områder som Canada, New Foundland og Labrador, hvor engelske fiskere også opererede. Allerede i 1886 hav-

de Henry Howe, som var præst i St. John, hovedstaden på New Foundland, sendt en appel om hjælp til de engelske missionselskaber. Særlig på de store fiskebanker ud for New Foundland og langs Labradors kyster opholdt der sig talrige engelske sømænd, i 1884 således godt 60.000 fiskere.

Dr. Grenfell var i 1892 blevet formand for Sømandsmissionen og ønskede nu selv at undersøge, hvordan vilkårene hos fiskerne i Labrador var. Missionselskabet besluttede at benytte ALBERT til denne rejse og skibet fik derfor forinden forstærket skrog og sider for at kunne klare sejladsen i det isfyldte farvand. Ved afsejlingen i 1892 havde skibet foruden Dr. Grenfell en besætning på i alt otte mand. Det medbragte desuden proviant til flere måneder, samt tøj, bibler og anden kristelig litteratur.

Otte dage før det anløb New Foundland, blev det præjet af en slup på vej hjem til England. Dens besætning fortalte, at øens hovedstad, St. John med 25.000 indbyggere, hvis huse alle var af træ, stod i lys lue. Da ALBERT sejlede ind til byen kunne besætningen stadig se røgen og ilden, og at hele byen var lagt i aske. Dr. Grenfell indså hurtigt, at der forelå en helt anden situation end den, han kendte fra Nordsøen – ikke mindst på grund af befolkningen i området. Den bestod først og fremmest af de oprindelige eskimoer, dels innuarerne inde i landet og inuitterne ved kysten. Derudover var der også engelske nybyggere, som stammede fra sømænd og håndværkere, som med de forskellige handelsforetagender var kommet til Labrador, hvor de drev jagt og solgte skind.



Et af de sygehuse Grenfell fik bygget i Labrador, hvor han fandt, at den indfødte befolkning trængte til hjælp i endnu højere grad end de engelske fiskere. Tuberkulosen rasede også.

One of the hospitals which Grenfell had built in Labrador, where he discovered that the native population was in need of medical assistance to an even greater degree than the British fishermen. Tuberculosis was also raging there.

Desuden fandtes der en tredje gruppe, nemlig mænd med deres familier, som var kommet dertil i forbindelse med fiskeriet på bankerne ud for Labrador. Disse mennesker tog om foråret ud til kysten for at forarbejde den oplagrede saltede fisk, som derefter blev forarbejdet til klipfisk. Alle disse mennesker, som sled for tilværelsen i det barske klima, rummede store og vidt forskellige opgaver for Dr. Grenfell og hans mission. I efteråret 1892 rejste han imidlertid tilbage med ALBERT til England, hvor

hans selskab købte et lille dampskib til det kommende missionsarbejde. Det følgende år drog han atter tilbage til Labrador, fascineret af landets barske skønhed.

Dette blev begyndelsen til den senere så berømte *Grenfell Labrador Mission*. Med utrættelig iver og et brændende ønske om at hjælpe den lokale befolkning, rejste Dr. Grenfell i de følgende årtier omkring i England, Canada og USA for at skabe opmærksomhed om dette arbejde. Gennem den økonomiske støtte, som han mod-

tog, blev der i løbet af hans levetid bygget flere hospitaler, skabt forretninger og anden virksomhed i Labrador. Endnu i dag står disse bygninger tilbage som et minde om denne mand, Grenfell of Labrador og hans liv i tjeneste for andre.

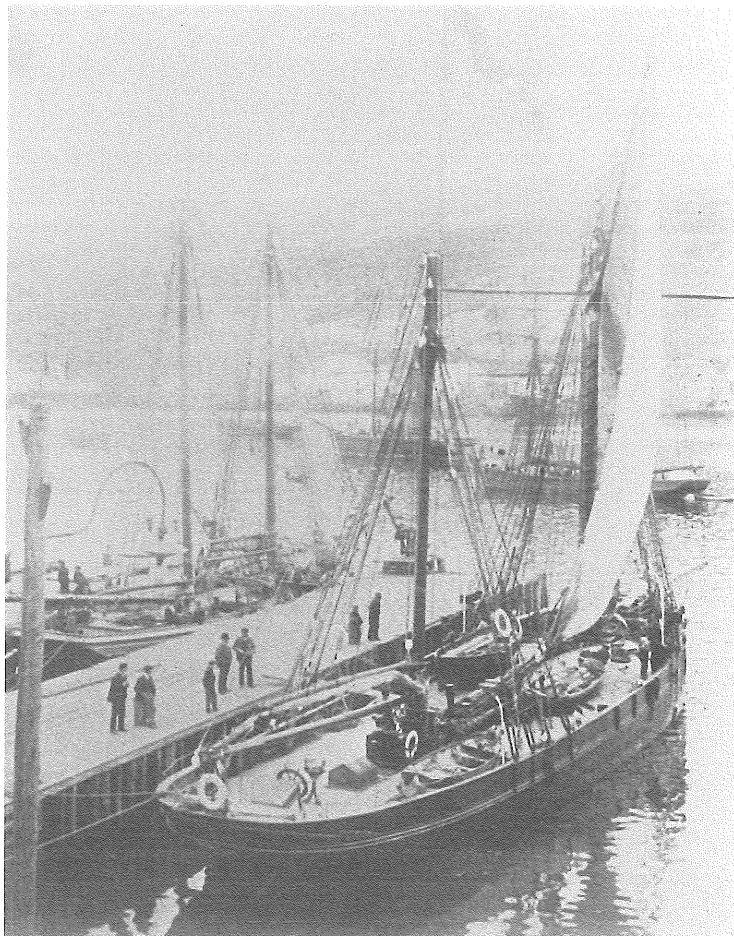
ALBERT selv vendte i 1893 tilbage til Nordsøen og fungerede de følgende år som hospitalskib. I 1895, da Kielerkanalen blev indviet, indtog skibet en hædersplads mellem de andre indbudte fartøjer fra de mange europæiske nationer, efter en særlig indbydelse fra den tyske kejserinde.

