

ogsaa Kornerup, at de nationale Fænomener alt for lidt ses paa Baggrund af de udenlandske. Kirkehistorien mangler endnu er Erslev, hvis Synsmaade overfor Valdemarerne var banebrydende. Der findes Personligheder og Rørelser, som endnu ikke er kommet til deres Ret, fordi Perspektiverne ikke er set fuldt ud, og den Rørdamske Forskning har ikke her været befrugtende. Men derfor er hans Gerning ikke mindre værdifuld; han slutter sig smukt i Kredsen af svundne Tiders lærde og jævne Skribenter, for hvem Danmark var Midtpunkt og Maal. *Povl Engelstoft.*

I Aaret 1925 holdt Marstal Havn sit 100 Aars Jubileum, og i den Anledning overdrog Havnekommissionen Erik Kroman, barnefødt der i Skipperbyen, at skrive Havnens Historie, men denne snævre Opgave fik Forf. heldigvis Lov at udvide til en Skildring af *Marstals Søfart indtil 1925.*

Han er gaaet til Værket med stor Grundighed og Iver efter at faa alt med, og efter Opgavens Natur har næsten hele Materialet maattet fremdrages ved Arkivundersøgelser; han har f. Eks. ikke ladet sig skræmme af noget saa vidtløftigt som at gennemgaa Konsulatslisterne for 1877 og 1892 for at konstatere Skibenes udenrigske Fart i disse Aar, foruden at han har benyttet de gode Muligheder, han havde, for at øse af den hjemlige Tradition. Det er da ogsaa blevet en meget bred Skildring, der ikke blot omhandler Søfarten og alle til den knyttede Institutioner, men den giver tillige Hovedtrækkene af Byens Historie fra Marstalden ved Øens eneste naturlige Havn til vore Dages tæt bebyggede Skipperby.

Der er gjort god Rede for de politiske Forholds Betydning for det gamle Fiskerlejes Udvikling til Søfartsby. I gejstlig Henseende var Ærø under Fyns Bispestol, men hørte ellers til Hertugdømmerne, og 1564 kom hele Øen under Hans den Yngre. De senere Delinger skaffede Marstal bedre Vilkaar, thi naar alt var paa een Haand, søgte Ærøskøbing i videst muligt Omfang at hævde sine Privilegier som Købstad over for hele Ærø Land, men naar den var delt, stræbte hver Herre efter at give sin Part de gunstigste Vækstbetingelser. Af Fiskeriet udviklede Søfarten sig, først ved Eksport af Landets egne Produkter og senere ogsaa fra de omliggende Øer. De udviklede Toldforhold beredte vel Vanskeligheder, men til Gengæld florerede Smughandelen, idet de kongerigske Bønder ved direkte Afsætning til Marstallerne kom uden om den ubehagelige Udførselstold paa baade Dyr og Korn, og hele Handelen paa de Kanter kom i den Grad paa deres

Haand, at der 1784 fra Nakskov klagedes over, at «Kommersgejsten» der helt var henslumret, da Marstallerne havde overtaget Korneksporren.

Hidtil havde Rejserne indskrænket sig til Østersøen, men da Forbud mod Indførsel af fremmed Korn til Danmark og det søndenfjældske Norge i 1780'erne var blevet hævet, udstraktes Farten til Norge fra de nordtyske kornudførende Havne, og i 1797 gik det første Fartøj videre fra Bergen med Fisk til Middelhavet, helt til Gallipoli. Samtidig ophørte Marstallerne næsten ganske at drive Fiskeri ved de hjemlige Kyster.

Krigen med England satte naturligvis dybe Spor, idet Byen ikke blot oplevede et regulært engelsk Angreb af to Fregatter, men dens Søfart led ved Standsning og Opbringninger, og Kaperneeringen lokkede ikke Befolkningen her. Derefter var Tabet af Norge til stor Fortræd, og det varede noget, inden de kom efter at udvide Farten til Nordsøen og de østlige Østersøhavne, men der blev efterhaanden lønnende Fragter med Korn til England og Kul derfra.

