

## 1514 - 1650

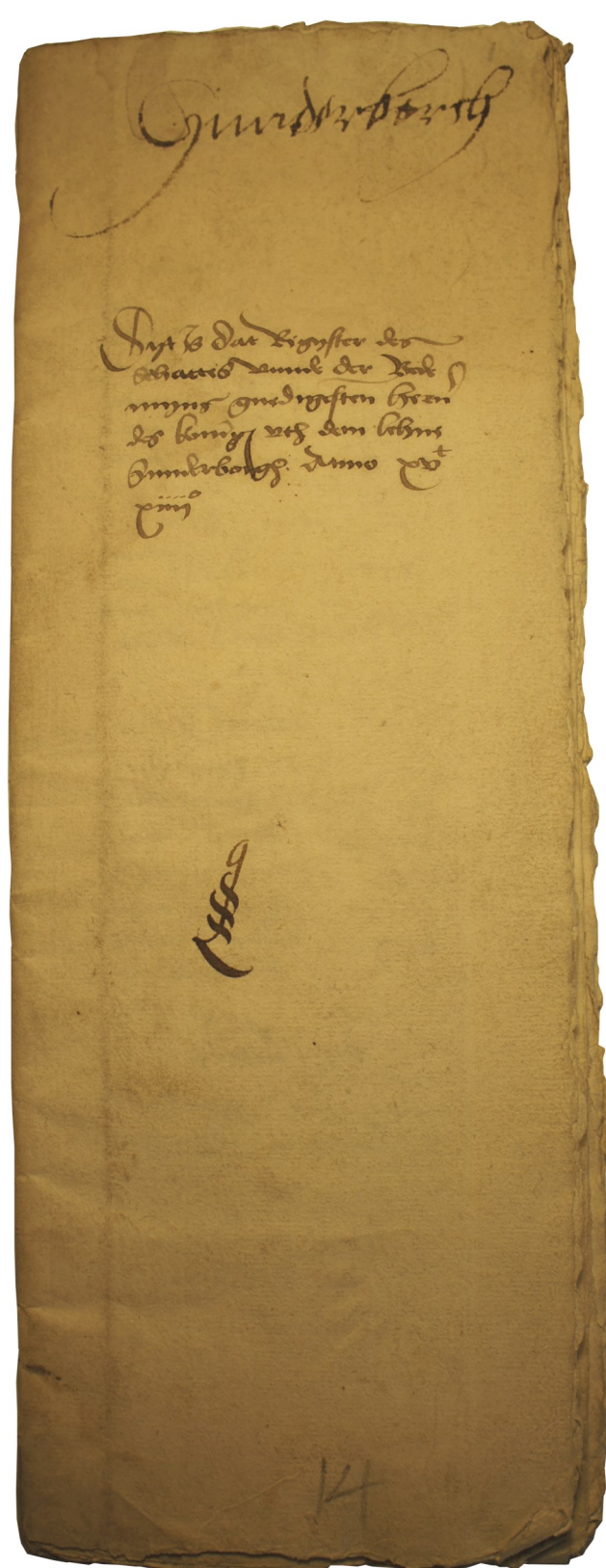
MARSTALS  
DÅBSATTEST

## Marstall 1514

Skattelister fra 1514 fra Sønderborg og Nordborg amter dokumenterer bebyggelsen fra slutningen af middelalderen. Mod nord Ommel og Kragnæs, sydligere ligger Drejby, og Trousslykke – hver kun på et enkelt bol med et par husstande.

Endelig ligger mod øst i nærheden af stranden en lille landsby på 6 meget små gårde. Disse gårde optræder for første gang i skatteregnskabet fra 1514 under navnet Marstall. Den ene af gårdene siges at være et halvt bol, mens 5 kun har hver en toft.

Foruden de 6 bønder, nævnes som nummer 7 Mads Fisker. Bebyggelsen på stedet er sandsynligvis langt ældre.

Saltede små torsk fra Marstal  
til Sønderborg slot i 1572

Frederik d. II har givet ordre til, at der hvert år inden 14 dage før

Martini skal sendes hofmesteren en tønne af de små torsk, som

saltes på Erre. I 1572 hører der kun lidt jord til husene i Marstal,

så folk søger deres næring på havet ved et livligt fiskeri.

Hertugeligt gods anlægges i Skovlandet.  
Bønderne styres med hård hånd. 1609

Der foregår nu rydning af den tætte skov på den østlige del af Ærø i forbindelse med Hertug Hans den Yngres' anlæggelse af nok et hertugeligt gods på Ærø, Gudsgave. Skovbevoksningen ved Drejby og Trousslykke er således ryddet helt til fordel for herregårdsmarker. Og bønderne bliver hoveripligtige fæstere på nye småbrug. Samtidig med skovrydningen på det østlige Ærø opdyr-

kes sumpe, og der oprettes stutrier og agerlandet udvides omkring landsbyerne. Det skal bemærkes, at det er af stor betydning for den hertugelige jagt at bevare skov og vildtbane i dele af Skovlandet. Næssene nord for Ommel og Kragnæs er stadig skovklædte.

Indskærpelse af Ærøskøbings  
købstadsprivilegier. 1623

Efter at der igennem mange år er sket en del omgæelse af Ærøskøbings købstadsprivilegier, givet af Christian II i 1522, så indskræpes disse privilegier igen på det strengeste af hertug Christian i 1623, ligesom faderen Hertug Hans den Yngre gang på gang håndhævede dem.

Det er således forbudt, under tab af varer og højeste straf, at sælge noget på fremmede steder. Alt korn, kød, kvæg, smør, lam, gæs, høns (undtagen dog heste)

skal bringes til Ærøskøbing - og befolkningen skal igen købe ind dér, hvad man behøver. Alle skuder og større både skal forlægges til Ærøskøbing, undtaget dog fiskerbåde.

Folk i Gudsgave len  
tilsidesætter nu  
åbenlyst igen Ærø-  
skøbings borgere

Eckernførdeforliget i 1634, hvor Ærø opdeltes i fire hertuglen, bliver tilsidesat af beboerne i Gudsgaves len til mærkbar skade og hinder for købstaden. Folk fra Gudsgave gennemstrejfer ikke alene hertugens gebet i Ærøskøbing og driver imod dens privilegier både købmandsskab og udførsel, de har endogså fremmede kræmmere og købmænd hos sig, hvorved byen mister sin handel og næring og hertugens rettighed og told bliver forringet. Handlende og håndværkere i Ærøskøbing beder hertug Christian over Ærøskøbing udvirke hos Ernst Günther over Gudsgave len, at Ærøskøbings privilegier må blive overholdt af hans undersætter til trods for, at øen nu er delt i 4 len med hvert sit told- og færgested.

EN FREMADSKUENDE  
KRONIK OM HVAD DER  
VIDERE HENDTE

Eckernførdeforliget i 1634 fik nemlig afgørende betydning for Ærø sidenhen

Ærø's enherskende hertug Hans den Yngre (1545-1622) lod øen gå i arv til sin ældste søn, Christian. Efter hans død var der ingen direkte arvinger, så øen blev delt mellem hans tre efterlevende brødre og en brorsøn. Delingen blev foretaget den 6. februar i 1634 efter forlig i Eckernførde.

Efter lodtrækning tilfaldt Søbygaard Joachim Ernst af Plön. Philip af Glücksborg fik Ærøskøbing med Voderup. Hertug Frederik af Nordborg arvede Graasten, men solgte snart sin part til broderen Philip af Glücksborg. Endelig arvede en sønnesøn, Hans Christian (1607-1653), Gudsgave Len, som det hed, senere Marstal sogn.

Øens deling i 3-4 små hertugdømmer gav købstaden Ærøskøbing konkurrence, selv om køb-



stadsprivilegierne i princippet skulle være uantastede. Udgangspunktet var, at handel med korn, kvæg og andre produkter skulle foregå i Ærøskøbing, men hvis varerne ikke kunne afsættes, måtte Søby og Marstal selv have lov at sælge varerne. Men hver

hertug ønskede selvfølgelig at få mest ud af sin part af øen, så der blev oprettet toldsteder i både Søby og Marstal.

Med tiden blev købstaden Ærøskøbing stækket, medens især flækken Marstal udviklede sig til

en markant søfartsby. Årsagerne var, at byen havde en naturhavn samt at både de holstenske og de danske byer lå inden for en vis radius. Endelig var befolkningen forholdsvis stor men jordløs. Der måtte tænkes alternativt, og re-

sultatet blev søfartssamfundet Marstal.

Gudsgave len regeredes af skiftende hertuger. I 1684 førte en arvedeling til, at Søby- og Marstaldelen blev samlet som en del af det Plön-Nordborgske hertugdømme. Da hertug Christian Carl i 1702 giftede sig med sin fars hofmesters datter, mistede Christian Carl sin besiddelse med residens på Søbygaard. Christian Carls bror arvede hans ærøske besiddelser (Søbygaard og Gudsgave len). Han døde barnløs i 1722, så Christian Carls søn, Frederik Carl von Carlstein, arvede, men ombyttede sine to ærøske dele og Nordborg med hertugdømmet Plön i 1729, så Søbygaard og Gudsgave vendte tilbage til kronen. Den midterste del af øen var stadig en del af hertugen af Glücksborgs besiddelse, men i 1749 købte kongen også denne del, hvorefter Ærø var forenet igen under kronen, men stadig som en del af hertugdømmet Slesvig

Ærø 1634-99



## 1650 - 1750

## Nytteløs klage over ulovlig handel

Baggrunden er, at Ærøskøbings borgere i 1664 klagede til Hertug Christian over tilsidesættelse af Eckernfórdeforliget af beboere fra Gudsgave len. Borgerne bad hertugen bringe klagen videre til hertug Ernst Günther af Gudsgave len.

Klagen gik ud på, at folk fra Marstal gennemstrefede ikke alene hertugens gebet i Ærøskøbings

og vedblev at gå imod byens privilegier med købmandsskab og udførsel. Man havde endogså fremmede kræmmere og købmænd hos sig, hvorved byen mistede sin handel og næring, og hertugens rettighed og told blev forringet.

Om det nytter, at privilegierne her i 1668 læses op på Gudsgave ting, skal tiden vise.

## SLUT MED MAJFEST

Hertugeligt forbud mod majfester og majtræ fra 16. juni 1693.

Det forlyder, at hertugen af Nordborg forbyder majfester og majtræer ved næste års majfester. Denne alfaderlige holdning må vi tage som et udtryk for, at festerne nu har taget overhånd og at hertugen vil os det bedste. Hertugen forbyder samtidig krogang før og efter gudstjeneste.

## NY SKOLESTUE

Hertug sørger for skolebyggeri i Marstal. 1705

Hertug Christian Carl har ikke alene været foregangsmand i kirkebyggeriet, men har fortsat den gode skik med at sørge for skolebyggeri og skoleordning i Marstal og har dermed overtaget forpligtelsen fra faderen hertug August, der grundlagde skole i 1697. Skolen har til huse i Tværgade.



Skolebygningen på hjørnet af Tværgade og Skolegade.

## MÅSKE SLUT MED HESTESMUGLERI FRA MARSTAL?

Kongelig forordning om toldsvigs afskaffelse 21. januar 1702.

Marstallerne har nu fået endnu en påmindelse om, at handel uden om købstæderne er forbudt - og det til trods for urimelige toldregler for Ærø, der gør smughandel livsnødvendig. Den udstedte kongelige forordning vedrører "Underslæb, der er begået med Udførsel af Øksen, Heste, Køer og andet Kvæg samt Korn

og Fedevarer fra vore Provinser Fyn, Langeland, Falster og Lolland og dessen underliggende øer over til Alsø, Ærø og Femern".

Marstallerne har ellers i længe tid drevet handel med heste på Margrethemarkedet i Heilighafen og derfra videre til det holsten-oldenborgske marked. Omkring en snes marstalskipperer deltager i denne handel. Heste

og kvæg skaffes på Langeland, hvor bønderne også kan se en fordel i at sælge til marstallerne uden om toldvæsenet. Smugler-ruten er hidtil gået over Ristinge hale til Ærø. Det skal ingen hemmelighed være, at der også foregår en del "landeprang" i landsbyerne med varer - korn, flæsk, skind, høns, duer og æg - den anden vej fra hertugdømmerne.



## MARSTAL FÅR SIN EGEN MØLLE

I stedet for at søge møllerne på landet i Graasten amt som hidtil har Marstalskipperen Christen Hansen fået hertugelig koncession på at bygge en mølle i Gudsgave len i 1723.

Marstals første mølle bliver en stubmølle bygget på Saksehøjen - kæmpehøjen lige vest for byen.



## Marstallere utilfredse med Jyske Lov

Den 11. september 1731 blev det oplæst på Gudsgave ting, at Jyske Lov skulle have gyldighed efter lenets indlemmelse i den kongelige del af hertugdømmerne i 1729. Hidtil har Chr. V Danske Lov været gældende i Gudsgave len, såvel som den stadig er det i de øvrige ærøske len.

Marstallerne er dog på et væsentligt punkt særdeles utilfredse med denne nye Jyske Lov, da arvebestemmelserne her kun lader enker arve en lille del af rørligt gods. Da Marstallere ikke ejer, men blot fæster jord af kongen,

og privatejendom derfor netop er af rørligt gods, så kan denne lovbestemmelse få fatale følger. Amtmanden i Nordborg ansøger derfor kongen om en ændring, der ikke stiller Marstals enker så dårligt og ugifte, "da enhver mandsperson har sky for at ægte en fattig enke der kun faar en bedste barns Del."

Til trods for utilfredsheden med loven i Marstal sker der øjensynligt ingen tilbageføring til Danske Lov.

Retssproget vedbliver at være dansk.

## Nu klager hele Syddanmark over marstalleres smuglerhandel og landeprang

Fra mange steder i Syddanmark er der indløbet mange klager over handel og landeprang fra Marstallere og Ærøboere i løbet af 1735. Det skader købstadens næring både ved handel og søfart. Farvandet mellem Rudkøbing, Svendborg og Faaborg ønskes derfor holdt ryddeligt med en skærbåd. Byernes skibe er nødsaget til at gå efter fragt andre steder, fordi de ikke kan købe så dyrt som marstallerne, der ved lejlighed kan fremskaffe smør, flæsk svin, ærter og andre varer ud ved landeprang og ganske fri

for told og konsumtion. Også i Rødby og i Maribo brokker man sig over landepranget, der er størst om efteråret i forbindelse med sildefangsten.

Ærøboer ligger lige uden for byerne, men ved nattetide søger de landet og afsætter deres varer ved landeprang og smuglerhandel.

