

TRÆK AF MARSTAL SØFARTS HISTORIE

Af

ERIK KROMAN

Navnet Marstal har for de fleste en duft af saltvand og søluft, og det er med rette, for ikke alene har Marstal lige til nutiden været den provinsby, der havde det største antal sejlskibe og derfor også det største antal skippere og søfolk i det hele taget, men det har tillige været den eneste danske by, som praktisk talt udelukkende var baseret på søfart. Når der opstod en søfartsby på dette sted, skyldtes det i første række, at der her som det eneste sted på Ærø lange sydkyst fra gammel tid var en naturlig havn. Byens navn Marstal betyder en fyrstelig hestestald, og selve navnet antyder sandsynligvis tilstedeværelsen af en havn på stedet. De skiftende fyrstelige herrer, som ejede øen i middelalderen – eller deres tjenere – er sejlet ind her for at blive forsynet med heste, når de skulle videre ud på øen. Ærø havde fra gammel tid en købstad, Købing – som den stadig kaldes på øen – eller Ærøskøbing. Som så mange andre steder havde købstaden eneret på handel. Marstals store chance kom derfor først, da Ærø i året 1634 blev delt mellem fire hertuger, hvorved Marstal kom uden for Ærøskøbings indflydelse. I delingstraktaten var det ganske vist lovet, at Ærøskøbings rettigheder skulle blive ubeskåret, men det blev hurtigt glemt, og borgerne i Ærøskøbing indsendte forgæves gang på gang klager over den opvoksende søfart i Marstal. Byens opkomst hemmedes dog foreløbig af de ejendommelige og urimelige toldbestemmelser. Endskønt marstallerne ret beset var kongens undersåtter, idet kongen var hertugens overherre, blev de toldmæssigt behandlet som udlændinge, tilmed som udlændinge uden traktater, og derved dårligere stillet end for eksempel hollænderne.

Først i 1729 skete der en forandring heri, idet Marstal da indlemmedes i den kongelige del af Sønderjylland sammen med den ene halvdel af Ærø, mens det samme først 20 år efter var tilfældet med Ærøskøbing og den anden halvdel af øen, en begivenhed, der i 1950 blev fejret ved store festligheder i Ærøskøbing.

Indlemmelsen blev fulgt af en forordning, som bestemte, at marstallerne fra nu af toldmæssigt skulle betragtes som indenrigs. Det blev udgangspunktet for Marstals første store opsving. Marstals søfart i 18. århundrede var betinget af byens beliggenhed omtrent midtvejs mellem de kornrige danske øer og de slesvigske og holstenske havne, og det blev derfor kornudførslen fra de syddanske byer til hertugdømmerne – hvorfra kornet passerede videre til de store tyske og nederlandske byer – der blev basis for den marstalske søfart. Navnlig i de lollandske byer kom kornhandelen for en stor del på marstallernes hænder, og købmændene blev i mange tilfælde rene opkøbere for marstallerne og fik provision af dem. Det gik ikke af uden brydninger, som har sat sig spor dels i talrige klager fra byerne til regeringen, dels i indlæg i litteraturen, som vi kan takke for det interessante billede, de giver af datidens Marstal. En for marstallerne overordentlig anerkendende skildring er givet af præsten magister Dyssel, som på en rejse fra Lolland til Sønderjylland 1763 med en marstaljagt under et ufrivilligt ophold i Marstal fik lejlighed til at stifte bekendtskab med byen. „Alt, hvad Virgil siger til Biernes Ros, kan hentydes paa Marstallerne,“ siger han, „de helmer aldrig, de er idelig i Bevægelse, en Dag at ligge stille er for dem en Plage. De lever tarvelige, stille og indgetogne. At stræbe og samle er alt deres Sag. De lader sig aldrig nogen Sag være sur og vanskelig, naar der er mindste Haab. De tager visselig mangen Fordel fra andre, mindre flittige Stæder, og det er de at rose for. Denne Stræbsomhed gør dem som sædvanlig meget misundte, især af deres Naboer Lollikerne, og dog aflader disse aldrig at handle med dem. Naar det Indfald stikker den lollandske Købmand, saa giver han Klage over Klage til Kammeret over Ærøboens Handel som sig fornærmende, og selv kan han ikke bare sig at handle