II. Forsyningskib for hvalfangere og guldgravere

I 1902 blev Albert solgt til et hvalfangerfirma i Dundee i Skotland. Ejeren oprettede et nyt aktieselskab, Dundee Pond's Bay Company.

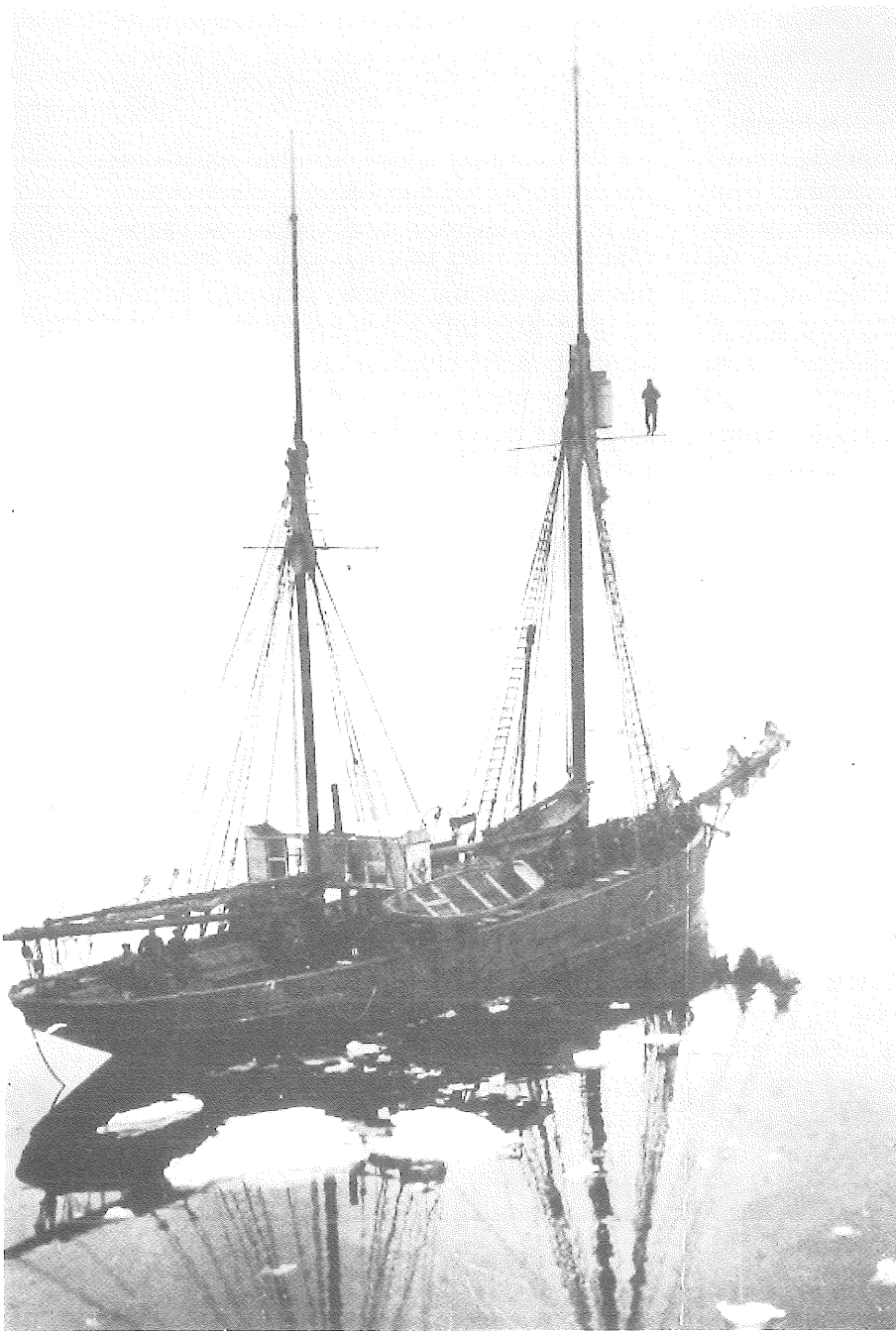
I denne forbindelse blev ALBERT ombygget for 1400 pund til at kunne klare sejlads i de isfyldte og tågede farvande nord for Labrador. Stævparti og skrog blev forstærket med en tyk egebeklædning fra ræling til vandlinje. Derfra og 7 fod ned blev det forstærket med et tilsvarende lag elmetræ. Skibet blev forsynet med en rå på fokkemasten med en bredfok, som kunne benyttes, hvis det skulle standses i en fart.