Fra Langeland forlyder:

"Det at Marstal i fornum Tid, for ungefær 40 Aar siden, har været liden og en Fiskelejr at anse, mens formedelst den store Frihed, de haver haft med den liden

Tolds Erlæggelse af alle Slags Vare, som de haver handlet med, nu er i den Stand, at over 25 Galio-ter, Jagter og Batter foruden mange store Beltgaade der til Stedet befindes."

**Smuglerhandel fra Marstal fortsætter**

I andre havne, f.eks. Rudkøbing, er marstallerne berygtede for at handle toldfrit - eller regulært for at smugle! ... I Maribo klager man over den smughandel, der foregår ved de talrige udhavne og øer deromkring, det er "udi særdeleshed Ærøboere, som op-

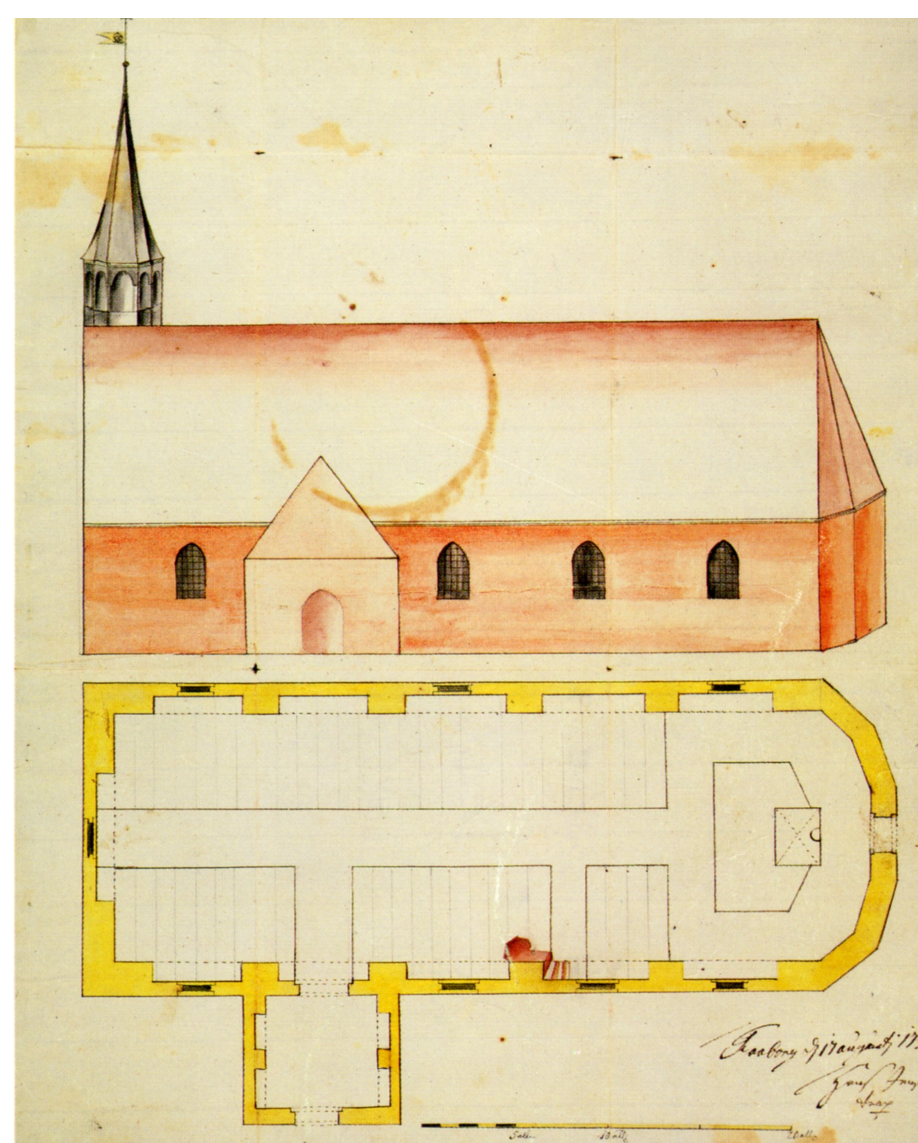
holder sig udi Søn om Dagen under den Pretext, at de fisker, mens om Nattetider søger de Landet og afsætter deres Varer". Også i Rødby er handlen elendig "formedelst det store Landeprang, som gaar udi Svang med Arrebohandelen om Efterhøsten udi Sildefangsten, da de ligger en Mil her fra Byen denne By til allerstørste fornærmelse". Også i Rudkøbing klager man over marstallerne, der kan "praktisere Smør, Flæsk, Svin, Ærter og andre Varer ud fri for Told og Konsumption".

## Marstal får sin kirke

Efter indtrængende ansøgning til kongen er der nu skabt forståelse for, at byens folk ikke længere kan drage den lange vej til sognekirken i Rise i al slags vejr. Hverken de gamle og svage eller kirkegangskonerne med de nyfødte kan være tjent med det. Det er befalet ved lov og forbundet med bødestraf, hvis barnet ikke døbes inden 8 dage! Først nu, hvor Gudsgave len ikke hører under hertugen, men under kongen, er der kommet skred i sagen. Marstal er bevilget støtte til eget kirkebyggeri med tilhørende kapellan ved Kongelig resolution 2. november 1736.

### Indvielse - og fordeling af stolestaderne

Det første spadestik til Marstal Kirkes grundvold blev taget 1. april 1737. Indvielsen blev foretaget af Biskop Christian Ramus fra Odense. Desuden var Provst Steenlosius fra Bregninge til Stede, Magister Kuhlmann, Rise, de øvrige Præster her på Landet, Rektoren i Ærøskøbing og alle Degnene her på Landet. Højtideligheden fandt Sted i mange Menneskers Forsamling og Overværelse baade her fra Landet, saa ogsaa fra Fyn, Langeland, Thorseng og alle omliggende Øer. Stolestaderne blev senere ind-



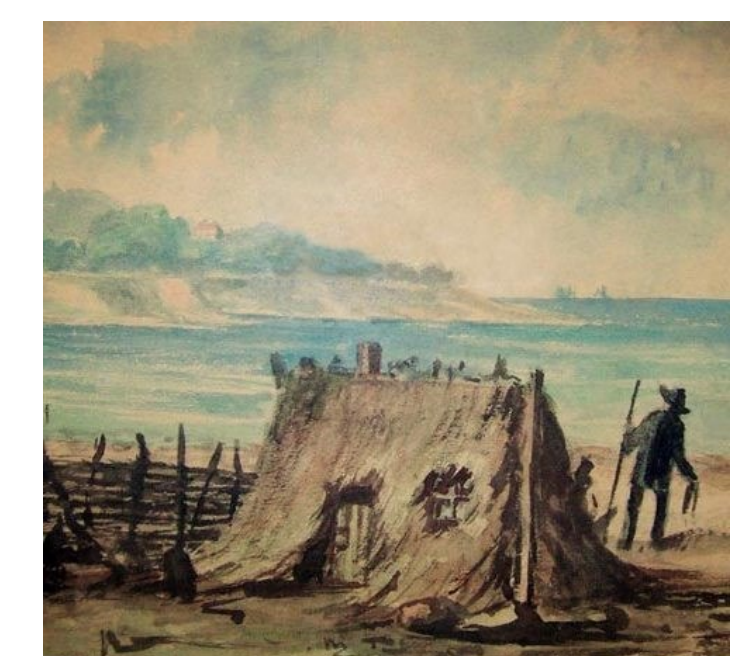
Murer Hans Jensen Traps tegning af Marstal kirke udarbejdet med overslag 1736.

delt af Provst Kuhlmann og en Kirkeskriver fra Odense: Først fik Kragnæs Bolsmand og Hustruer hver sit Stade, dernæst Ommels og Marstal Bolsmand og Hustruer, saa hvert Kaad i Kragnæs, Ommel og Marstal, Mand og Kone, hver sit Stade. Endelig de andre Marstals Indbyggere, som havde været behjælpelig med Kirkens Opførelse; tilsidst Bolsmandenes Tjenestekarl og Tjenestepige; alle uden noget Vederlag eller Betaling.

## KLAGER OVER MARSTALLERNES SILDEFISKERI VED LOLLAND

Der er i 1738 indløbet klager over, at bådejerne i Marstal hvert år i september går til Lollands sydkyst og opfører tanghytter, hvor de kan opholde sig et par måneder, ved Albu og særlig ved Kramnis, hvor der på en ø i udløbet af Rødby fjord jo er en udmærket plads til at tørre og op-hænge garn. Om aftenen går de til søs i deres både, der hver har en 4 mands besætning og 30-40 garn, som de driver i søen med natten igennem. Foruden disse drivnet har de nu også garn, som de har stående 2 mil fra Kramnis.

Fiskene bliver naturligvis straks i fersk tilstand solgt til omegnens beboere. Men om denne praksis kan blive ved er nu tvivlsomt.



Tanghytte på stranden.



1750 - 1808

# SET UDEFRA

## Magister Dyssel på gennemrejse i Marstal

Magister Dyssel, der også er præst i Nustrup, har skildret sit ophold i Marstal, hvor han ufrivilligt blæste inde 9 dage i året 1763:

### En By i ønskelig Opvæxt

Marstal er et Sted bygt på Strandkanten, som bestaaer af lutter Søefarende; en By i ønskelig Opvæxt; en af de rare Byer i Vore Tider, som tager aarlig til, da desværre vore øvrige Kiøbstæder tager aarlig af. Den har 83 Huse, men uden et Fodsbred Agerland, og er det Skade, at Husene for Rums Skyld maa bygges saa smaa og uordentlige. Dens Næring er blot Søefart, Fiskerie og

Handel.

Alt hvad Vergil siger til biernes ros, kan hentydes paa Marstallerne: de helmer aldrig; de ere i ideelig i Bevægelse; en Dag at ligge stille er for dem en Plage. De lever tarvelige, stille og indtagne. At stræbe og samle er alt deres Sag. De lader sig aldrig nogen Sag være sur og vanskelig, når der er mindste Haab. De tager visseligen mangen Fordeel fra andre, mindre flittige Stæder, og det er de at rose for. Denne Stræbsomhed gjør dem som sædvanlig meget misundte, især af deres naboer Lollikerne, og dog aflader disse aldrig at handle

med dem. Når det indfald stikker den lollandske købmand, så 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, da er det som om hans handel var død.

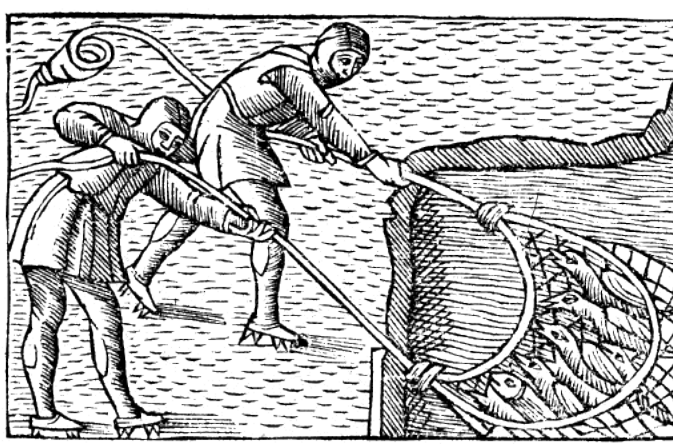
### Handel med Korn og Fedevare fra Lolland

Denne lille Bye eller Flekke eier alene til Søfarten, Fragter og Handelskab 38 store Jagter, foruden mindre Fartøjer. [...] Marstallerne's Fart og Handel er deri forskiellig at de sejlede fra Mikels dag hele vinteren igennem med varer fra Lolland, Fyen og

omliggende Øer, til Kiøbenhavn og de Holstenske Stæder. Deres Skibe ere snilde, sikre og Folket rette Søhaner. Når andre Stæders Skibe ere aftaklede, løber Marstallerne for fulde Sejle; og naar en anden Skipper skal først i Mangelighed drikke sin The og spise sin Froekost, før han letter, saa seiler Ærøboen på et stykke Ost og Brød eller en Pibe Tobak. Jeg ville ønske at kunne opvække en nidkier Stræben ved min Fortælling, som er sandfærdig.

### Sildefiskeri

Deres Fiskerie er ikke alene, til daglig Føde, ved deres egne Kyster; men med mangfoldige store Baade, som de kalde Beltebaade, gaaer de om Efterhøsten under Langeland, Lolland, Falster og Fy-



en og fisker en Mængde Sild.

Fiskerne hver har fire Garn, hver paa 40 Favne. Disse fæstes sammen i en Linie, om Aftenen seiler de ud i Strømmen, sætter Garnene ud, og binder Enden fast ved Baaden. Strømmen driver altsaa Garnene og Baaden med Folkene i den heele Nat, indtil de om Morgenen tager Garnene ind, og fører, hvad Gud har givet dem, til Land. Saadan Uleilighed underkaster sig Flittighed, i Haabet, og ofte i et uvis Haab. I et Par Aar har Sildefangsten været mager; men ellers er det ikke rart, at en Baad kan fortjene i beholdne Penge 50 Rdlr. og derover i Fiske-tiden, som varer henved 6 Uger.

### Eksempel til Efterfølgelse

En Bye i blomstrende Opvæxt. Gid den maa blive ved at tiltage, og ved sit Eksempel opmuntre andre Steder. Gid ikke Tidernes Yppighed skulde nogensinde besmitte den til sin Undergang; thi agter min Spaadom, I gode Marstallere! Naar tre S kommer i For-

agt, da falder Eders Velstand, naar Mændene foragter Seiladsen, Konerne Spinderokken, Døtrene Syenaalen; og naar tre K kommer i Agt, naar Kortspil gjør Eders Forlystelser, Kroegang Eders Vellyst, og Klædedragten Eders Værdighed, da gaaer Eders Lykke Krebsgang. Speiler Eder i de andre smaae Stæder. Dersom denne Bye ved et eller andet bliver understyttet, vil det med Tiden blive en vigtig Bye.

### Hver Stand for sig er bedst:

#### - Bønder på Ageren og Borgeren i Byen

Indvaanerne ønskede nok noget Agerjord til Byen. Jeg vilde ønske dem saa meget, at de kunde faa meere Rum til deres Huse, bedre Gader og nogle Haugepladser, men neppe troer jeg at jeg ønske dem meere; thi efter mine Tanker burde ingen Kiøbstad have Agerland; det er at gjøre blandede Byer.