Skibene havde hidtil kun været Slupper og Jagter, altsaa meget smaa Skibe. Skonnerten, der mere end nogen anden Skibstype bringer Marstal i Erindring, er af nyere Dato. Da Skonnertbriggen Hans Christensen paa 68 Læster i 1868 ombyggedes til tremasted Skonnert, fik Marstal sit første Skib af denne Slags.

Til nærmere Belysning af de forskellige Skibstyper bringer Bogen foruden Fotografier af nyere Skibe en Række Gengivelser af rigtige Skipperbilleder af elskede gamle Fartøjer, mere prægede af Sømandens Omhu for at faa gjort Rede for Bygning og Sejlføring end af kunstnerisk Evne.

Overgangen til større Skibe forvoldtes af de ændrede politiske Forhold ved Ærøs Indlemmelse i Kongeriget efter 1864. Hertugdømmerne var nu blevet Udland, og Farten mellem dem og Danmark blev af mindre Betydning, og den udstrakte Kornhandel, Skipperne havde drevet for egen Regning, faldt bort med de Nedgangskaar, der kom for det danske Landbrug, da det oversøiske Korn væltede ind over Europa. Der kom samtidig meget sløje Tider for Sejlskibsfarten med de mindre Skibe. Fragtfart med større Skibe blev nu Løsenet, og Marstallernes tremastede Skonnerter spredtes over Havene paa Rejser til Mexiko, Vestindien, Sydamerika og Senegal, men kun undtagelsesvis rundede de Kap Horn og Kap det gode Haab. I 1890 naaede Flaaden op paa 300 Fartøjer, som ejedes af Befolkningen, der anbragte sine Penge i Skibsparter, større eller mindre, selv smaa Sparere som Tjenestepiger kunde være Medejere af Byens Skibe.

Saa kom Verdenskrigen og gav Søfarten helt nye Kaar med uhørt Fortjeneste og store Tab ogsaa af Menneskeliv, idet 51 Marstalsømænd blev Ofre for den moderne Søkrigs uskaansomme Metoder. Skibene kom op i saadanne Priser, at mange solgtes fra Byen, og de, der var igen, var saa overkapitaliserede, at Krisen, da den satte ind i 1921, blev svær at staa igennem. For 8 Millioner Kr. Skibe laa da oplagte i Marstal Havn i den bedste Tid, navnlig gik det ud over de større Skibe paa 300—600 Tons, som først kom i Fart igen i 1923, og næste Krise kom allerede i 1925 med Kronekursens Stigning, som bevirkede oplagte Skibe, saaledes som de i de Aar saas i Svenborg Sund, Turø Bund og Marstal Havn, selv ved Sommertid, og Skibspriserne faldt for de størres Vedkommende til en Tiendedel og for de mindres Vedkommende til en Femtedel af det, de havde været anset for værd under Højkonjunkturen.

For en By, der er henvist til at hente sin hele Næring paa Søen, har det været meget alvorlige Tider. Senere er det gaaet noget fremad, men Fiskefart fra New Foundland har dog i lange Tider været ene om at give Beskæftigelse til større Mængder af Marstals Sejlskibe. Hertil er kommet, at Damp- og Motorskibe over alt er haarde Konkurrenter, ikke mindst efter at de afrikanske og adskillige andre smaa, daarlige Havne, hvor kun mindre Skibe fordom kunde flyde, rundt om er blevet moderniserede, saaledes at de kan tage Oceandampere. Vel har Marstallerne forsøgt at møde Konkurrencen ved at indbygge Motorer i deres Træskibe, men for de størres Vedkommende har Resultaterne ikke svaret Regning, og Dampskibe, om end ret smaa, er der bygget, men det synes dog som Marstallerne i Fremtiden vil blive henvist til hovedsagelig at vinde Udkommet ved den Smaaskibsfart mellem Skandinavien og Tyskland, der var Begyndelsen til Søfarten fra denne By.