I de følgende år blev skibet brugt som moderskib langs Labradors øst- og nordkyst, hvor småbåde skød hvidhvaler. De brugte spækket og kødet som byttemiddel hos de lokale inuitter og fik i stedet skind fra sæler og andre dyr. Nogle år senere blev der oprettet et nyt aktieselskab, *Albert Whaling Company*. Flere af aktionærerne var fra Peterhead, det tidligere hjemsted for den



Havnen i St. John's på New Foundland, juli 1892. ALBERT sætter sejl for at afsejle til Labrador. Foto gengivet med tilladelse fra The Grenfell Museum. *The harbour in St. John's on Newfoundland, July 1892. The ALBERT setting sail for its departure to Labrador. Photo reproduced with the permission of the Grenfell Museum.*

britiske hval- og sælfangst, hvor man øjensynlig håbede, at noget lignende skulle kunne gentage sig.



ALBERT ses her bygget om til hvalfanger, moderskib for fangst af hvidhval. Sprydet er løftet opefter, broen er forlænget ud over begge skibssider og en udkigstønde er sat fast på stormasten. Foto fra *Grenfell of Labrador: A Biography* by Ronald Rompkey.

The ALBERT can be seen here rebuilt as a whaler, mother ship for catches of white whales. The bowsprit has been lifted up, the bridge extended over both sides of the ship and a crow's nest has been attached to the main mast. Photo from the book Grenfell of Labrador, a Biography by Ronald Rompkey.

I hvalfangstens storhedstid mellem 1788 og 1893 anvendte man store tremastede skonnerter og slupper på indtil 500 ton og med en stor besætning. Fangsten foregik i Davis Strædet, hvor mandskabet harpunerede hver eneste hval, de fik øje på og hvor alt kød og spæk blev kogt om bord på skibene. I 1814 fangede 7 fangstskibe fra Peterhead 163 storhvaler. I 1852 var antallet af fangstskibe vokset til 22, som tilsammen kun fangede 45 storhvaler, men derimod 70.000 sæler. I 1857 var der 31 fangstskibe og mindst 1000 sømænd hjemmehørende i Peterhead, hvis indbyggertal kunne fordobles i gode fangstår. Derefter gik det ned ad bakke, og først da sildefiskeriet begyndte i Nordsøen blomstrede Peterhead op igen.

Firmaet blev dog ingen succes og blev nedlagt i 1914. Derefter blev ALBERT solgt til det nyoprettede *Arctic Gold Exploration Syndicate* med henblik på guldeftersøgning. Firmaets grundlag var et kort, der havde tilhørt nogle mænd, som var brevet reddet fra en bark, som forliste i isen ud for New Foundland i 1879.

Projektets hovedsponsor var Lord Lascales, samtidens rigeste engelske adelsmand, som også var gift med en af døtrene i det engelske kongehus. Som led i dette projekt blev ALBERT forsynet med motor. Men efter to resultatløse ekspeditioner til det pågældende område i Labrador opgav firmaet eftersøgningen og benyttede i stedet ALBERT til handel med skind, som blev taget i bytte for forskellige varer og ammunition.

I de samme år flyttede et andet firma inden for pelshandelen, det canadiske

Hudson Bay Company, sit aktivitetsområde længere og længere mod nord, og påførte de tilstedeværende engelske firmaer en stadig stigende konkurrence.

I 1920 foretog skibet en sidste sejlads og nåede trods motorproblemer velbeholdent hjem til Peterhead med endnu en værdifuld last. I 1923 blev det solgt til Hudson Bay Company for 28.000 canadiske dollars og de skotske tidligere ejere forpligtede sig samtidig til at holde sig væk fra dette område. Efter salget foretog ALBERT sin sidste rejse fra Peterhead, men stødte på vej gennem Moray Firth på et skær og måtte slæbes ind til nærmeste skotske havn. Efter en reparation blev skibet af sin canadiske ejer solgt til den færøske købmand J.A. Godfred.