## Gudsgave nedbrændt

Den 14. oktober 1767 nedbrændte Gudsgave til grunden. Kun et lille udhus blev reddet. Ilden opstod i nogle høstakke tæt ved gården, men det blev ikke oplyst ved brandforhøret, hvad årsagen til branden egentlig var. En lynild er dog ikke utænkelig.

Gården blev i sin tid opført på Skovlandet ved Marstal af Hertug Hans den Yngre, der havde Søbygaard og Gråsten under sig foruden store besiddelser i Slesvig. Hertug Hans den Yngre gjorde en del ud af landbruget ved at rydde skov og opdyrke moser.

Gården var tidligere udsat for en voldsom brand i 1728, hvor flere bygninger brændte, men hovedbygningen genopførtes no-

get udvidet i forhold til de første bygninger i bindingsværk. Den lille enetages hovedbygning var teglhængt og rummede to stuer, hvor af den ene var amtsstue.

Gennem årene har Gudsgave været drevet af forpagtere under hertugen. Den seneste var hertug Frederik af Plön, der dog afstod sine ærøske godser Søbygaard og Gudsgave til Frederik den IV af Danmark i 1729, hvor samtidig Gudsgave ophørte med at være amt. Forpagtningerne fortsatte under kongen, de seneste år var det et par ældre skippere, Chr. Carl Eschen og Hans Nagel Erikson, der forpagtede gården.

## Lollændere er trætte af det, de kalder toldsvig

Der klages 1772 fra de lollandske Købstæder over, at smuglerbådene er forsynet med overkomplet skydegevær, så at man må ekvipere sig dertil ligesom til et Felt-slag. Smugleriet går f.eks. således til: een alene går i land og til landmanden og bonden sælger varerne. Når så akkorden er gjort, og Ladningen, som gemmelig består af engelsk salt, vin, hør, humle, brændevin og tobak, således forsagt, får alle og enhver Bonde, som har købt og akkorderet med dem, en vis tid og Klokeslet, på hvilke varerne skal afhentes og igen leveres, hvad

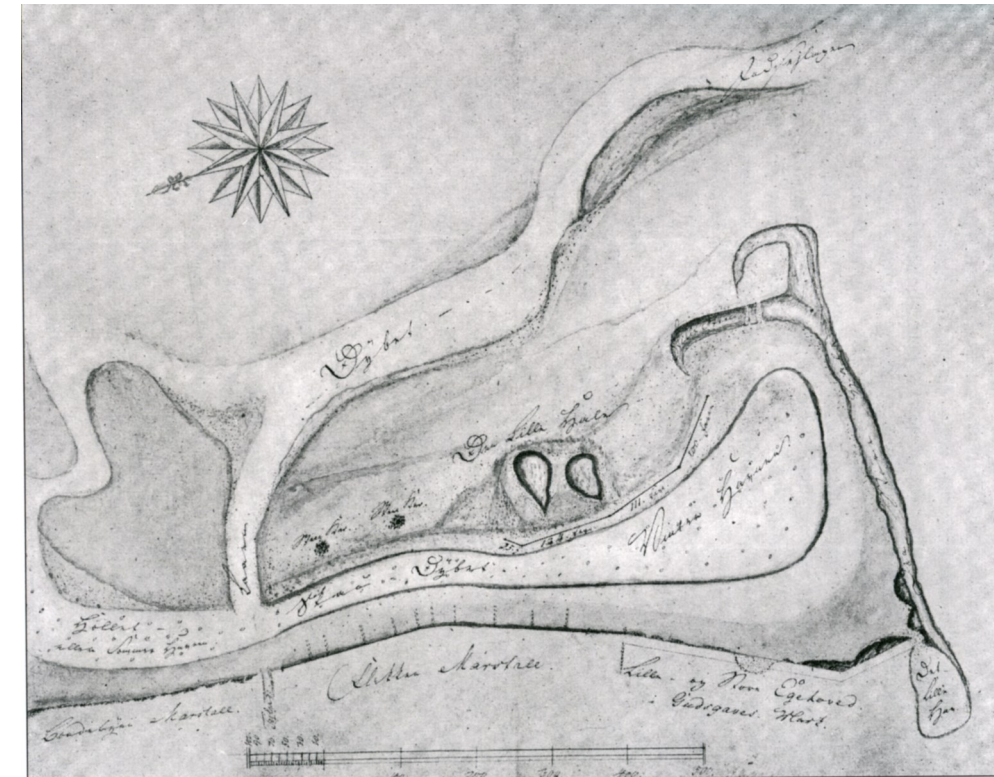
bønderne til dem udi betaling kan have solgt af korn og kreaturer, hvorved de på ganske kort tid bliver ekspederede. Båden er nat og dag forsynet med mandskab og ved den mindste bemærkede uro hidser sejl og eskaperer.

Når da varerne kan være kommet i Land, og samme ved inkvisition hos bønderne forefindes, sker konfiskation, og de alene lider tab og skade. Vil man erkyn-dige sig om dens navn, som de har handlet med, så er gerne dertil foregivet den, som ikke er Ejer af det allerringeste.

### Havnesikring i fuld gang.

For tre år siden gik nogle af byens vinteroplagte skippere i gang med at samle og slæde kampesten over isen til grunden nord for Holmen. Det var hensigten over et par vintre at være klar med et par store stenhobe eller stenkar, der skal skærme de oplagte skibe mod isgang fra øst. Årsagen til aktiviteterne er den, at den stadig voksende flåde kræver mere plads, og de større jagter kan ikke hales på land i en fart, hvilket kan være nødvendigt, hvis der opstår svær isgang. Her ved forårets frembrud i 1782 er arbejdet med at anlægge de to

stenkar færdigt. Havnen ligger ellers som den fra tidernes morgen er anlagt fra naturens havn, kun stenbroerne der går ud langs den



nordlige del af havnen er kunstigt anlagte, desuden er der rammet mange jagtpæle. Flere af skipperne snakker om at forbedre havnen yderligere med uddybning, og anlæg af bolværk for at beskytte vinterhavnen.

## Marstallere er årsag til købstæders forfald

Ifølge tidskriftet *Minerva* 1793, kan flækken Marstal drive mange købstadsnæring uden at svare købstadstynge. Forfatteren af artiklen fortsætter: "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 frygtelige Element, der ernærer dem. De fortjener al Ros. Disse Marstallere har ikke bidraget lidt til adskillige Købstæders og Landsbyers Ruin. Deres Flække er dels ved rosværdig Flid og Tarve-

lighed, dels ved nysmeldte Privilegier kommet i en usædvanlig kort Tid til en lige saa usædvanlig Rigdom og Størrelse, og som den har rejst sig har andre Købstæder knælet."

### Marstallere ejer nu selv deres Jord

I 1801 er de hidtidige Marstallere, Pilegaardskodene og kodene i Ommel og Kraghø, som tilhørte Marstallerne, i alt 77 kod, som hidtil har været i fæste under kronen, overdraget Marstallerne til fri ejendom.

## Batalje i Korsør

Korsør 10. oktober 1802:

Nok er det kendt, at Ærøboer dominerede handlen på Lolland-Falster og i de sydsjællandske havne, og at Marstallerne fra deres flække så at sige drev købstadsnæring uden at betale købstadstynge ved at købe korn direkte fra omegnens herremænd. Men at det ligefrem skulle komme til ballade, voldeligt overfald på søfolk og skibe fra Marstal, kunne man ikke have anet.

Det skete dog d. 10. oktober i Korsør, hvor man længe havde lidt under Ærøboernes handel. Et par af byens borgere fejrede en parade for kronprinsen på byens værtshus, heriblandt købmand Vincent Hansen og købmand

Poul Berg. Et mundhuggeri med en Ærø-matros endte med et klammeri mellem søfolk og et halvt hundrede af byens borgere med stokke, knipler og jernstænger og med Borgervæbningen i spidsen. De velfornøjede, intetanende Ærøboer var skipper Johan Svarre, Ernst Albrechtsen, Charles Jensen Friis og Jens Christensen fra Marstal, Johan Ahrent Svane fra Ærøskøbing og et par andre.

Angriberne huggede løs på fortøjninger og vanter. Snart var alle trosser hugget over, og jagten drev af under sejherrernes huraråb. Et par af mandskabet var sprunget i en båd for at redde en jolle. Det blev opfattet som et fjendtligt forsøg på landgang, og

en hagl af brændestykker tvang dem til at vende om. Også en karl, der var på vej efter et stort vridbor for at bore skibene i sænk, vendte om.

Vægterne var tilskuere til, at skipper Mikkel Jensen blev slået fordærvet, men de fik deres dom for ikke at have grebet ind. Politibetjent Hentzen fik 8 dage på vand og brød, og de to vægtere måtte bære den spanske kappe i alle byens gader. Retssagen trak længe ud. De involverede borgere fra Korsør fik 28 dage på vand og brød samt bøder på 60 og 30 Rdl. De tre hårdest dømte fik deres officersposter i Borgervæbningen



Vægter iført den spanske kappe

forbudt, og initiativtageren Vincent Hansen fik 6 måneder i forbedringshus efter dom fra Højesteret.



1808 - 1825

## Englænderne angreb Marstal

### En overraskende nyhed

Det var allerede blevet mørkt i aftes lørdag den 9. april 1808, da lensgreve Frederik Ahlefeldt Laurvig nåede hjem til Tranekær Slot efter en tur til Hou på Nordlangeland. Havde han haft bare en anelse om de ventende nyheder, havde han næppe udsat sin hjemtur til efter mørkets frembrud. Der kan derfor ikke være meget tvivl om, at han blev temmelig overrasket ved meldingen om, at to engelske fregatter, som havde lagt sig i farvandet mellem Langeland og Ærø, havde sat tre barkasser – kanonbåde – i vandet og roet ind for i første omgang at tage et par jagter fra Marstals

store handelsflåde. Englænderne havde haft held med at komme om bord på fartøjerne og sejle dem ud mod Østersøen, men da alle sømærker var inddraget og de ikke havde lokalkendskab til vanddybder og sejlrender, gik de to stjalne skibe hurtigt på grund. Det var naturligvis ikke et led i planen, og desperationen greb straks de engelske søfolk, som satte ild til skibene og forlod dem. Marstallerne sendte omgående både ud for at slukke ilden på de brændende jagter, men fjenden ville ikke acceptere sit nederlag og begyndte at beskyde byen. Marstal var under angreb!

Maleri af de to engelske fregatter.



## Middagen spoleret

Medens kanontordenen buldrede faretruende i og omkring Marstal, tog en del af befolkningen flugten ud af byen. Men ikke alle. Rygter vil vide, at skipper Klaus Madsens Ane Sofie fik et gevaldigt chok, da der midt under madlavningen fløj en ottepunds kanonkugle ind gennem køkkenvinduet i hendes hus i Korsgade 3. Bortset fra denne dramatiske oplevelse blev skaderne lykkeligvis ret begrænsede. Der blev sendt godt 20 kanonkugler mod byen, men præcis hvor mange fortaber sig i krudtrøgen.



Kanonkuglen, der endte i suppen.

### Storebælt spærret

Også Marstalskibene mærkede krigen. 23 Marstalskibe, som i midten af august 1807 var på vej med korn til Norge, var heldige, for de nåede at vende om, da de blev klar over, at englænderne havde spærret Storebælt.

## Taget til fange af englænderne

Ditlev Frederik Grube, som senere blev købmand i Kongensgade og far til Marstals første skibsmægler, Herman Christian Grube, var en ung mand på 18 år, da krigen brød ud i efteråret 1807. Han sejlede med en Marstaljagt, og da skibet blev opbragt af englænderne, fik hele besætningen lov at sejle bort i en jolle, medens englænderne beholdt den unge Grube og jagten. Ditlev Frederik Grube blev ført til England, hvor han sad som fange i blokskibet IRRESISTIBLE i Rochester. Det tog tre lange år, inden Grube atter fik sin frihed, men han spildte ikke

tiden, for han brugte al sin fritid sammen med en styrmand fra Bornholm til at lære sig mest muligt om navigation. Resultatet blev en håndskreven bog med titlen Navigation eller Styrmandskunsten, udregnet efter Hr. Professor Lous' Skattekammer, af Ditlev Fridrich Grube 1809. Efter tre års fangenskab blev Grube sat om bord på et engelsk transportskib, som sejlede tropper til Calcutta i Indien, og da krigen var forbi i 1814, sejlede Grube med et fragtskib fra London via Vestindien til Dragør.



Ditlev Frederik Grubes navigationsbog illustreret med de skibe, hvori han sad fanget på Themsen i England.

## Bybrand hænger Marstal

Mandag den 30. oktober 1815 var Anna Cathrine Andersdatter og tjenestepigen Barbara Pedersdatter beskæftiget med at hegle hør i laden i Prinsensgade.

Da tjenestepigen Barbara antændte en lampe, gik det galt, en stump af lyset faldt på gulvet, og de letantændelige materialer i laden og stråtaget blev hurtigt antændt.

Flere huse i Marstal, hvoraf de fleste var med stråtag, blev hurtigt ompændt af flammer og kort tid efter stod store dele af den indre by i brand. Det lokale brandvæsen stod magtesløst.



Bybranden oplyste nattehimmelen så det kunne ses på lang afstand.

I alt 70 huse nedbrændte totalt og 2 huse blev stærkt beskadiget. En stor del af Marstals gamle bykerne med smukke lave bindingsværkshuse blev flammernes bytte i løbet af kort tid.

Forsikringssummen opgjordes til 16206 rigsbankdaler – et kæmpebeløb i datidens valuta.

Det var en katastrofe for Marstal, hvis hovederhverv, skibsfarten, på samme tid var ude i en økonomisk nedtur efter tabet i krigen med englænderne og af

Norge året forinden. Der var dog hjælp at hente udefra – idet marstallerne gennem mange år havde oparbejdet et stort netværk i kongeriget og rundt om i byerne ved Østersøen.

## Rasmus Jepsen opfordrer til at bygge en Havnemole

Skipper Rasmus Jepsen mødtes med en kreds af folk, vinteren 1825, for at drøfte etableringen af en læmole med øst for at sikre skibene. Man blev hurtig enige og startede med at etablere et bolværk ved Frederiksoen.

Selve bygningen sker ved, at man samler og stabler kampesten.

Planen er, at molen skal strække sig over 1000 meter.

Samme vinter gik han også forrest ved etableringen af en søforsikringskasse.



Rasmus Jepsens selvportræt.