med dem. Bliver de borte, saa er det, som hans Handel var død. Denne lille By eller Flække ejer alene til Søfarten, Fragter og Handelsskab 38 store Jagter foruden mindre Fartøjer, saa mange ejer ikke alle fem Købstæder i Lolland. Nu da dette renskrives, erfarer jeg, at de har 50 Jagter. Marstallernes Fart er deri forskellig fra andres, at deres meste Fart er fra Mikkelsdag og hele Vinteren igennem, saa længe et Fartøj kan gaa i Søen. I den Tid er deres største Handel med Korn og Fedevare fra Lolland, Fyn og omliggende Øer til København og de holstenske Stæder. Deres Skibe er snilde og sikre og Folket rette Søhaner. Naar andre Stæders Skibe er aftaklede, løber Marstallernes for fulde Sejl, og naar en anden Skipper skal først i Magelighed drikke sin The og spise sin Frokost, før han letter, saa sejler Ærreboen paa et Stykke Ost og Brød eller en Pibe Tobak.“

Andre indlæg havde imidlertid en hel anden tone. I en beskrivelse af Nakskov, som udkom 1784 og var skrevet af en kapellan i Nakskov, drager forfatteren ligesom Dyssel sammenligning med bierne, men marstallerne betegnes her som rovbier. Han siger sådan: „Saa snart nogle faa Rovbier enten under Venskabs Skin eller formedelst forsømt Modstand er blevet modtaget i de flittige Biers Forraadskammer, blander de sig uformærket med Bikubens indfødte Beboere, de forstærker sig dagligen saavel med deres egne som med de fremmedes Tilhæng, og aldrig saa snart er deres Styrke blevet overlegen, at jo de øvrige af denne nu fordelte Republiks Indbyggere bliver et Offer saavel for disse fremmede Gæster som ogsaa for deres egne forførte Medborgere. Nakskovs Handelsmænd blev ved de fremmedes Tjeneste kede af selv at holde Fartøjer, de solgte dem og gjorde sig til sidst til Slaver af deres Gæster. Kort: Nakskov faldt, og Marstal kom frem.“

En anden forfatter, rektoren ved byens lærde skole, skriver 1793: „Jeg laster ej Marstallerne, der ej gør mere, end hvad enhver anden i samme Tilfælde vilde gøre. Deres Vindskibelighed viser, hvad ubundne Hænder kan frembringe. Der vrimler i deres lille Flække af tarvelige, vindskibelige og for største Delen velhavende Folk, der til ingen Aarstid er bange for det



Jagt „De 4 Brødre“ af Marstal, senere „Anna“ af Vejle, bygget i Marstal 1794, ophugget 1943-44 i Strib efter at være sunket (jfr. billedteksterne bag i bogen).

frygtelige Element, der ernærer dem. De fortjener al Ros,“ men, tilføjer han: „Disse Marstaller har ikke bidraget lidet til adskillige Købstæders og Landsbyers Ruin.“

I 1796 giver borgmesteren i Nakskov denne omtale af Marstal: „Denne lille Flække er i de sidste 20 Aar, siden dens driftige Indvaanere fik Smag for Farten til Nakskov paa vor Ruin saa betydelig tiltagen, at den i samme Tid har formeret sine Ildsteder til et Antal af henved 500 og sine Fartøjer til 110, og foruden hersker der i disse Folks straatækkede Hytter med den behageligste Tarvelighed endogsaa forundringsværdig Velstand, at det vel er tilgiveligt, om en Nakskovs Indvaaner ikke uden Krænkelse kan være Øjenvidne hertil.“