III. Færøsk fiskekutter

Den nye ejer solgte senere samme år ALBERT til firmaet *T. F. Thomsen A/S* – med et stort underskud. Derefter kom skibet i dok på Tvøroyri for at få sine last- og mandsskabsrum bygget om, for at det kunne tjene sit nye formål: at transportere saltfisk fra Grønland og Island til Færøerne og videre til de europæiske markeder. Men helt frem til Anden Verdenskrig beholdt det dog sit oprindelige udseende og farve.

Under Anden Verdenskrig blev ALBERT som så mange andre færøske fiskefartøjer anvendt til at sejle fisk fra de islandske banker til den isolerede britiske befolkning – et arbejde som bragte velstand til det færøske samfund, men som også krævede store ofre.

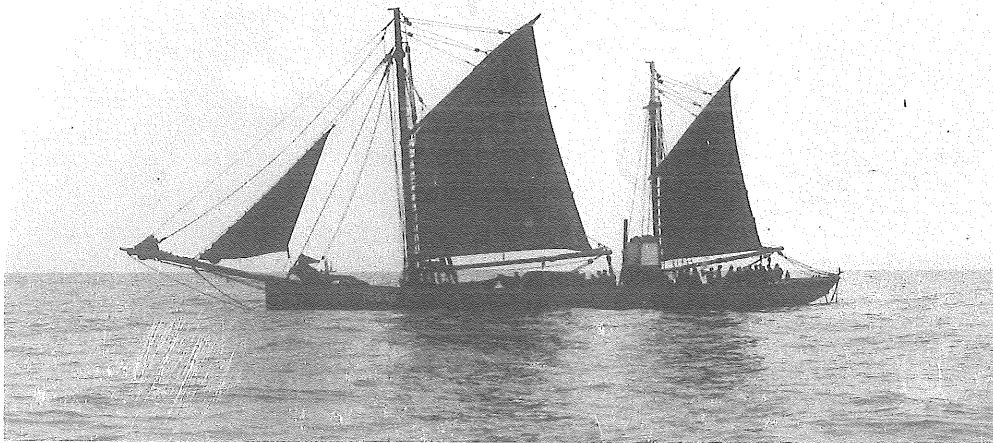
Priserne for fersk fisk i England var under krigen gennemgående gode og til

tider særdeles gode. På en heldig tur kunne en besætning tjene op til tre gange så meget som årslønnen i 1939. Indsatsen for denne sejlads var imidlertid høj. Færøerne mistede således ca. 160 mænd i løbet af krigsårene og en tredjedel af fiskerflåden gik tabt som følge af fjendtlige handlinger.

Kutterne havde gennemgående små motorer og måtte derfor føre sejl, hvad der gjorde dem meget synlige fra luften. R.A.F. piloter har fortalt, at en færøsk kutter set fra oven i første omgang kunne minde om et hangarskib. Kutterne udgjorde derfor et iøjnefaldende mål for tyske bombefly med deres kamptrænede besætning. Til at forsvare sig var besætningerne dårligt stillet med i reglen kun en riffel, et maskingevær og to raketapparater. Det sidste våben var anbragt på hver side af kutterens styrehus, men kunne udløses indefra. Ved affyringen

udløste raketten en faldskærm med en meterlang silkewire, og Gud nåde den flyver, der fik denne wire i propellerne eller om vingernes balanceklapper. For at beskytte mandskabet mod beskydning var kutternes styrehus forsynet med et svært dæk af beton blandet med stenskerver. Udhængt på dette betondæk skærmede ruderne, der kun havde smalle slidser til at se igennem, og udsynet opad var kun muligt fra styrehusets døre.

Sankt Hansdag 24. juni 1943 befandt ALBERT sig på vej fra Island til fiskemarkedet i Aberdeen med en last fersk iset torsk på ca. 100 ton fordelt i både lastrummet og lukafet. Skipperen, Joen Jacob Djurhuus og hans mandskab på syv mand opholdt sig og sov alle i kahytten agter i skibet. Vejret på denne lyse højsommerdag var fint med tåge og stærk vind. Ved mid-



Den færøske fiskekutter FC 640 ALBERT sejler fisk til Storbritannien under 2. Verdenskrig. Bemærk styrehuset, der er forsynet med et svært, udhængende dæk af beton blandet med stenskerver. Fot. af Købmand Richard Thomsen.

The Faroe fishing vessel FC 640 ALBERT sailing fish to Great Britain during World War II. Notice the wheel house, which has been fitted with a heavy projecting deck course aggregate. Photo by Mr. Richard Thomsen, a merchant.

dagstid løjede vinden dog af, og tågen lettede en del. Motorpasseren Gunnar havde sin hund Frank med om bord, som han havde fået som hvalp på Island i 1940. Hunden havde et fredeligt gemyt og var hele mandskabets kæledægge.