## 1825 - 1870

KOPPEPIDEMI  
I MARSTAL

Den 7. januar 1833 klokken halv syv om aftenen fik etatsråd og landfoged Carstens efterretning om, at der var børnekopper i Marstal. Han meddelte det videre til fysikus E. A. Møller, som havde været embedslæge på Ærø siden 1788. Møller skulle straks tage til Marstal og undersøge den syge ganske nøje. To dage senere kunne Møller meddele, at der vitterlig var koppeudbrud i Marstal. En række gode borgere trådte sammen til møde med landfo-

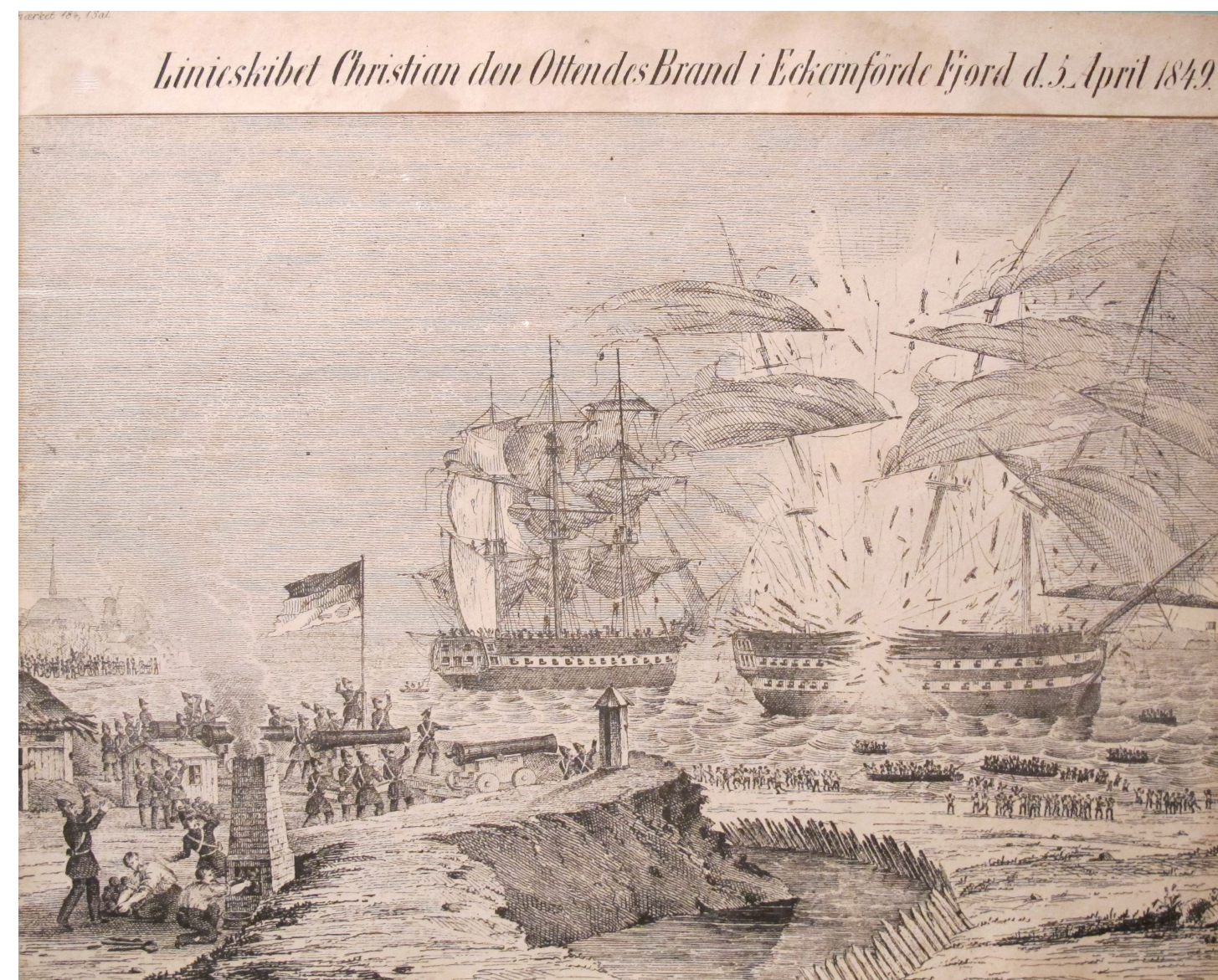
ged Carstens og fysikus Møller, så de kunne træffe de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger for at undgå, at smitten skulle brede sig. Resultatet af mødet den 10. januar 1833 afspejlede forordningen af 2. september 1811 om forebyggelse af koppeudbrud.

Lægen J. R. Hübertz mente, at det ærøske klima var så sundt og behageligt, at epidemier kun fik et meget lille omfang. Hans opmærksomhed over børnekoppernes hærgen i 1700-tallets Ærøskøbing antyder imidlertid, at der ikke kan have været helt sundt overalt – i hvert fald ikke i Ærø's lille købstad.

Marstallere i  
krig

Marstalleren Carl Stenhoff deltog i krigen mod Tyskland 1848-50 og mistede derved det ene ben under slaget på Eckernførde Fjord den 5. april 1849 om bord på linieskibet GEFJON.

62 søfolk fra Marstal gjorde tjeneste på dette skib. 7 af disse omkom og 7 andre blev invalideret. Stenhoff fik efter slaget en medalje, men måtte dog opgave at sejle til søs og blev i stedet bagermester.



Tegning viser slaget ved Eckernførde.

## MARSTAL FÅR POSTHUS

Skipper R. M. Rasmussen er fra den 15. maj 1852 udnævnt til postekspeditør i Marstal, og der bliver indrettet postkontor i hans privatbolig, Fiolstræde nr. 1.

Der bliver nu fast postgang til Ærøskøbing mandag, onsdag, fredag og lørdag eftermiddag.



Postkontoret ligger til højre for indgangsdøren ved trappen.

BEFRAGTNINGSMÆGLER  
STARTET I MARSTAL

Herman C. Grube har i året 1861 startet ny virksomhed som befragter af skibe. Tidligere sejlede skibene på lykke og fromme til danske, slesvigske eller tyske havne for at finde passende fragter, og tit slog flere skipper sig sammen og sendte et skib til Kiel for at forhøre sig der eller til Hamborg, om der var fragter at få.

Da der stadig ikke er telegraf i Marstal må telegrammer sendes med sejlbad til Rudkøbing, hvor man ofte må vente på svar.

Telegrafforbindelse til Langeland  
etableret

Efter afslag fra regeringen for at få den til at lægge en linie til Marstal besluttede Kommunalbestyrelsen at tage sagen i egen hånd, og der dannedes i slutningen af 1862 et aktieselskab, hvortil kommunen bidrog med pengene fra salget af et vagthus, som kommunen i sin tid havde opført under krigen med England. Nu kunne telegrafkablet til Langeland lægges, og i begyndelsen af 1863 blev linien åbnet til glæde for søfartens stærke udvikling.



Telegrafstationen i Kongensgade med telegrafbestyrer Mygind og familie.

ÆRØ VÆK FRA  
HERTUGDØMMERNE

Ved freden den 30. oktober 1864 i Wien, der afsluttede 2. Slesvigske Krig måtte Danmark afstå hertugdømmerne Slesvig, Holsten og Lauenborg til sejrherrene Preussen og Østrig. Dermed gik næsten 40 procent af Det Danske Monarki tabt.

Ved freden skete der også en udveksling af områder, så de Kongerigske enklaver blev overført til Slesvig og dermed til Tyskland. Til gengæld blev Ribe Herred, Nørre Tyrstrup Herred og Ærø overført fra Slesvig til kongeriget, og der-

med blev forbindelserne med hertugdømmerne og Sønderjylland kappet, og hertugdømmerne blev udland. Den omfattende skibsfart i bunden af Østersøen led hermed et knæk. Dette stækkede imidlertid ikke Marstals søfart. Tværtimod blev blikket nu rettet udad, med større skibe.

Efter dette kommer øen i 1867 administrativt under Svendborg amt. I gejstlig henseende nedlægges Als Ærø Bispedømme og Ærø kommer tilbage til Odense Stift.

Regelmæssig dampskibssejlad  
etableret fra Svendborg

Den 25. juli 1865 anløb damperen ROLF for første gang Marstal.

Damperen kunne desværre på grund af vanddybden ikke gå ind til broen, men måtte ankre uden for havnen og sætte post og passagerer i land med båd.

Postvæsenet afsluttede kontrakten med et interessentskab i Svendborg ved konsul H. J. Rasmussen, Svendborg, samt færgemand Hoff, Rudkøbing, om at befordre posten mellem Svendborg, Rudkøbing og Marstal.



S/S ROLF ankommer Marstal

## Stor fremgang for skibsfarten

Der er god gang i værfterne på havnen, hvert år bygges nye skibe til byens redere. I begyndelsen af 1866 står der to skonerter på stablen, og en tredje vil snart komme under bygning.

Forrige år var der fem nye fartøjer af tilsammen 180 læsters drægtighed.

Generelt er årene efter 1864 en tid med liv og røre i Marstal og med fornyet driftighed i alle forhold. Der er blevet arbejdet med iver for at gøre skibsfarten så frugtbringende som muligt. "Det

går an med Mikkel, men når Morten kommer, er det bedst at komme hjemad" har man før sagt. Nu sejler man så længe, det overhovedet er muligt, og mens man før lå og ventede i modvind, går man nu Skagen ud og krydser sig frem i stedet for at gå ind til Frederikshavn for at afvente bedre vejr.

FRA FLÆKKE TIL  
HANDELSPLADS

I året 1861 blev Marstal fra Flække ophøjet til Handelsplads, der medførte bedre handels og erhvervsforhold.

MARSTALLERSKIB  
OVER ATLANTEN

Skibsportræt af AMANDA

Briggen AMANDA var det første sejlaskib fra Marstal, der sejlede tværs over Atlanten. Året var 1869, da skibet afgik fra Setubal med en last salt til Santos i Brasilien.

## NYT VÆRFT I BONDEBYEN

Reder H. C. Christensen etablerer 1869 i Bondebyen eget værft lige nord for havnen. Det er en perfekt placering, da grunden går direkte ud til den gravede rende tæt ved havneindsejlingen.

I september 1868 sendte H. C. Christensen sin ansøgning af sted til ministeriet, som straks efter udbad sig havnekommissionens holdning i sagen, og den var positiv. Der var ikke noget i vejen for at anlægge et værft, når blot det ikke skadede Marstal Havn under storm og højvande, og så længe

vejen forbi værftet var farbar af hensyn til skibe på reden.

H. C. Christensen havde tidligere overvejet at få fat i arealet foran huset på hjørnet af Prinssegade, men med en sådan placering var området ikke så privat, som H. C. Christensen ønskede det.



## FRA TO TIL TRE MASTER

Skonnertbrig HANS CHRISTENSEN (ex OLD PETER), blev ombygget 1868 fra at være skonnertbrig til 3 mastet barkentine.

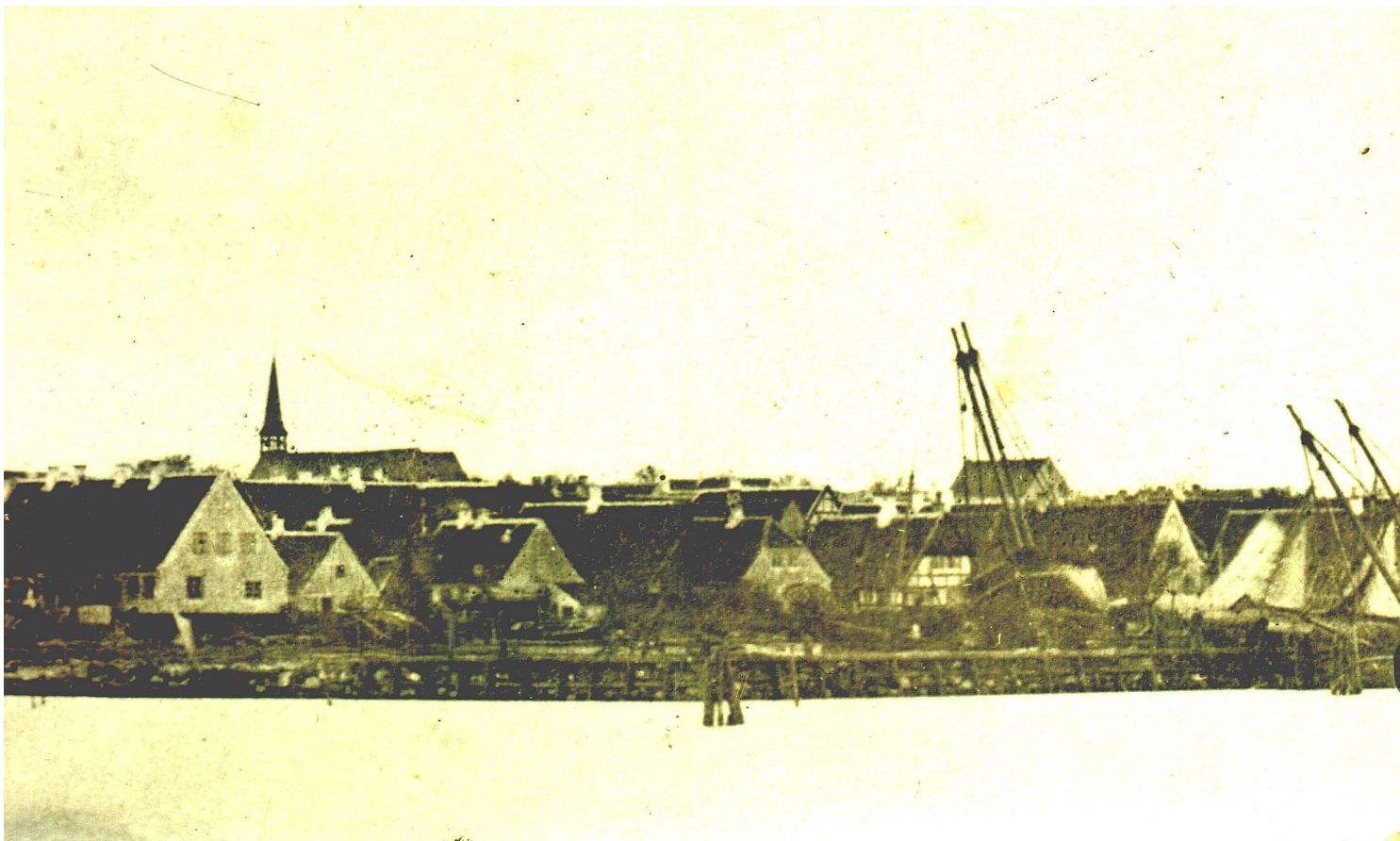
Skibet er oprindeligt bygget 1841 i Faaborg og måler 199 bruttotons. Den kom derfra til Ærøskøbing, hvorfra den blev købt i 1860, for 3.000 rdl. af H. C. Christensen med en halvpart, og skipper Jens Olsen 1



ottendedel part og Hans Christensen (sønnen, til H. C. Christensen) 3 ottendedele part.