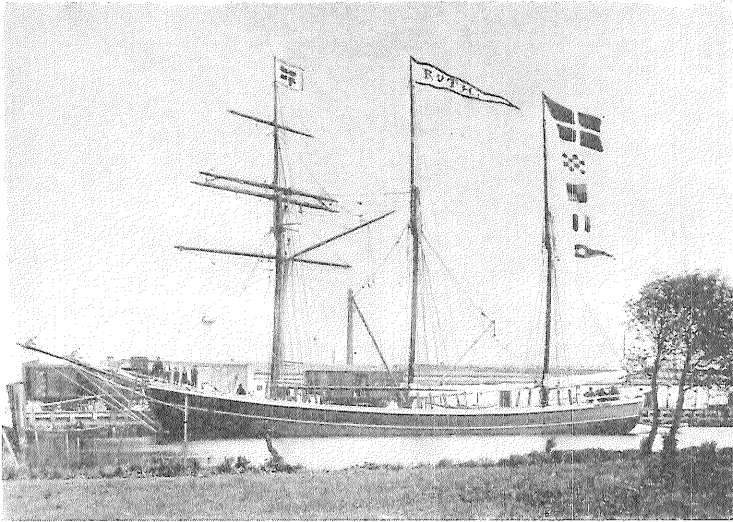
I 1790erne spillede Nakskov for øvrigt allerede ikke længere den rolle for marstallerne som tidligere. De søgte nu i stort tal til fjernere byer i Danmark og ikke mindst i Nordtyskland, hvorfra de udførte korn til København. Foruden østersøfarten

var også norgesfarten af stor betydning. Derimod foretog man sjældent længere rejser. En enkelt skipper gjorde dog i 1798 en rejse fra Bergen til Gallipoli ved Konstantinopel, hvorfra han gik til Stettin med en ladning olie.

Marstals velstand fik en brat ende ved englænderkrigen 1807-14. Ulykkerne væltede ind over byen. Handelen standse, flere skibe blev taget af englænderne, og andre forliste. Hertil kom statsbankerotten 1813, hvorved byen mistede sine rede penge, som havde været forudsætningen for den handel for egen regning, som havde bragt byen så stor velstand, og skibene måtte nu for en stor del gå over til fragtfart. Norge blev ved freden i Kiel udland, og danske skibe måtte betale told som udenlandske, hvorfor kornindførslen for en stor del blev overtaget af nordmændene selv.

For at gøre ulykken fuldstændig nedbrændte 1815 en stor del af byen. Skibsflåden, der ved krigens udbrud havde været oppe på o. 150 skibe, gik stærkt tilbage samtidig med, at byens indbyggertal var i betydelig vækst. Der indtrådte nu en lang, overordentlig fattig periode for byen. En langelandsk præst skildrer nu byen på følgende måde: „Mens Marstal var i Velmagt, solgtes meget Korn fra det sydlige Langeland, fra Taa-singe og Smaaøerne til Ærøboerne, men de er nu sunkne fra Velstand, ja Rigdom til meget tarvelige Kaar. Marstals Havn, som før genlød af Virksomhed, er nu øde og stille. Flækken selv, som var et Hjem for velhavende, muntre og virksomme Borgere, har nu kun det sørgelige Minde om svunden Lykke tilbage. Ved det danske Pengevæsens ulykkelige Krisis, ved Norges endnu sørgeligere Tab og Handels og Skibsfarts Stand-sning i Østersøen og ikke ved egen Brøde er den rige Flække sunken saa dybt.“

Mens de mindre skibe fortsatte farten på Østersøen, måtte de større søge nye veje, og vi finder dem i den følgende tid i stort tal i de engelske havne og Vesteuropas kystbyer så langt sydpå som til Bordeaux. De små marstalske skibe, der var bygget med en hel anden sejlads for øje, egnede sig dog kun dårligt til den farefulde sejlads på Nordsøen. De var også for små til, at de længere rejser rigtig kunne svare sig, og måtte derfor



3-m. skonnert „Ruth“ af Marstal, bygget i Marstal 1902 ; forlist 1910.

efterhånden ombygges. Mange af dem forliste. Men netop under disse fattige forhold søgte man at konsolidere sig, hvad man havde forsømt i velstandsårene. Det var nu, at Marstals skipper lagde grunden til det store havneanlæg, som endnu vækker beundring. Under ledelse af de to skippere Rasmus Jepsen og Rasmus Madsen Rasmussen begyndte man i vintermånederne, når skibene var oplagt, at bygge den imponerende havnemole til beskyttelse for skibene. Omtrent samtidig oprettedes en sparekasse, som ligeledes skulle få den største betydning for byen, og en søassurance.