Denne dag opførte den sig ikke, som den plejede. Den løb frem og tilbage på dækket og stillede sig ustandselig med forbenene oppe på rælingen og gøede. Dens usædvanlige adfærd påvirkede mandskabet, der opfattede dette som et varsel om ulykke – måske i form af en tysk undervandsbåd, der nu fulgte efter skibet og kun ventede på det rette øjeblik til at affyre sin torpedo. Kl.13 aflyttede frivagten nyhederne fra B.B.C. over skibets radio, da det blev overfløjet af et tysk bombefly, som dog ikke foretog sig andet. Besætningen skyndte sig dog at hente den riffel og det maskingevær, som man havde fået udleveret af de engelske myndigheder, op fra kahytten under styrehuset.

Alle stod rolige på dækket og afventede begivenhedernes gang, og skipperen gav ordre til, at de ikke skulle affyre det første skud. Da flyvemaskinen indledte en fornyet overflyvning, blev hunden ude af sig selv og sprang over bord. »Red hunden« råbte Gunnar til rorgængereren, der øjeblikkelig lagde roret hårdt i borde. Skibet, der gik for fuld fart med alle sejl oppe, foretog en skarp drejning for at gå tilbage og få fat i hunden. Denne uventede manøvre reddede imidlertid ALBERT.

Under sit angreb kastede det tyske fly fire bomber, der faldt i vandet ved siden af skibet og eksploderede uden at anrette skade.

Nu udviklede der sig en duel på livet mellem det tyske bombefly og besætningen på ALBERT. Mandskabet var under overflyvningen søgt ind i styrehuset, da en femte bombe eksploderede umiddelbart agten for skibet. Ved eksplosionen blev det med sin tunge last løftet op af søen som en delfin, og forskibet forsvandt som under en vældig brådsø. Men svært bygget som det var, sprang det ikke læk og dets motor gik fortsat for fuld kraft.

Da flyet gjorde sig rede til et nyt angreb, var mandskabet parat – rolige og koldsindige efter det første uundgåelige chock. Alle var fast besluttet på at forsvare sig og sælge sig så dyrt som muligt. De var allesammen vant til at håndtere skydevåben og kunne alle ramme en lomvie i flugten, og som sømænd var de også vant til at stole på sig selv. De indledte en beskydning af flyet med maskingeværet og skibets riffel og kunne se de lysende kugler ramme maskinens skrog, tilsyneladende uden at volde skade.

Først under flyets fjerde angreb bemærkede skipperen, at der »regnede« noget ned fra maskinen i skibets kølvandsstribe, hvor det kom nærmere og nærmere med vældig kraft. Nu forstod han, at Albert var udsat for en kraftig beskydning, som ikke kunne høres inde i styrehuset på grund af motorlarmen. Skipperen holdt styrehusets dør på klem og iagttog flyveren intenst. Han var nu klar over tyskerens taktik og kunne iværksætte et mere effektivt forsvar. Han satte Sverre, en lang senet fyr med stærke armkræfter, udviklet ved årelangt fiskeri med håndsnøre på dybt vand, til rattet og bedstemanden Joen Karl og Gunnar

ved raketapparaterne, assisteret af Laurits Vang og Niels Nielsen.

Da flyet satte sit næste angreb ind, kom det som ventet lavt hen over søen agten for skibet, for derefter at stige en smule for at få begge masterne overens som sigtemål, før det udløste sine bomber. Mens det endnu var i en passende afstand fra skibet råbte skipperen til rorgængeren: »Roret til styrbord«. Skibet drejede øjeblikkeligt. Umiddelbart derefter råbte han: »Affyr raketterne«. Begge raketter susede op lige foran flyet og udløste deres faldskærme. Nu fik de tyske piloter et chock. For at holde sig fri af faldskærmene måtte de foretage en brat undvigemanøvre og dreje flyet til siden og op mod himlen. Bomberne faldt derfor heller ikke denne gang så tæt ved skibet, at der skete nogen skade. Men skibet rystede under beskydningen, når flyets granater ramte skrog og rig.

Endnu seks gange blev ALBERT angrebet, men flyet turde nu ikke længere flyve hen over skibet på grund af raketterne. Under disse angreb opholdt besætningen sig i styrehuset og på trappen ned til kahytten, hvor kokkedrengen Anker lå på knæ foran rorgængerens og fyldte patroner i magasinerne. Også i kahytten blev der fyldt magasiner, som derefter gik fra hånd til hånd op ad trappen. Da det viste sig, at magasinerne til raketapparaterne lå forude i skibets lukaf, sprang Gunnar over dækket og ned gennem skylightet. Det lykkedes ham også at komme tilbage til styrehuset med magasinerne, før fjenden slog til igen.