## 1870 - 1913

Voldsomme ødelæggelser  
over alt efter Stormfloden

En af havnens skonnerter ses her liggende på kajen, hvor den drev op under stormfloden den 13. november 1872.

Da stormen havde lagt sig og vandet trukket sig tilbage, stod man over for to vigtige opgaver. Den ene var at få ryddet op i vraggodset og få genopbygget det forlørte. Det andet var at forsøge at forhindre, at en eventuel kommende storm af samme styrke kunne få lige så store følger.

Over alt gik man i gang med at rydde gader og veje for vrug og strandingsgods. Man forsøgte så godt som muligt at sortere tingene, således at ejerne kunne få deres ejendele tilbage. De fartøjer, der i Marstal var drevet op i gaderne, og som kun var beskadiget i mindre omfang, blev så hurtigt som muligt repareret og igen søsat. Men ikke alt kunne repareres.

Birkholm forsvandt i  
vandmasserne

Da vandet begyndte at stige, var befolkningen ikke særligt bekymret, idet man blot regnede med, at det blev et højvande af den slags, digerne havde modstået tidligere. Da vandet begyndte at sprøjte ind over tangvolden, blev man lidt urolig, og da vandet vedblev at stige, besluttede man til sidst at flytte hvad flyttes kunne op på lofterne. Værst var det med kreaturerne, som jo ikke kunne tages med op på lofterne. En del af dem bjærgede man ved at binde hovederne op under loftbjælkerne og stoppe halmknipper ind under dem, for at de ikke skulle falde. For nogle lykkedes

det af få deres får med op ovenpå. Man var naturligvis meget nervøse for, om husene kunne holde til vandpresset, husene var bindingsværkshuse med lerklinede vægge, som hurtigt blev skyllet ud, så vandet havde frit løb gennem husene. Det mest udsatte i husene var skorstenen, og den faldt da også i næsten alle bygningerne.

Flere dramatiske hændelser  
under stormfloden

Et sted havde man lige fået alting flyttet op på loftet, herunder også fårene. Et lille barn, som endnu lå i sin vugge var også kommet op, og for at få et godt lunt sted til den lille, havde man anbragt vuggen tæt op ad skorstenen. På

den anden side af skorstenen var fårene placeret. Da den gamle bedstefar kom op på loftet, indså han straks det farefulde i situationen, og han sprang øjeblikkelig hen og greb vuggen og bar den hen i den anden ende af loftsrummet. I samme øjeblik faldt skorstenen sammen og dræbte fårene, men barnet blev reddet.

Et andet sted havde man opdaget, at en stor træstamme var kommet drivende, så den lå og huggede ind mod bindingsværket med det resultat, at huset rystede og var kraftigt udsat for at styrte sammen. Med fare for sit eget liv gik manden ned i det kolde vand, vadede ud og fik helt alene skubbet træstammen fri af huset, så den kunne drive bort.

## NY NAVIGATIONSSKOLE INDVIET

For at få ordentlige undervisningsforhold besluttede Marstal Kommunalbestyrelse at bygge en egentlig skolebygning til Marstal Navigationsskole. Bygningen blev opført i Tordenskjoldsgade og blev indviet 1. december 1881.

Navigationundervisningen har kørt i mange år og startede oprindeligt som privatundervisning i forskellige skipperhjem om vinteren.

Første kendte underviser i "styrmandskunsten" var Christen Eriksen, som nævnes i 1803. Eksamen skulle så aflægges i Tønder og senere i Flensborg

Den første egentlige navigationsskole startede i 1860 med ret til at afholde eksamen fra 1861.

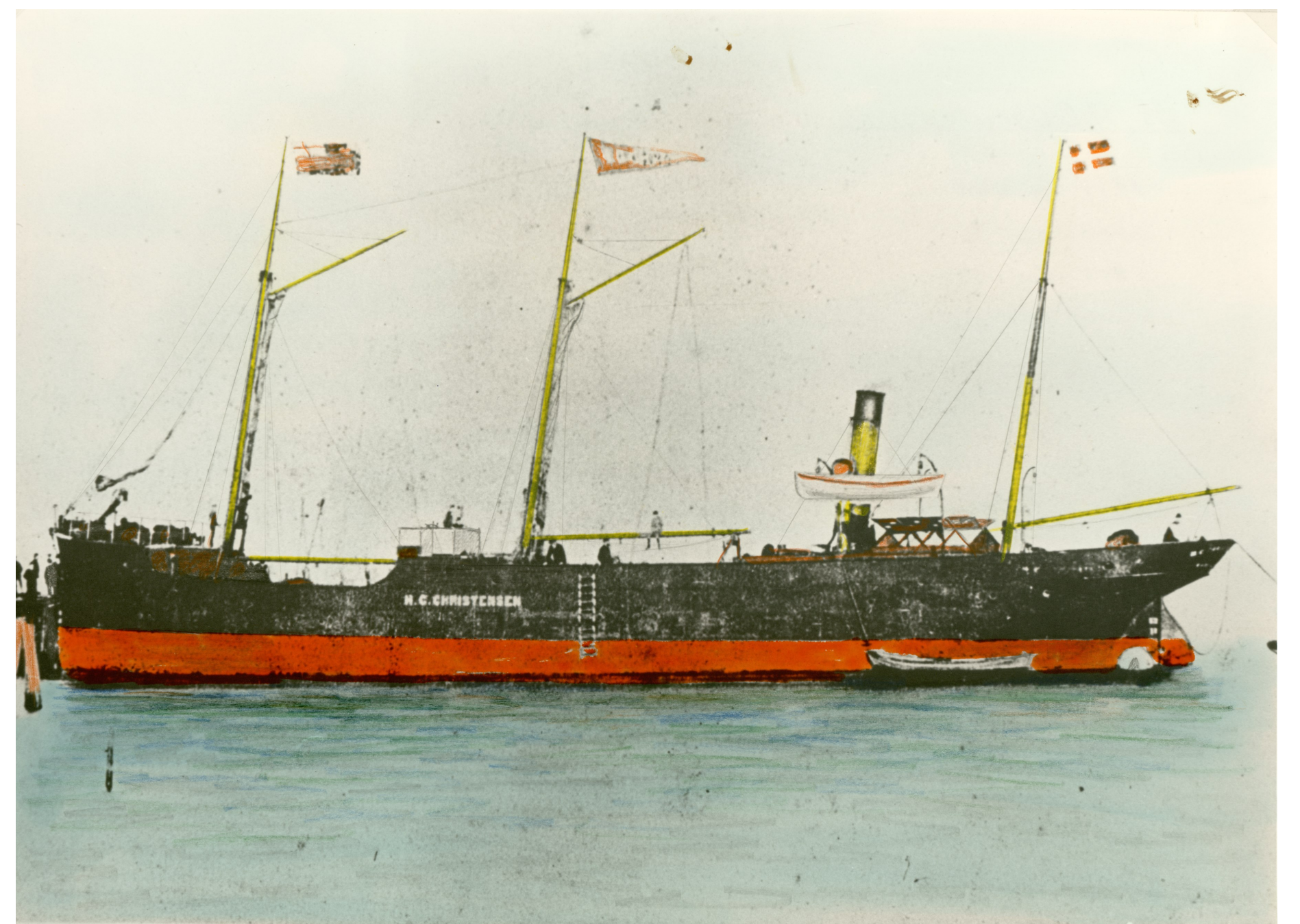


Skolebygningen ses her ved indvielsen.

Fra 1865 og op til 1881 drev skipper J. Chr. Jepsen navigations-

skole i bygningen på hjørnet af Kirkestræde og Kongensgade.

## Nyt Dampskib til H. C. Christensens Damp- og Sejlskibsrhederi



Det netop nybyggede dampskib H. C. CHRISTENSEN er rigget med tre

master, bygget i Wallsend, Skotland, Skibet har en bruttotonage på 323 t. hos Schlesinger, Davis & Co. i 1889. og kan laste 550 t.

MINDESMÆRKE rejst på  
Marstal havneplads

Den 26. september 1913 afsløredes mindestenen om bygningen af havnemolen i Marstal. På stenen står teksten:

FÆDRENES FLID  
VED HAVNENS ANLÆG  
1825  
BELØNNER SLÆGTEN MED  
DETTE MINDE.  
1913  
ENIGHED GØR STÆRK



smykket med små flag langs facaden ud imod havnepladsen. Omkring jernstakittet var anbragt 8 flagstænger fra hvis top Dannebrog vajede.

På flagstængerne midt var disse forbundet med buer be-

trukket med blomster og grønt og hver bue prydet med små flag.

Jernstakittets omkreds blev udsmykket med guirlander og grønt, over mindestenen blev lagt et stort nyt dansk flag, der dækkede hele stenens forside, og

ved foden af stenen blev anbragt grankviste og grønt.

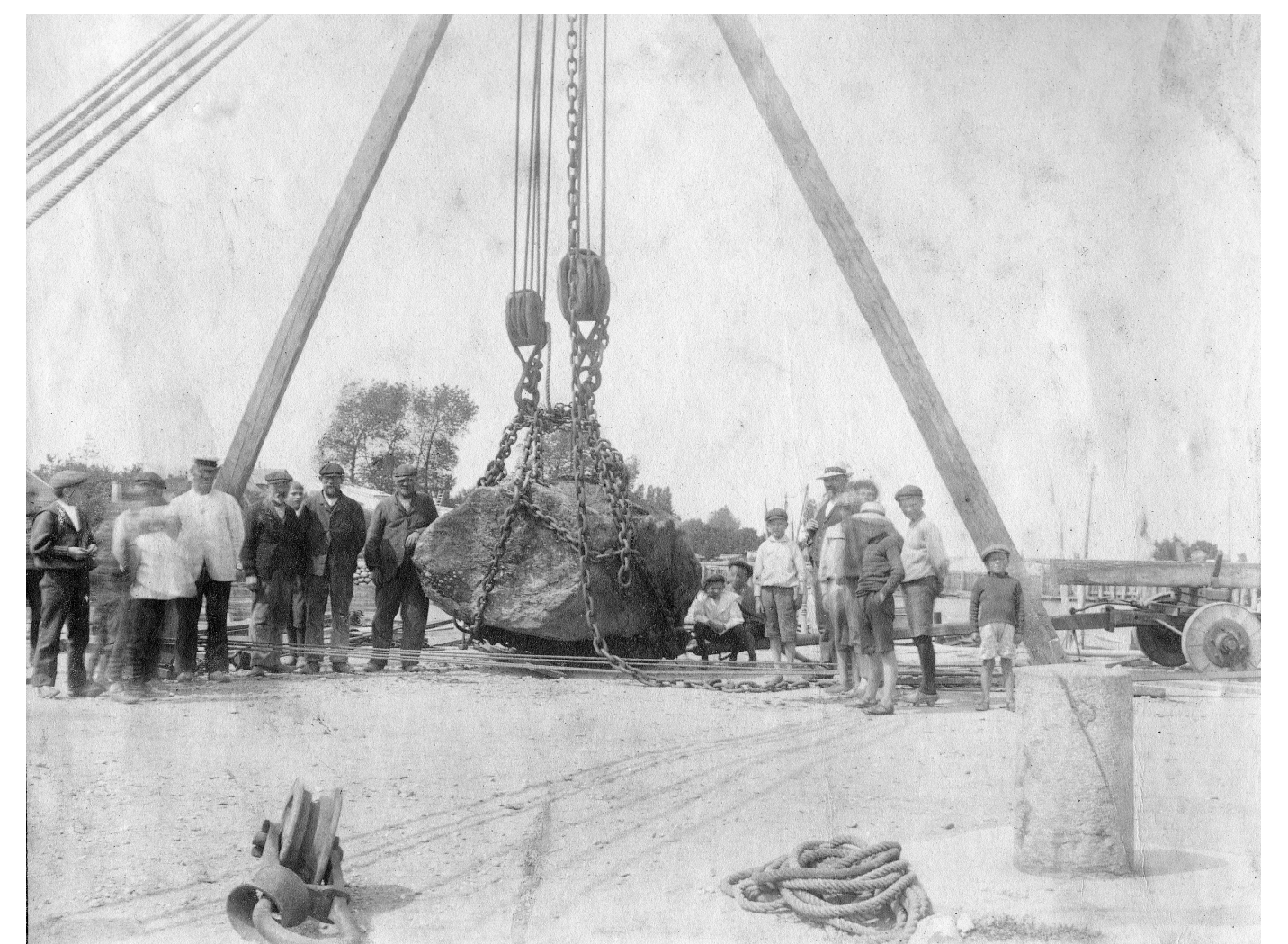
## FORHISTORIEN

Som et værdigt minde besluttede en kreds af borgere, at lade rejse en passende granitsten på Marstal nordre havneplads i nærheden af damskibsbroen. Den store sten, som den 27. Februar 1829 ved hjælp af 14 heste og 50 mænd blev slæbt ud på Halen, kunne være passende.

Stenens dimensioner beskrives således: 4½ alen lang, 3 alen bred, vægt ca. 14 tons og 2 alen høj.

Ved Halens årlige forskydning ind i havnen var stenen bleven tilbage og lå herefter ca. 50 til 51 alen ude i søen.

Da vejret lod til at blive fint, tog hr. L. J. Bager ud til stenen med 2 kranflåder under bugsering af en motorbåd. Endvidere medfulgte skibsriggeren Raahauge, Vennestrøm Jørgensen og havnefoged



Stenen ses her hængende i kraftige taljer.

Chr. Folmer, som straks gik i gang med at hæve stenen. Stenen blev løftet og forsvarligt fortøjet imellem begge flåder og bugseret indtil havnen.

Den 17. juli formiddag blev stenen taget op på Dampskibsbroen under overværelse af en stor skare mennesker, og en del af disse hjalp til med at gå rundt i gangspillene.

Samme dags eftermiddag blev

stenen læsset på en stærk transportvogn, der blev trukket af den forsamlende mængde.

Stenen aflæssedes derpå i nærheden af det sted, hvor den nu er anbragt.



## 1913 - 1925

## Bark HERMES af Brantevik strandet ved Marstal

HERMES afgik den 22. oktober 1914 fra Kiel med 585 tons koks bestemt for Norrköping. Skibet blev bugseret til søs, der var varierende vind og mest dårligt vejr.