Den fattige periode varede omtrent en menneskealder. I 1840erne kom endelig den længe ventede opgang for skibsfarten. Den stod i forbindelse med ophævelsen af kornlovene i England. Antallet af skibe steg stærkt og nåede 1850 op på 200 fartøjer.

Krigen 1864 blev en ny omvæltning i Marstals tilværelse. I stedet for at høre til Sønderjylland, som Ærø i århundreder havde været knyttet til, blev øen nu indlemmet i kongeriget, og hertugdømmerne blev udland. Det fik særlig betydning for de

mindre skibe, som stadig hovedsagelig sejlede i den fart, og fremskyndede derved bevægelsen i retning af større skibe.

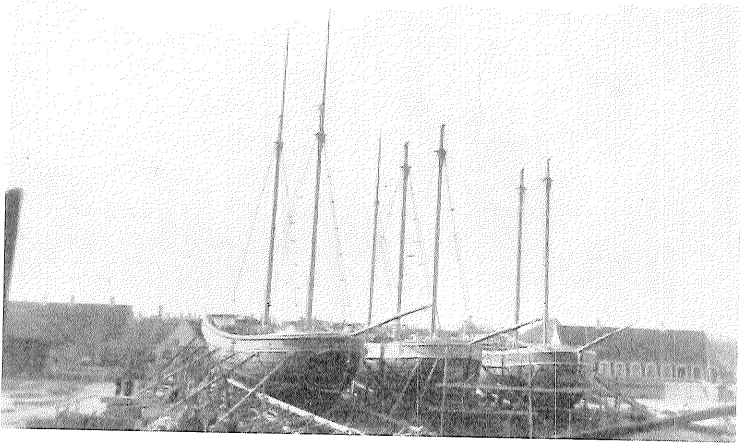
De ændrede forhold for byen kom ikke til at betyde en nedgang. Tværtimod begynder nu Marstals store sejlskibsæra, som førte marstallerskibene ud over verdenshavene og gjorde de karakteristiske jagtskonnerter kendt over den halve klode. Fremgangen begunstigedes af det store opsving i verdenshandelen, som fandt sted i disse år, og som skyldtes en række samvirkende forhold, industriens store opsving, de fremmede kontinenters stærkere åbning for handelen og ikke mindst guldfundene i Australien og Kalifornien, som bevirkede, at priserne i en årrække var stigende. Ikke mindst skyldtes fremgangen dog, at der i Marstal var driftige mænd, som forstod at udnytte de gunstige konjunkturer. Særlig skal nævnes H. C. Christensen, som i disse år grundlagde sit bekendte rederifirma.

Mens den almindelige skibstype tidligere havde været jagen, gik man nu over til at bygge større skibstyper, bramsejlskonnerter og skonnertbrigger. Et stort antal byggedes stadig i Marstal.

Indtil omkring 1880 var størstedelen af de marstalske skibe beskæftiget i kornfarten fra Danmark og de russiske østersøhavne til England og Holland, men efterhånden udvidedes virkefeltet.

Et antal større skibe begyndte farten på Archangelsk i Hvidehavet, som en årrække var en af Ruslands vigtigste udførselshavne, og allerede i 60erne gik flere marstallerskibe over Atlanterhavet til Amerika. Den første var briggen *Trovador*, som 1868 gik til Vestindien. Også til Spanien og Middelhavet gik der nu hyppigere skibe.