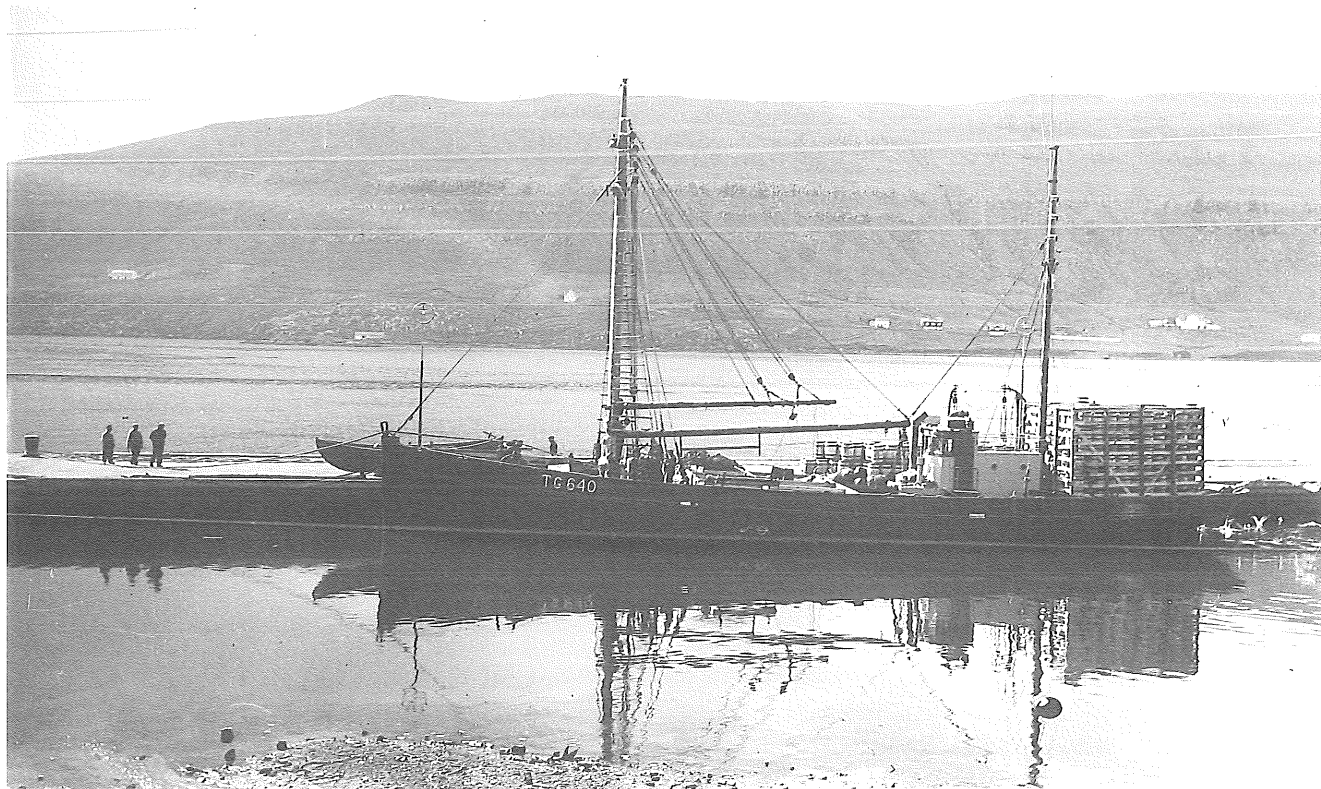
Skipperen benyttede sig under en pause i angrebene til at gå ud på dækket for at orientere sig. Denne gang kom flyet så hurtigt

tilbage, at han måtte søge læ foran styrehuset. Midt i kugleregningen mærkede han, at noget sved over det ene knæ. Det var en kuglesplint. Han kunne dårligt bevæge sig, men koncentrerede sig om at holde øje med flyet for at skyde i rette øjeblik. Da det tyske fly angreb for niende gang, blev skibets sidste magasiner afskudt. Nu var man prissgivet.

Mandskabet fulgte derfor opmærksomt flyet, da det fjernede sig. De syntes dog alle, at det denne gang fløj længere bort end det plejede. Eller var det ønsketænkning? Nej, nu var der ingen tvivl mere. Det fortsatte med at flyve mod syd og kom ikke tilbage. De uforfærdede sømænd, som havde kæmpet for livet i over en time, kunne ånde lettet op. Men det var uden jubel.

ALBERT var stadig langt fra land og kunne let blive opdaget af en anden tysk flyvemaskine. Skibet selv lignede et spøgelses-skib efter at hele dets rigning var skudt itu og med alle sejl hængende i laser eller liggende gennemhullede og forbrændte på dækket. Dirken, der holder storbommen oppe, var skudt over, og bommen havde i sit fald kløvet redningsbåden. Talrige granater var gået tværs gennem dækket, og der var mange mærker i det armerede dæk over styrehuset, hvor kuglerne dog var prelet af takket være stenskærverne i betonen. Og hunden Frank – hele mandskabets gode ven, som utvivlsomt havde frelst dem – var druknet og skipperen var såret. ALBERT befandt sig 180 sømil nord for Mykines på Færøerne og sejlede på en kurs øst om øerne.