De ankrede nogle gange ved Femern. Den 28. lå skibet opankret på nordvestsiden af øen, her kom der en tysk patruljebåd og tog barken under bugsering gennem det minerede Femernbælt til Staberhuk på den modsatte ende af øen. Her ankrede sejleren igen på

grund af stille og dis. Om eftermiddagen lettede disen og dermed også HERMES, idet der var kommet lidt luft. Vinden friskede imidlertid mere, men på grund af det hårde vejr kunne de ikke sætte mere sejl. Fartøjet drev hurtigt af sted for vind og kraftig strøm og snart pejledes i NV Kjeldsnor fyr eller Gulstav fyr på Langelands sydspids. De besluttede at holde tæt ind mod land, og gik tæt på Kjeldsnor for at gøre



HERMES ses her under losning af kokslasten

opmærksom på nødsituationen via fakkelblus. De holdt ind i Marstal Bugt, men opdagede så, at de var kommet for langt ind i bugten. De prøvede derpå at halse rundt, men inden de kunne nå at foretage sig videre, havde HERMES taget grunden.

Svenskeren arbejdede hårdt på grunden, og ved midnat var skibet løbet fuld af vand. De afbrændte fakler, men først om morgenen kl. 7 kom to motorbåde ud fra Marstal og de tog de 9 søfolk med i land, medens skipperen Gustav Alfred Johansson kom i land med lodsåden. HERMES stod en halv sømil øst for Eriks Hale.

## GIK I STÅ VED SØSÆTNINGEN



Under søsætningen af skonnert FULTON gik den desværre i stå, da den ramte vandet.

Herefter måtte den slæbes ud ved hjælp af et gangspil og en stor blok i en jagtpæl.

## Bramssejlskontert ELLEN krigsforlist

Rederiet H. C. Christensen fik hurtigt krigens konsekvenser tæt ind på livet, da den tremastede bramsejlskontert ELLEN mødte en tysk ubåd tirsdag den 6. juli 1915 på rejse fra Tønsberg til Liverpool med 94 stander træ. Skibet var afsejlet Tønsberg fire dage inden og havde haft en god rejse. Den 6. juli udviklede der sig en kraftig tåge, men da den lettede ved femtiden om eftermiddagen, viste det sig, at der lå en ubåd langs siden af ELLEN. Skipperen, Niels Larsen Nielsen, fik besked på at gøre skibets papirer klar og få redningsbåden sat i

vandet. Det blev klart i løbet af ti minutter, og i mellemtiden var der kommet en officer og nogle matroser fra ubåden om bord på ELLEN, og de medbragte en dunk benzin. Ubådsfolkene havde travlt, for medens ELLENS besætning var ved at gå i båden, var der allerede sat ild til kahytten og den midtskibs dækslast.

Da ELLENS fem mands besætning få øjeblikke senere sad i båden, drev tågen ind over skibet igen, og fem minutter senere kunne besætningen ikke se noget til ELLEN. De nødstedte blev enige om at ro mod nordøst i retning



ELLEN ved værftet i Marstal

mod Lidesnes i Norge, og de roede hele natten igennem. Tidligt på morgenen begyndte det at

blæse op, og så blev sejlene sat. Det var stadig tåget op ad formiddagen, men ved ti-tiden kom der lidt opklaring og ikke længe efter dukkede en damper op. Besætningen fik sat et nødsignal på masten, og kun tyve minutter senere var damperen så tæt på, at ELLENS besætning kunne se, at redningsmanden var et svensk skib ved navn NAUTIG af Helsingborg. Torsdag eftermiddag blev ELLENS besætning sat i land i Helsingborg. Heldigvis havde alle overlevet de dramatiske døgn, men hjemme i Marstal ventede en betragtelig regning til skibsrederen, som ikke havde forsikret det tyve år gamle skib.

## TYSKE UBÅDE LIGGER PÅ LUR I NORDSØEN



3 mst. bramsejlskontert CIMBRIA opbragt af tysk ubåd.

Den 1. februar 1917 indledte tyskerne den uindskrænkede ubådskrig. Målet var selvsagt at ødelægge enhver form for sejlads, og langt hen ad vejen lykkedes forehavendet. Tabstallene

gik omgående voldsomt i vejret, og hvor fem danske søfolk havde mistet livet ved sænkning i 1916, steg tallet i 1917 til 133. I alt steg tabet af menneskeliv fra 158 i 1916 til 263 i året 1917.

## NYT POSTHUS PÅ MARSTAL HAVN



Marstals nye, store postkontor blev den 12. oktober 1919 taget i brug. Bygningen havde kostet

158.000 kr. at opføre. Telegrafvæsenet fik ligeledes station i bygningen.

## MARSTAL SPAREKASSE 100 ÅR

28. februar 1822 gik 32 personer sammen og oprettede Marstal Spare- og Laanekasse. På den tid var der kun to sparekasser i Danmark.

Sparekassens kontor blev fra starten etableret ved J. H. Lorenzen, som også var den første regnskabsfører. Fra 1863 overtog man konkursboet på hjørnet af Kirkestræde og Kongensgade og indrettede sig der.

1890 opførtes en ny bygning i Kirkestræde ved siden af den gamle, som blev solgt.



Sparekassen i Kirkestræde.

## Panter for lån 31 dec. 1824

98 sølv spiseskeer	32 sølvknapper
25 sølv theskeer	1 guldring
1 sølv fiskeske	1 stk. dreil
1 sølv punscheske	3 høgarns lagner
1 sølv forlæggerske	14 lagner
1 sølv flødeske	2 tinfade
2 børneskeer	1 tinske
4 lommeure	1 messingkjedel
3 sølv sukkerstænger	1 kobberkjedel
1 sølv svampdaase	2 malmgryder
3 sølv hovedvandsæg	1 malmmorter
2 par sølv knæspænder	4 kobberkjedler
2 par sølv skospænder	4 messingkjedler
12 par sølvspænder	2 messing sieskaale

## Havnen fyldt med oplagte skibe

Krisen har taget livet af adskillige rederier, og navnlig krigstidens nystiftede foretagender. Oplægningerne kulminerede i første halvdel af 1921, hvor henvend en trediedel af den danske handelsflåde var oplagt. Det lettede på økonomien, at rederierne fik udbetalt erstatningssummerne fra krigsforsikringen og fik sat hyreudgifterne ned i 1922, så der kom gang i hjulene igen, men da den danske krone blev revalueret til 1914-værdien i 1925, blev benene så at sige slået væk under skibsfarten, som pludselig oplevede et voldsomt fald i konkurrenceevnen, fordi indtægterne kom ind i udenlandsk valuta, medens udgifterne skulle afholdes i de revaluerede danske kroner.

Oplagte skibe i havnen 1922





## 1925 - 1940

**Danmarks sidste nybygget  
sejlskib løb af stablen**

Fredag d. 13. marts 1925 kl. halv-fire søsattes et ny skib til Newfoundlandsturen fra Edv. Hansens værft i Marstal. Skibet fik navnet ACTIV og skal rigges som tre mastet sletskonneret.

Skipper bliver Kaptajn E. Christensen, Snaregade, Marstal.

*ACTIV under bygningen.*

**Nye strandhuse**

I 1927 blev der givet tilladelse til at opføre nogle små sommerhuse på Halen. Husene skulle - med 10 meters mellemrum - placeres ved siden af de fem, som allerede stod der

Strandhusene set fra Halevejen.

**"De Gamles Hjem" i Marstal"  
blev navnet på Marstals nye alderdomshjem i 1925**

Allerede i årene 1916-17 blev der taget initiativ til byggeriet. Der blev nedsat en komite, og denne lod afholde basarer, som med stor velvilje blev støttet af befolkningen, så det var ikke et helt ringe beløb, der ad denne vej indkom til formålet. Købmand Hans Christensen havde da skænket grunden, hvorpå bygningen nu ligger, og danskamerikanneren, skibsreder Minor og hustru, som begge var marstallere, overraskede under et besøg i fødebyens komiteen med en meget stor



pengegave, og i løbet af nogle år var der i alt indkommet ca. 100.000 kroner, et ganske enestå-

ende resultat. Derefter lod man hjemmet bygge.

**Marstal får et museum**

En kreds af borgere tog den 17. oktober 1929 initiativ til at oprette et museum i Marstal og ved et møde på hotel "Ærø" tegnede der sig straks 49 personer som medlemmer. Museet fik navnet **Marstal og Omegns Museum**.

En bestyrelse blev valgt og kom til at bestå af medinitiativtager købmand og skibshandler Jens Hansen, borgmester og navigationskoleforstander Frederik Hansen, lærer Levinsen, skibsbygmester L. J. Bager, frk. Camilla Albertsen, frk. Maren Christensen og billedhugger N. H. Petersen. Der kom straks gang i museet,

idet pakhuset i Strandstræde blev stillet til rådighed

Museumstankerne var ikke nye, allerede i 1914 var de langt fremskredne med indsamling af det specifikke for denne lokalitet, søfarten, som det centrale, men den da påbegyndte museumsforening blev imidlertid lagt på is, antagelig på grund af krigsbegivenhederne, der berørte marstallerne hårdt. Enkelte effekter blev dog indsamlet og opbevaret ved den lejlighed, eksempelvis en navigationsbog, håndskrevet under engelsk fangenskab af den unge sømand Ditlev Grube.



*Museets bygning i Strandstræde.*

**FLAG OVER TOP PÅ  
SKIBENE I HAVNEN**

Overalt i havnen og på de oplagte skibe gik flagene til tops onsdag den 16. marts 1927 i anledning af Anna og Hans Christensens guldbryllop.

Hele byen var med i udsmykningen, og så snart det mørkned lidt, tændtes på skibene lanterner og dampskibene blev smukt oplyst af kulørte lamper.

Men der skulle ske mere. Der var folkevandring ved havnen hele aftenen, og ved halv ni tiden var Havnegade og pladserne der nede helt sorte af mennesker.

Klokken 21 tændtes på taget af firmaets værkstedsbygning et



monogram mod himlen, hvor der stod 1877 H A C 1927.

Her efter kom et enkelt Blaaly fra skibssiden på H. H. PETERSEN,

og fra stævnen lød et skud, og så begyndte alle skibene et festligt bombardement med raketter og stjernekastere til ære for guld-

brudeparret.

Festen ved Havnen sluttede på den smukkeste måde ved, at et børnekor sang: "Der er et yndigt Land". Herfor takkede guldbrudden børnene.

**JULEBELYSNING  
PÅ TORVET**

I 1931 kunne marstallerne hygge sig med en ny juletradition, da der i december blev tændt lys i et stort juletræ på torvet i Marstal. Elektricitetsudvalget havde besluttet, at strømmen til træets lys skulle være gratis, og det var udvalgsformand og borgmester Frederik Hansen naturligvis glad for at have gennemført.

**Marstal får ny motorfærge**

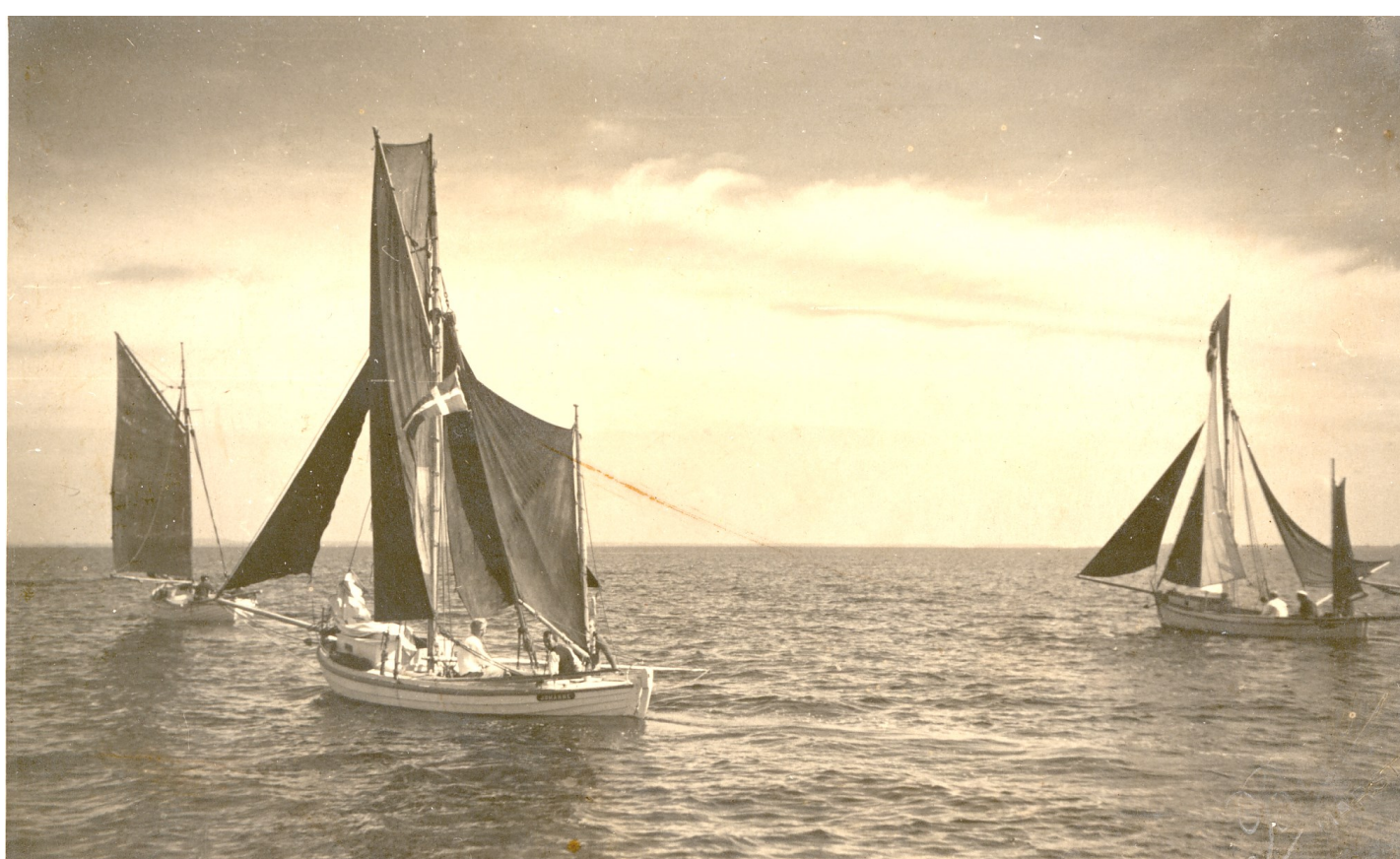
*Motorfærgen afgår her Svendborg.*

I april 1932 fik SFDS leveret passagermotorfærgen A.L.B. fra Svendborg Skibsværft.