Omkring 1880 indtraf en af de kriser, der har været karakteristiske for den nye tid. Det store udbud af korn fra Amerika og Rusland bevirkede, at kornpriserne sank. Danmark ophørte med at udføre korn. Guldproduktionen var aftagende, samtidig med at mange lande gik over til guldmøntfod, hvad der havde et almindeligt prisfald til følge. Resultatet var, at der blev overskud af tonnager. Det blev vanskeligt at få fragter, og fragterne faldt rivende. I 1886 lå der sidst på vinteren i Marstal



Newfoundlandsskonnerter på bedding på Marstal havneplads:
skonn. „Mars“, 3-m. skonn. „Ofelia“ og 3-m. skonn. „Hamlet“
(F. Holm-Petersens sejlskibssamling).

havn 200 fragsøgende skibe. Til de øvrige vanskeligheder kom, at konkurrencen med dampskibene stadig gjorde sig stærkere gældende. Den udførsel af kvægprodukter fra Danmark, som afløste korneksporten, kom således udelukkende dampskibene tilgode. Den følgende tid lige op til nutiden har været en fortsat kamp mellem dampskibe og sejlskibe, i hvilken de sidste bestandig har trukket det korteste strå. Når Marstals søfart ikke des mindre i de følgende år arbejdede sig stærkt frem, og Marstal kom til at indtage en ledende stilling inden for dansk sejlskibsfart, skyldes det for en stor del de marstalske rederes og skibsmægleres energiske bestræbelser for at finde nye veje for sejlskibsfarten. Den vigtigste sejlads bliver nu en årrække farten med træ fra svenske og finske havne til de små franske kanalhavne og tørhavnene i Normandiet og Bretagne, hvor man måtte afvente springflod for overhovedet at kunne komme ind, og hvor ingen dampskibe vovede sig hen.

Da Bottenhavet var lukket af isen om vinteren, begyndte man i vintertiden at sende de større skibe til Amerika, og denne fart fik efterhånden mere og mere betydning, og skibene byg-

gedes efterhånden til denne sejlads. Man kunne nu træffe marstalskibene langs Amerikas østkyst fra den meksikanske golf til flodhavnene ved La Plata. Enkelte skibe sejlede på Island. I goerne var der en del sejlads på Marokko. Det var mest mindre skibe, da de skulle lastes på den kortest mulige tid, idet de lå opankrede for åben kyst. Omtrent samtidig optog en del større skibe sejladsen på Senegal i Vestafrika. Herfra gik man ballastet til Vestindien eller Mexiko. Enkeltvis var der marstalske skibe, der gik rundt Cap Horn og Cap det gode Håb til vestkysten af Sydamerika og Østafrika og Australien.

Skibsflåden var i stærk udvikling i disse år og nåede i begyndelsen af goerne op over 300. Hovedtypen for de marstalske skibe var nu den tremastede skonnert, selv om der selvfølgelig byggedes en mængde mindre skibe. Typen var direkte udviklet fra den ældre jagttype og havde bevaret dennes bløde linier. Jagtfaconen gjorde de marstalske skibe let kendelige overalt.

Sit sidste store opsving fik Marstals sejlskibsfart omkring århundredskiftet. Efter en flov periode i goerne, som havde bevirket en nedgang i skibsflådens størrelse, steg fragterne atter, hvad der gav stødet til en stor nyanskaffelse af skibe. Alene i året 1900 blev der bestilt ikke mindre end 28 nye skibe. Det var for en stor del større skibe, som straks blev sat ind i den oversøiske fart, og Marstal havde i de følgende år op til 70 skibe i fart på Amerika. Mens man tidligere overvejende havde sejlet på troperne, optog man nu farten med træ fra Canada og snart efter med fisk fra New Foundland og Labrador til Spanien og Middelhavet. New Foundlandsfarten, der efterhånden blev Marstals vigtigste oversøiske fart, blev fortsat lige op til den sidste verdenskrig. Det var overvejende mindre skibe på omkring 100 tons, der benyttedes. Til at begynde med sejlede man kun på New Foundland i sommertiden, men efterhånden sejlede de små marstalske skonnerter den farefulde sejlads over Nordatlanten både sommer og vinter.

Den første verdenskrig blev en katastrofe for Marstals sejlskibsfart. Ikke mindre end 42 skibe, fortrinsvis af de største, gik tabt ved krigsforlis, — omtrent en trediedel af tonnagen i 1913 — og 53 æroske sømænd mistede livet. Hertil kom det



Oplagte sejlskibe i Marstal havn ca. 1910.
(F. Holm-Petersens sejlskibssamling).

store bortsalg af skibe. I 1919 var antallet af skibe sunket til 137.