Ifølge de engelske sejlorder var det forbudt at dreje vestover, førend skibet be-



Fiskeskibet ALBERT, der nu har mistet sit karakteristiske spryd og har fået riggen og agtermasten erstattet af en større motor, ses her fotograferet af Bambus Foto o. 1960.

The fishing vessel ALBERT, which has now lost its characteristic bowsprit and has had the rig up in the aft mast replaced by a larger engine, seen here photographed by Bambus Photo around 1960.

fandt sig tværs af øerne. Nu satte man alligevel kursen direkte mod Færøerne for at få skipperen til læge så hurtigt som muligt, da benet var stærkt ophovnet. Efter to døgn's sejlads anløb skibet Tórshavn og landsatte skipperen, der fik kuglesplinten fjernet.

Efter tre ugers ophold i land påmønstrede han sit gode skib igen. ALBERT fik samtidig de værste skader udbedret og fik ny

ammunition og ny redningsbåd om bord. Den 3. juli 1943 solgte skibet sin last på 102 tons fersk, iset torsk på fiskeauktion i Aberdeen: Lasten indbragte 6042 pund, svarende til 135.340 kroner eller kr. 1,33 pr. kg fisk.

I krigsårene 1940-45 sejlede 155 færøske fiskefartøjer på denne måde fersk iset fisk til markederne i Aberdeen, Grimsby og Fleetwood. Under disse sejlads gik 39

kuttere tabt på grund af angreb fra tyske fly eller undervandsbåde eller som følge af forlis, hvorved 133 færøske sømænd omkom. Andre 60 sømænd omkom på danske og udenlandske skibe under konvojsejlad mellem USA og Storbritannien i de samme år.

I alt mistede den færøske befolkning 210 sømænd i løbet af krigsårene – et meget stort antal for et så lille ikke-krigsførende land. I England værdsatte ikke mindst den britiske regering denne indsats. Ved en officiel lejlighed i 1943 udtalte Winston Churchill således i Guildhall i London: »What that small nation has done in supplying fish to the British housewife's larder will not be forgotten«.

Efterskrift

Omtalen af det tyske luftangreb mod ALBERT i 1943 blev først gengivet i bogen »Vikingasynir« skrevet i 1947 af daværende provst Jacob Joensen på opfordring af Færøernes Skipper- og Navigatørforening. Bogen udkom på eget forlag og er ikke siden genoptrykt.

Dernæst er hele ALBERTs historie, i kortfattet form, gengivet i Føroya Siglingarsøga af Páll J. Nolsøe. Bogen udkom i 1962. Føroya Siglingarsøga er udkommet i tolv bind.

Til sidst er luftangrebet mod ALBERT fortalt i bogen »Striðsarini frá 1940 til 1945« af Niels Juel Arge. Han angiver kilderne Joen Jacob Durhuus, daværende skipper på ALBERT. Endvidere skrivelse til Føroya

Tryggingarsamband og Føroya Vanlukku-trygging.

Da jeg skrev historien om ALBERT, var det naturligt også at indbefatte luftangrebet i 1943 og skibets forlis ved isen i Grønland i 1967.

Selv er jeg opvokset i Trangisvaag og kendte personligt flere af mandskabets medlemmer, flere af dem var mine skolekammerater.

Da jeg syntes, at historien ikke var tiltrækkeligt detaljeret gengivet, bad jeg Sverri Rasmussen, der var 2. bedstemand på omtalte tur, at fortælle mig begivenhedernes gang med alle detaljer.

Sverri Rasmussen er skipperens svoger. Skipperen døde for flere år siden, og af hele mandskabet er der kun to i live. Sverri Rasmussen i Tórshavn og Laurits Vang ligeledes i Tórshavn, de er henholdsvis 79 og 83 år.

Selv havde jeg hørt historien utallige gange i Trangisvaag, hvor jeg opholdt mig under krigen.

Sverri Rasmussens beretning er sandfærdig og nøgtern, og som han oplevede det, sådan er det nedskrevet.

Da jeg gengav historien i to artikler i den færøske avis Dimmalætting, 26. og 28. april 1994, fik jeg megen positiv respons. Det færøske fjernsyn spurgte mig, om de ikke kunne få lov at lave en udsendelse om ALBERT. Denne blev sendt for et år siden. Til sidst en stor tak til dr. odont. Svend Kaaber for værdifuld hjælp ved gennemgang og tilretning af artiklen, som jeg selv har oversat til dansk.