A.L.B. havde en dieselmotor på 195 HK. og blev indsat på ruten Svendborg-Rudkøbing-Strynø-Marstal som natfærge til Marstal.

**GOD GANG  
I FISKERIET**

45 erhvervsfiskere og 30 bierhvervsfiskere med tilsammen 26 fartøjer og ca. 100 mindre både driver fiskeri fra Marstal og Marstal Landsogn i 1935. Redskaberne, der anvendes, er bundgarn, åleruser, torskeruser, rejeruser, skovlvod og temmelig mange ålevåd og garn og kroge. Fangsten er rejer, ål, ålekvabber, fladfisk, sild og torsk. Der bliver drevet en hel del drivgarnsfiskeri fra de såkaldte vojebåde, der ligger



og driver sideværts på bredningerne med voddene spændt ud fra bomme for og agter. Dette fiskeri foregår ofte om natten. Der-

for kan der ved sejlad i nærheden af havnen eller ved anløb af havnen være brug for lygter i de mørke timer.

**FREDERIK HANSEN GÅR  
PÅ PENSION**

Navigationskolens bestyrer gennem ikke mindre end 42 år, Frederik Hansen, faldt for aldersgrænsen og afgik med udgangen af juli måned 1935. En helt usædvanlig epoke i skolens historie var slut. At være bestyrer i så lang en periode som 42 år gav naturligvis anledning til visse myter om personen. Det fortælles om "fatter", som Frederik Hansen kærligt kaldtes, at han havde en så formidabel sans for tal, at han kun-

ne hele den femcifrede logaritmetabel udenad! Foruden at vie hele sit liv til navigationskolen, havde Frederik Hansen også overskud til i 25 år at være borgmester i Marstal. I januar 1935 skrev Frederik Hansen en nytårsartikel. Han udtrykte håb om et godt nytår, men gav også udtryk for en vis



bekymring for fremtiden.



## 1940 - 1944

Tyske fly  
over byen

Den 9. april vågnede byen op til larm fra flyvemaskiner og meddelelsen om, at Danmark var blevet besat af tyskerne tidligt om morgenen. Rundt om i landet, men ikke på Ærø, havde tyske flyvemaskiner nedkastet et "Oprop" med meddelelsen om, at Danmark var taget under tysk beskyttelse mod krigsmageren Churchill.



Store formationer af tyske fly på vej op over landet.

Færgen til  
Rudkøbing  
indstillet

Der var mange gæster på Ærø, og øens hoteller var godt belagt i de dage. Da meddelelsen om Danmarks besættelse blev kendt, pakkede gæsterne imidlertid sammen og ville omgående forlade øen, medens de offentlige transportmidler endnu fungerede.



de. Gæster, som havde planlagt at tage eftermiddagsfærgen fra Marstal, kom ikke af sted, idet

færgen ikke sejlede på grund af mørklægningsdirektivet.

Alsang og musikalsk  
adspredelse

På kong Christians d. X's 70 års fødselsdag den 26. september 1940, var der store højtideligheder i Marstal.

Højtideligheden blev i 1940 arrangeret af Marstal Skipperforening ved Søassuranceforeningen Ærø's bygning i Havnegade. Skibsreder Kristian Albertsen bød velkommen, hvorefter der fulgte en række taler og blev sunget nationalsang og fædrelandssange. Man mener, at 1700 til 1800 mennesker deltog.

Bjærgning af  
lastbil

Den 19. april 1941 blev vognmand Chr. Almlunds lastvogn bjærget ved hjælp af fiskekutteren LAURA og havnens kranflåd. Den var seks uger tidligere på en tur til Tåsinge gået igennem isen.

Den ramponerede vogn blev bragt til mekaniker Bank Jørgensens værksted i Marstal, hvor den blev kondemneret af forsikringen. Resterne af vognen kom igennem krigen som hestevogn i Svendborg.

## Følgerne af engelsk bøf

I sommerferien 1941 tog doktor Skalkam og familien fra Marstal på en rundtur i Lillebælt med deres båd BUDDA. I Middelfart lagde de til ud for Hotel "Melfar", som var besat af tyske soldater. Da aftensmaden bestod af engelsk bøf, markerede Skalkam dette ved at sætte det engelske flag. Snart var tyskerne til stede, og Skalkam forklarede, at han altid satte det engelske flag, når der skulle spises engelsk bøf. Tyskerne kendte ikke denne skik og bad kriminalpolitiet i Middelfart om at tage affære. Det kostede i før-

ste omgang to dage i arresten i Middelfart og et konfiskeret flag, senere også 14 dages hæfte.

## GENERALFORSAMLING

Tøjassuranceforeningen Neptun afholdt generalforsamling på Toldbodhus i Marstal den 19. januar 1941. Formanden P. K. Andersen bød velkommen og indledte med at mindes de syv medlemmer, som var omkommet på havet i det forgangne år. Det havde været et dyrt år for forsikringen, eftersom der i årets løb var udbetalt erstatninger for 5.510 kroner.

Mineulykke ved  
Østersøen

Den 30. marts 1943 var der strandet en tysk hornmine ud for den gamle Søpavillon ved Marstal. Løjtnant Holger Hermansen bestilte vognmand Axel Grube til at køre minørholdet til stedet. Hermansen besluttede at trække minen i land og desarmere den der. Han bevægede sig ud til minen og fik fastgjort en wire, hvorefter Grube med sin lastvogn slæbte minen op på stranden. For at kunne komme til at desarmere minen, skulle den drejes en halv omgang. Hermansen gav tegn til, at wiren skulle slækkes, og i samme øjeblik eksploderede den.



Et af de ødelagte badehuse efter minesprængningen.

Knud Pedersen, som blev slået bevidstløs et kort øjeblik, så Nygaard og Hermansen ligge på jorden. Nygaard lå nærmest og var ved bevidsthed og lettere såret. Begge skyndte de sig hen til Hermansen, som var ved fuld be-

vidsthed og spurgte, om Nygaard og Pedersen var kommet noget til. Hermansen var alvorligt såret, den ene arm var næsten revet af, og lungerne var blottet på ryggen. Hermansen blev lagt på en sofa fra et af de ødelagte strand-

huse. Grube kørte til gasværket for at låne en telefon og alarmerede læge og ambulance.

Hermansen døde en time efter ankomsten til Ærøskøbing Sygehus.



Løjtnant Holger Hermansen, Marstal.

M/S MARY CLAUSEN  
sænket

Da værftsarbejderne mødte på arbejde om morgenen d. 13. marts 1944, lå M/S MARY CLAUSEN delvis på bunden af havnen, delvis hængende i sine fortøjning-

ger. Ærø Redningskorps fik i løbet af dagen pumpet skibet læns, og det konstateredes, at en af skibets bundventiler var åbnet.

Alle maskineriets instrumenter var smadret, og der var åbnet for en smøreolietank, hvis olie var løbet ud i maskinrummet.

## ERNA FORLIST

Barkentineren ERNA af Marstal minesprang ved Røsnæs den 2. marts 1945. Der var tre marstallere blandt den otte mands store besætning, som alle omkom.

De tre marstallere var skibsfører Valdemar Albertsen, motorpasser Jørgen Krull og Kok Alvad Flindt.

Havnepladsen var sort af mennesker, som var mødt op for at modtage de tre bårer, der kom med færgen A. L. B. den 8. marts.



Følget på vej til kirkegården.

Mere end 1000 mennesker fulgte kisterne til kapellet, hvor Krulls og Flindts bårer blev indsat, og derefter til Møllevejen, hvor Albertsens familie ønskede at opbevare hans båre. Begravelsen fandt sted lørdag den 10. marts.

## Hverdag med tyskerne

Til at holde kontrol med trafikken ud og ind af Marstal Havn blev der allerede i april måned 1940 indkvarteret to ældre tyske soldater hos enkefru Larsen i Færgestræde 4. Tyskerne havde kontor i det gamle havnekontor, der lå vest for Edvard Hansens Plads, neden for Fiolstræde. Skibe over en vis størrelse skulle have sejltilladelse (Schiffabfertigungsschein), inden de forlod havnene, hvilket havnefoged Rasmus. M. Jensen sørgede for.

## Orienteringsvanskeligheder

Det var svært at orientere sig i de bælgmørke vinternætter. I januar 1944 var fire personer fra Bagenkop på besøg i Marstal. Da de om aftenen bevægede sig mod havnen for at gå til køjs i fiskekutteren, vandrede de direkte ud i den sydlige del af jollehavnen ved fisker Peter Madsens hjørne. Det lykkedes dem at komme op på et flåd i jollehavnen og der fra i land. En af personerne, Niels P. Nielsen, var så hårdt medtaget af turen i det kolde vand, at han døde på vej til sygehuset.



Fisker Madsens fiskesalg i Jollehavnen.



## 1945

## TYSKLAND KAPITULERERET

Fredag aften den 4. maj kl. 20.37 meddelte BBC, at de tyske tropper i Holland, Nordvesttyskland og Danmark havde overgivet sig med virkning fra kl. 08.00 den følgende morgen. Mørklægningsgardinerne blev rullet op, og folk samledes glade og jublende på gader og veje. Tyskerne vidste, at det måtte ende sådan, og de fleste var godt krigstrætte. Allerede fredag aften var der atter lys i enkelte butiksvinduer.



## TYSKE SKIBE BOMBET

To tyske skibe ankrede op fredag den 4. maj 1945 i Østersøen ved indsejlingen til Marstal.

Ved middagstid blev skibene angrebet af engelske fly.

Der var flere dræbte på skibene, blandt andre begge kaptajner. De overlevende roede ind til Marstal medbringende sårede, hvoraf 11 blev bragt til Ærøskøbing Sygehus. Flere af de sårede var russiske krigsfanger.



Det ene af de tyske skibe.

## Opråb til Beboerne på Ærø

Vagter med armbind i Royal Airforce-farver vil sammen med vagtværn og politi opretholde orden.

Enhver ordre fra vagterne skal ufortøvet efterkommes.

På foranledning af Danmarks Frihedsråd meddeles følgende til befolkningen under distrikt Svendborg (herunder Ærø): Mandskab fra modstandsbevægelsen vil fra og med lørdag mor-



gen kl. 8, sammen med de lokale vagtværn eller politiet, deltage i opretholdelse af ro og orden. Vagtmandskabet, der i situationer, hvor det vil være påkrævet,

vil optræde bevæbnede, er kendelige på et armbind i Royal Airforce-farver.

Motorkøretøjer, der på Ærø benyttes af vagtmandskabet, for så vidt de ikke er indregistrerede, vil være kendetegnet af en Royal Airforce-vimpel. Enhver ordre fra vagtmandskabet til civilbefolkningen, skal ufortøvet efterkommes, såfremt arrestationer skal undgås.

## Klipninger må ikke finde sted

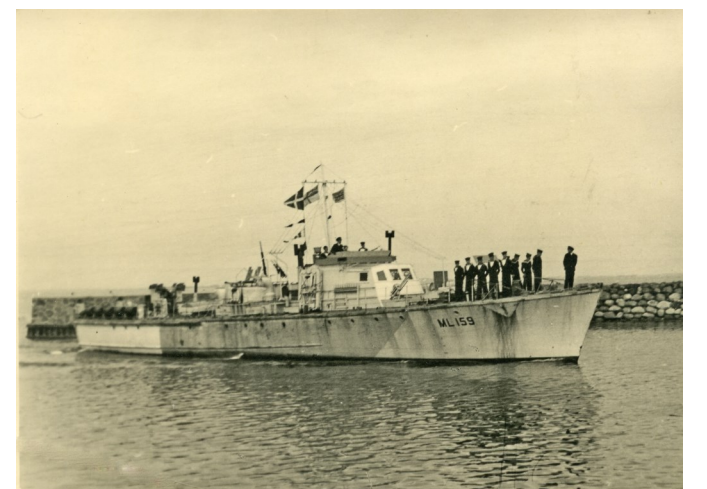
Kommandocentralen i Marstal har fra Frihedsrådet modtaget meddelelse om, at der skal gøres alt for at forhindre, at kvinder bliver klippet. Frihedsrådet vil ikke holde hånden over kvinder, som har udvist udansk adfærd, og deres forhold skal undersøges.

Der var fem-seks piger, som blev klippet i Marstal og en i Ommel.

## Besøg af engelske marinefartøjer

ML 159 blev observeret ved Birkholm lidt over kl. 15 torsdag eftermiddag den 6. juni, og en halv time senere lagde fartøjet, med lods Hermansen om bord, til i Marstal. Borgmester Kristian Albertsen og løjtnant Anker Nielsen bød velkommen på henholdsvis byens og modstandsbevægelsens vegne.

Byen var vært ved en middag på Hotel Ærø for ca. 75 gæster,



ML 159 ankommer Marstal Havn.

hvor der blev serveret to stykker brød med sild, svinekoteletter med stuede asparges, ost og kaffe og borgmester Kristian Albertsen holdt derefter sin egentlige velkomsttale.

## Engelske kampvogne på torvet i Marstal

Den 8. juni kl. 13.30 gjorde de engelske soldater holdt på Torvet i Marstal. Her blev der budt op til festlighed i form af frokost på Hotel Ærø. Borgmester, sognerådsformand og skibsreder Erik Kromann holdt taler, og apoteker Friederichsen fortalte om afvæbningen af tyskerne i Oldemark, og at modstandsbevægelsen fremover skulle holde vagt ved lejren.

Efter frokosten på hotellet var englænderne til andagt i Marstal Kirke, hvorefter enheden kørte til Søby, ledsaget af Klausenskov



Masser af folk mødte op på torvet for at hilse på.

Mølle af modstandsbevægelsens køretøjer. Marstal havde denne

dag besøg af både den engelske marine og den engelske hær.

## Mere end 300 tilskuere til Fodboldkamp

Kampen begyndte kl. 16.00 og englænderne åbnede i et forrygende tempo. De havde en udmærket teknik – se dem lægge en bold død! – og et fladt præcist sammenspil. Dertil var de lynhurtige og kunne skyde fra de besynderligste vinkler.

Englænderne vandt med 8-1, Marstal havde Egon Stærke på mål, og han var en af de bedste på holdet.

Efter kampen blev englænderne beværtet med smørrebrød, øl og brændevin. Øllet kendte de, med



smørrebrødet og snapsen skulle de lige prøve sig frem, men efter en kort øvelse gik det strygende.

## DEN LÆNGSTE REJSE

Erik Albertsen, Marstal, var kun 15 år, da han stod til søs første gang.

Udmønstring fandt sted i København den 4. august 1939 ombord på Skoleskibet DANMARK, bestemt for New York.