Indflettet i Beretningen om Søfarten kommer Forf.s Redegørelse for Havnens Bygning. Arbejdet begyndtes ganske frivilligt som Vinterbeskæftigelse under meget primitive Forhold, idet man ganske simpelt førte Sten ud paa Isen for at lade dem gaa til Bunds paa de ønskede Steder, og Uddybningsarbejder foretoges ogsaa fra den faste Is. Senere fik den som andre Havne sin Havnekommission og mere moderne Metoder til Udbygningen af denne Havn, der i Modsætning til de fleste ikke er Trafikhavn, men først og fremmest Vinterhavn for Byens egne Fartøjer. Endvidere er der berettet om Skibsbygningen paa Stedet, Sparekassen (oprettet allerede i 1822), Forsikringsselskaber, Navigations-skolen og de kommunale Forhold.

Da Danmarks Søfart til Trods for dens Betydning for Landet i forbavsende ringe Udstrækning er gjort til Genstand for indgaaende Behandling, er der al Grund til at hilse det foreliggende Arbejde med Glæde som et saare værdifuldt Bidrag, men det kan ikke skjules, at Stoffet i nogen Grad har trykket Forf. i Knæ. Den kronologiske Skildring er tungt fremadskridende og Opbygningen mangelfuld, saaledes at Hovedlinierne ikke trækkes klart op. Gode Sag- og Navneregistre gør vel Benyttelsen af Bogen let, naar man vil øse af det her samlede store Materiale, men Læseren savner en Forfatterpersonlighed, som mægter at præge Værket og sætte Tingene paa Plads.

Efter de statistiske Oplysninger (Hjemmehørende Skibe ved Marstal Toldsted 1769—1925, Udenlandsfarten, belyst ved Konsulatslisterne 1877 og 1892, Krigsforliste Skibe) findes sidst i Bogen nogle af J. Kroman Hansen udarbejdede biografiske Oplysninger om de Mænd, der har været knyttet til Havnens Ledelse. For Marstal-Genealogien er det et Arbejde af Værdi, idet Forf. ikke nøjes med at anføre de biografiske Data for vedkommende Personer, men tilføjer Oplysninger om baade Mændene og deres Koners Slægt tilbage til Oldefædrene, hvis det er muligt. Arbejdet vanskeliggøres derved, at Navneskikken her ligesom paa Fanø er ret lunefuld, idet Brugen af to sen-Navne, om hvilke man ikke paa Forhaand kan vide, hvilket der er Patronymikon, er saare almindelig. Saaledes er Laurits Hansen Christensen (f. 1786) Søn af Hans Hansen Christensen, hvis Fader hed Christen Hansen Nørre, mens Anders Knudsen Andersen (f. 1811) er Søn af Erik Andersen, hvis Fader hed Anders Knudsen, hvortil kommer, at de Marstal-Slægtsnavne: Boye, Kroman og Bager dukker op og forsvinder paa en saadan Maade, at en ikke helbefaren er meget udsat for at faa fejlt Bestik, men paa Grund af Forf.s nøje Kendskab til baade Nutidens og Fortidens Marstal samt hans aarelange Arbejde dermed er der sikkert her ingen Grund til at tvivle om Resultaternes Rigtighed. *Hans Knudsen.*

Lundegaards Stiftelse har bestaaet i 175 Aar, og i den Anledning har Stiftelsens Direktion ved Landsarkivar Hans Knudsen udgivet *Lundegaards Stiftelse 1754—1929* (Odense 1929). Det er Historien om, hvordan en vranten Pebersvends sære Paafund i Tidens Løb blev til Gavn og Glæde for Fattigfolk i Fyens Land. Kancelliraad Peder Smidt til Lundegaard døde 1711 efter at have testamenteret sin Ejendom til sin Søster og hendes Datter, dog saaledes at Svogeren og Søsterdatterens