Marstal havde sit højdepunkt omkring 1900, da sejlskibsfarten var på det højeste. Byen havde da omkring 3000 indbyggere, og landsognet, der ligeledes for en stor del levede af Marstals søfart, et lignende antal. Byen havde ikke købstadrettigheder, skønt den var større end mange små købstæder, men var fra 1861 handelsplads. Tidligere var den som almindeligt i hertugdømmerne betegnet som flække. Således som den huskes af den generation, der havde sin barndom i Marstal før den første verdenskrig, var Marstal i høj grad præget af sejlskibsfarten. Alle drenge pjaskede i vandet fra de var små, roede, vikkede og sejlede i deres faders joller. Skolens eksaminer og konfirmationen var lagt sidst på vinteren, for at drengene kunne komme med, når skibene gik ud om foråret. Praktisk talt alle drenge gik til søs, undtagen de få, som skulle læse. Alle i byen var mere eller mindre direkte interesserede i søfarten. Den store masse af skibene var partrederifartøjer. Denne form for sammenslutning var udmærket egnet for de marstalske forhold, idet folk i stor udstrækning havde lidt kapital. Da parterne var ud-

stykket i hundrededele, kunne alle være med. Byens centrum var havnen, hvor der herskede liv og travlhed, særlig i det tidlige forår, når skibene skulle ud.

Der lå ikke sjældent omkring 100 skibe oplagt i havnen om vinteren, fortøjet i rækker på 5 eller 6 ved pælene op igennem havnen. Sommer og vinter genlød byen af de dumpe slag fra træskibsværfterne, hvor hyppigt 6 til 8 skibe samtidig stod på stabelen og af larmen fra de to stålskibsværfter. – Havnen var samlingsstedet for de ældre skippere, som havde lagt op. Man så dem i grupper gå frem og tilbage med afmålte skridt med en gang, der var præget af gangen på skibsdækket. Byen prægedes også af navigationsskolen med de mange unge „styrmandskarle“, som de blev kaldt, med de kække huer med det gyldne anker. Byens befolkning – selv i de mest velhavende kredse – var stadig præget af den gammeldags nøjsomhed og tarvelige levemåde, som lige fra begyndelsen havde været Marstals styrke. Marstal var i politisk henseende landets mest konservative by. Indtil 1890 faldt der kun højrestemmer, og højrekandidaten sejrede regelmæssigt, når valgene faldt om vinteren, da søfolkene var hjemme. Men samtidig var det måske landets mest demokratiske by, idet alle drenge havde den samme chance for at komme frem og blive styrmand og kaptajn.

Årene efter den første verdenskrig har ikke været gunstige for den marstalske sejskibsfart. Efter højkonjunkturen under og efter krigen fulgte en række dårlige år, som bevirkede, at skibsflåden år for år reduceredes. Skibenes anskaffelsespriser stod ikke i forhold til indtjeningsmulighederne. Den overhåndtagende konkurrence fra maskindriften gjorde sig bestandig stærkere gældende. Fra plads efter plads er sejskibene blevet fordrevne. De små franske kanalbyer, som i 80erne og 90erne forsynedes med træ af marstalskibene, får nu deres forsyninger med jernbanen. Marokkofarten og farten på Senegal ophørte, da de store havneanlæg ved Casablanca og Dakar blev fuldført. I Vestindien og Sydamerika er mange havne, som tidligere var forbeholdt sejskibene, uddybet, så dampskibene kan gå derind.

I selve sejskibene har den moderne teknik gjort sig gæl-

dende. De egentlige sejlskibes tid er forbi. De har måttet give op overfor damp og motor, og alle marstalske sejlskibe – såvel som alle andre danske sejlskibe – har fået indlagt hjælpemotor. Det har også fået indflydelse på ruterne, idet de lange ruter ikke længere betaler sig. Inden for et mere begrænset område har sejlskibene med motor dog stadig en fremtid. Skibsfarten, der gennem tiderne har været Marstals liv og velstandskilde, vil byen heller ikke kunne undvære i fremtiden.