The ALBERT, a Fishing Vessel from the Faroe Isles with a British Past

Summary

The Faroes are an integral part of the Kingdom of Denmark with fisheries constituting their principal industry. The wreck of the ALBERT, one of the largest fishing vessels, in the ice at the entrance to the Davis Strait in May 1968 marked the end of 78 eventful years. A brief outline of its history is presented here by Mr. Axel Mortensen of Torshavn, former British consul and retired director of the firm Pf. Marr Fisher.

In August 1888 a transport steamer from the British fishing firm »The Short Blue Company« sailed from Gt. Yarmouth to the Dogger Bank to load fish. On board was the secretary of The Thames Church Mission Society, Ebenezer Mather, who wanted to take a closer look at the miserable conditions endured by the crews of the growing British fleet of beam trawlers in the North Sea. The catches were continuously unloaded from the fishing vessels onto small steamers, where they were put down into boxes filled with ice, while the thousands of fishermen remained at sea for weeks on end. There were many work accidents and these often resulted in death or serious injury.

After Mather's return the first real mission society for seamen was founded, The Royal National Mission to Deep Sea Fishermen. Queen Victoria herself took a personal interest in the cause and lent her name and that of her consort Prince Albert to two hospital ships which were built for the purpose of nursing seamen who had been injured in the North Sea. The ALBERT was launched in Great Yarmouth in 1889 and sailed immediately to commence its task: »The ALBERT, of 155 tons gross and 89 net, was essentially a Yarmouth smack on a grand scale, with unusually spacious cabins for sick fishermen, and with a ketch rig which could be awkward to handle in such a large vessel.«

Living conditions improved quickly for the fishermen in the North Sea, nor did they have to spend such a long time at sea as before but were able to stay at seamen's homes in the ports, and as a result the seaman's mission turned its attention to the north-west. In the big fishing banks off Newfoundland and Labrador there were numerous fishermen, in 1864 over 60,000 of them. The chairman of the Mission to Deep Sea Fishermen, Dr. Wilfred Grenfell, decided to use the ALBERT for a trip up there and the hull was reinforced to stand up to a passage in ice-filled waters. On its departure the ship had a crew of 8 men besides Dr. Grenfell, provisions for several months, clothes, bibles and other kinds of Christian literature. When the ALBERT sailed into harbour at St. John's, the capital of Newfoundland, they found the town a smoking ruin. All the houses in the town, being made of wood, had been consumed by an enormous fire. Thus they faced an entirely different situation than the one which Grenfell had been prepared for. When the ALBERT returned to England in the Autumn of 1892 Grenfell was seized by a desire to help the native population of Labrador in particular, and with the help of funds from the USA, Canada and Britain the Grenfell Labrador Mission built hospitals and set up firms in Labrador. But our ship the ALBERT returned in 1893 to the North Sea and served in the following years as a hospital ship.

In 1902 the ALBERT was sold to a whaling firm in Dundee called the Dundee Pond's Bay Company, and the ship was rebuilt to serve as a mother ship for catches of white whales in the ice-filled and foggy waters north of Labrador. A few years later a limited company was set up around the ship called the ALBERT Whaling Company. However, the firm was no success and was dissolved in 1914. The ALBERT was then sold to the newly

established Arctic Gold Exploration Syndicate to be used in the search for gold in Labrador, and it was fitted with a motor. After two years the Scottish company gave up the search for gold and instead used the ALBERT as a transport ship for furs and ammunition. In 1923 the owners sold the ALBERT to the Hudson Bay Company, but on its last voyage from Peterhead the ship struck a rock in the Moray Firth and after repairs it was sold to a Faroe Island merchant. The ALBERT now had its cargo and crew quarters rebuilt for the purpose of transporting salt fish from Greenland and Iceland to the Faroe Isles and onward to the European markets.

During World War II the ALBERT, like so many other Faroe fishing vessels, was used to sail fish from the Icelandic banks to the isolated population of Britain, a task which brought prosperity to the Faroe Isles, but at a very high cost. The fishing vessels carrying sails stuck out as an easy target for the German bombers. On June 24th 1943 the ALBERT was also attacked , but the crew succee-

ded in chasing off the enemy plane with rifle shots, a machine gun and rockets with wire attached. However, the rig was shot to pieces, the skipper was wounded and the ship's dog drowned.

During the war years 1940-45 a total of 155 Faroe fishing vessels sailed in this way with fresh iced fish to the markets in Aberdeen, Grimsby, and Fleetwood. During these voyages 39 fishing vessels were lost due to attacks by German planes or submarines or as a result of shipwreck, causing the deaths of 133 Faroe seamen. Another 60 died on Danish and foreign ships during the convoy passages between the USA and Britain during the same period. Altogether the Faroe population lost 210 seamen during the war years, a very large number for such a small non-belligerent country.

In Britain this effort did not go unappreciated, especially by the British government. At an official occasion in 1943 in the Guildhall in London Winston Churchill thus said: »What that small nation has done in supplying fish to the British housewife's larder will not be forgotten.«