Afrejsen fandt sted noget tidligere end vanligt for vintertogtet, men årsagen var, at skibet skulle repræsentere Danmark ved verdensudstillingen i New York.

Fra New York gik turen videre til Baltimore, Annapolis, Washington D.C., Puerto Rico, St. Thomas, St. Croix, Santiago de Cuba, Pensacola, og endte i Jacksonville den 1. april 1940.



Skoleskibet DANMARK ankommer til New York.



Der lastes militærbiler.

Afsejlingen hjem mod København var bestemt til den 10. april, men det skulle gå anderledes. Sent på aftenen den 9. april fik kaptajn Hansen meddelelse om, at Danmark var blevet besat af tyskerne, så det var ikke morsomt for besætningen at læse følgende overskrift i aviserne:

”Denmark surrender - Norway keeps on fighting”.

I maj 1940 blev Erik Albertsen sammen med nogle kammerater tilbudt hyre på MARCHEN MÆRSK og rejste derpå med tog til New York for mønstring.

I de kommende år sejlede han i konvoj på Atlanten og en del på Østen bl.a. med krigsmateriel og troppetransporter.

Ved krigens afslutning blev han opfordret til at være behjælpelig med at sejle skoleskibet hjem til Danmark igen. Det lykkedes kun at finde 7 af de gamle elever.

Ud af de 120 elever, som drog ud med skibet 1939, var 14 ikke mere i live, en uhyggelig stor procentdel. Som alle bekendt havde skoleskibet tjent som skoleskib for den amerikanske Coast



Erik Jepsen Albertsen, med kufferterne, modtages, her på broklappen efter års ufrivillig sejlads, af sin far Kristian Albertsen.

Guard, så det var en stor oplevelse for de 7 gamle elever på Kong Kristians fødselsdag den 26. september 1945 atter at se Dannebrog gå til tops, ligesom passagen

af Kronborg, ankomsten til København og ikke mindst, for Erik Albertsen, igen at gå i land i Marstal.



1945 – 1965

## ÆRØ HJÆLPER NORGE

På Ærø blev der ved krigens afslutning stiftet en indsamlingskomite under formandskab af pastor Sv. Gunnar Jensen fra Tranterup og med bl.a. skibsreder Erik B. Kromann og skibsreder Alfred Petersen, begge fra Marstal, som medlemmer af komiteen.

Indsamlingen sluttede sidst i juni/først i juli. På det tidspunkt var

der indsamlet 16.250 kroner tillige med: 719½ kg. flæsk, 67 skinker, 12.085 kg. kartofler, 4.548 kg. korn, mel og gryn, 44 stk. Røde Kors varepakker, 20½ kasser æg, 494 kg. ost og 69½ kg. fedt. Varepakkernes indhold vejede 5 kg. og bestod af smør, bacon, konserver, bolsjer og bouillonterninger.

For de indsamlede penge blev

der købt følgende varer: 50 halve saltede baconsvin, svarende til 1.529 kg. for 4556,42 kroner, 100 kg. spegepølse for 500 kroner og for 2.000 kroner ost.

Desuden blev der for de over hele øen indsamlede rationeringsmærker indkøbt 608,2 kg. smør, 967,5 kg. hvedemel, 70,5 kg. sukker, 7.800 kg. rug- og sigtemel, 2.565 kg. havregryn, 1.773

kg byggryn, 62,3 kg. blød sæbe, 45 pk. sæbespåner o. lign, 656 stk. toiletsæbe og 59 pk. kaffestatning. Disse varer blev betalt med i alt kr. 7521,12.

Alle givere blev stillet i udsigt at modtage en taknemmelighedsgave i form af en æske norske tændstikker eller noget salpeter med en personlig hilsen fra Norge.



Motorskonnert SINE afgår Marstal med nødhjælp til Porsgrunn i Norge. Rederiet havde stillet skibet til rådighed uden beregning.

## Ny skibstype søsat med Marshallhjælp

Ved søsætningen den 4. august 1951 på H. C. Christensens stålskibsværft døbtes en ny skibstype af sin navnemoder Caroline Petersen og fik navnet CAROLINE af Vejle. Skibet var kontraheret af skipper Albert Petersen, Vejle.

Den nye type af små fragtskibe måler 33 meter i længden med en lasteevne på 240 tons og en servicefart på 8 knob med en maskine på ca. 250 HK. Apteringen indrettes med op til 6 besætningsmedlemmer, fordelt med

skipper og styrmands kammer agter, samt skippersalon. Ud over dette bliver der også en stor kabys og messe. I forskibet bliver der 4 køjer fordelt på to kamre. Der bliver ligeledes toilet både i for og agter samt centralvarme.

Typen er med til at erstatte den efterhånden aldersstegne danske småskibsflåde, der hovedsageligt består af motoriserede træskibe fra sejlskibstiden.



### MARY ANN's forlis

Atter er der sorg i den lille skipperby, hvor en hustru med sine to små børn venter en far, der var hjemme i julen og i et lykkeligt familieliv fejrede højtiden sammen.

Stadig venter og venter den unge hustru, ligesom søskende venter på broderen, Karl Otto Stegmann, som netop havde overtaget førerposten på MARY ANN, det tidligere ulykkeskib "RISE", og nu var ude på den første rejse, som desværre også synes at være den sidste.

Skibet var på rejse fra Gdynia til Danmark i januar 1950. Flyvere har gennemgået farvandet, men uden at finde spor af hverken skib eller besætning.



Men de sidste dage har bragt er drevet i land på Bornholm. efterretninger om vraggods, der

## En epoke er forbi Rederiet H. C. Christensen lukker

19. september 1952 vedtog familien til H. C. Christensens Damp- og Sejlskibsrhederi på en generalforsamling at opløse det 110 år gamle rederi. Ti dage senere blev beslutningen godkendt på en ekstraordinær generalforsamling, og dermed var det en saga blot. Firmaet var så kapitalstærkt, at alle investorer ved likvidationen fik udbetalt et aktieudbytte på 200 procent.

En epoke er forbi, men den utrolige historie om Bonde-Hans, der med en utrættelig flid grundlagde Marstals største virksomhed gennem tiderne, lever stadig i byens fælles erindring. Det skyldes ikke mindst, at H. C. Christensens efterkommere fortsatte ekspansionen af rederi og værft med stor succes. Rederiet blev en betydelig aktør i dansk søfart, og eksistensen af eget værft var kun

med til at understrege rederiets betydelige størrelse og økonomisk gode situation. Men det lod sig alt sammen kun gøre, fordi medlemmerne af familien Christensen kunne en hel del mere end de fleste – og gjorde det. Det er derfor ikke for meget sagt, at de i ordets mest positive betydning blev Marstals matadorer!

### Knøv lægger op

Efter over 37 år i fast rutefart mellem Marstal og København, har den navnkundige skipper på pakken MARSTAL, Knøv, hvis borgerlige navn er Knud Madsen, sagt sin hyre op og gik i land sidst i september 1961. Foreløbigt vil han holde en hårdt tiltrængt ferie, og så skal der nok blive brug for Knøv hjemme i Marstal.

Han er en samvittighedsfuld mand, som varetager sin reders interesser om muligt bedre, end hvis de havde var hans egne, og større ros kan man ikke give et menneske. Knøv bliver savnet i København.



Knud Madsen ses her ombord på MARSTAL i Nyhavn, København

Som ny fører på pakken er antaget Johannes Kromann-Andersen, der har sejlet på Vest-

afrika i flere år.

### 4 MAJ KOLLEGIET INDVIET

Den officielle indvielse af 4 Maj-kollegiet foregik fredag den 16. september 1960 under meget højtidelige og festlige former i det smukkeste vejr. Der var indbudt en mængde gæster og ca. 200 mødte op. Blandt de indbudte var pårørende til de omkomne søfolk, der mindedes med kollegiet. Som en speciel optakt til festlighederne afhentedes mange af gæsterne i Faaborg af borgmester Harald Madsen og blev sejlet med den nye færge ELLEN SØBY til Søby.

Det var Poul Martin, der bød de fremmødte velkommen, da planerne om fjernvarme i Marstal skulle bringes til realisering ved en stiftende generalforsamling på Hotel Danmark den 21. maj 1962. Redaktør Martin kunne til almindelig tilfredshed meddele, at der var 148 husstande, der havde udtrykt interesse for fjernvarme, og heraf var de 130 repræsenterede ved generalforsamlingen.

Som udgangspunkt for arbejdet

måtte forsamlingen naturligvis høre om de indhøstede erfaringer fra andre steder. Ingeniør Pischardt fra D.E.C. var derfor indkaldt og gav en teknisk redegørelse for fjernvarme.

Efter den tekniske gennemgang vendte forsamlingen sig til den juridiske side af sagen og vedtog såvel vedtægter som indholdet af forbrugerkontrakten i enighed. Da forsamlingen skulle vælge en bestyrelse, slog advokat Mogens

Kristensen, som var aftenens dirigent, til lyd for at vælge den hidtidige arbejdsgruppe. Men arbejdsgruppen bestod af syv personer, hvorimod bestyrelsen kun havde fem pladser, så Peter Herskind og Ejner Eriksen blev i stedet valgt som suppleanter.

Herefter var der åbent for spørgsmål, og den stiftende generalforsamling var først forbi ved halvellevetiden den aften.

## Marstal Fjernvarme stiftet

### HAVNEN BLIVER KOMMUNAL

Den 1. april 1963 blev Marstal Havn overtaget af Marstal Kommune. Inden borgmester Harald Madsen overtog formandsstolen, holdt den afgående formand, redaktør Henrik Albertsen, en gripende tale, hvor han på baggrund af mottoet "Enighed gør stærk" mindedes forfædrenes grundlæggelse af havnen, som havde givet Marstal verdensry. Nu skulle kommunen overtage det store ansvar til gavn for byen og dens erhvervsliv, og Harald Madsen lovede på kommunens

vegne at gøre sit bedste.

Havnekommissionen overlod aktiver for ca. 250.000 kr., men også en betragtelig gæld på 183.000 kr. Det var derfor ikke uden grund, at havnekommissionsmedlemmerne endelig var nået til enighed om en overdragelse. Havnen var simpelthen økonomisk ude af stand til at klare de voksende krav til driften, og det var alle klar over. Af samme grund udløste afgørelsen ingen avispolemik. Men beslutningen havde været svær at træffe. Det var jo ikke uden grund, at spørgsmålet var blevet diskuteret i mere end 30 år.



## 1965 – 1980

## NY FÆRGE

M/F MARSTAL blev navnet på den nybyggede motorfærge på ruten Rudkøbing-Marstal overfarten, der blev indsat den 30. maj 1965, og den var virkelig et fremskridt for ruten.

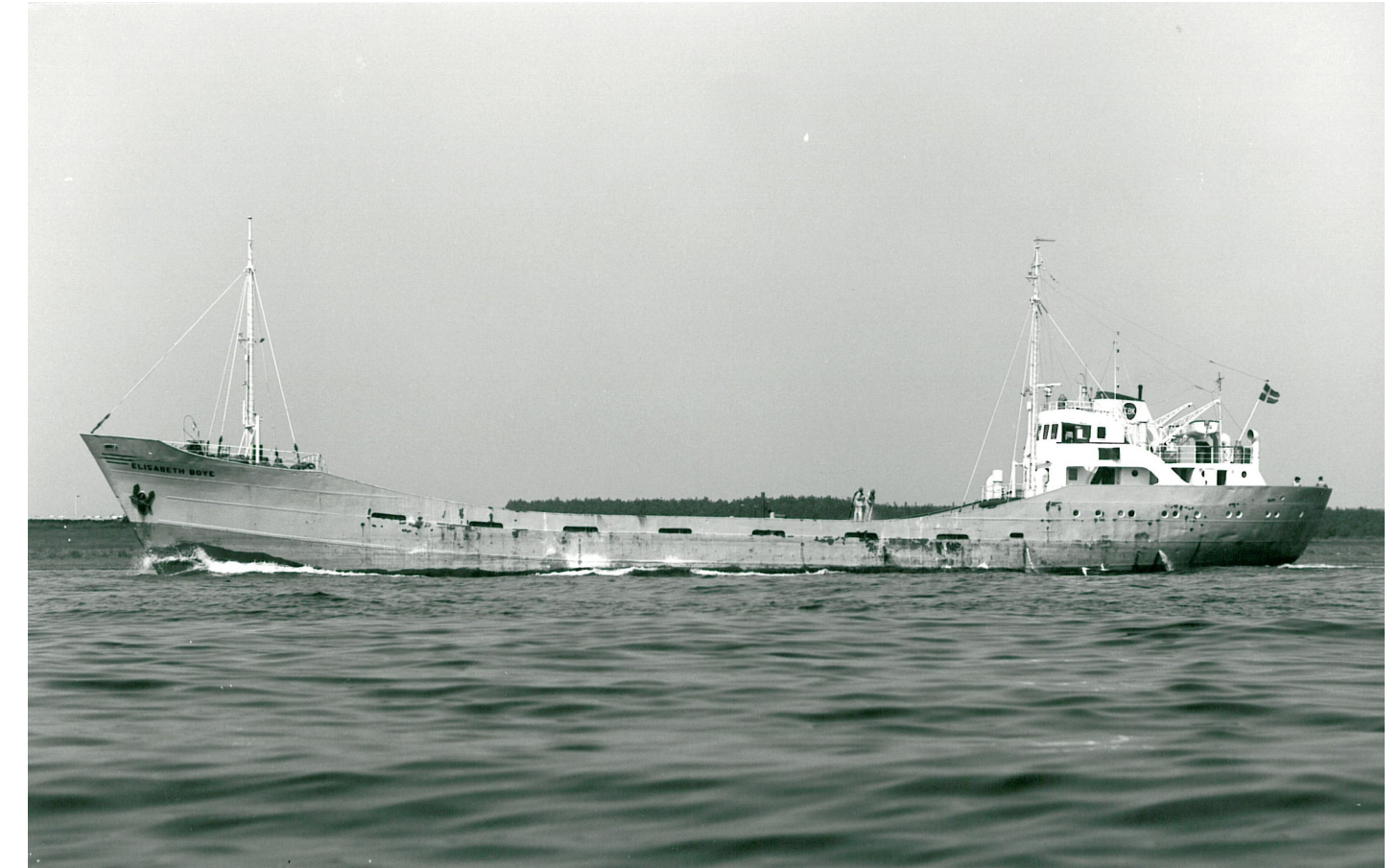
Med plads til 30 personbiler og 300 passagerer samt en overfartstid på en time blev ruten nu helt tidssvarende.



## HJEM FRA AUSTRALIEN

I årene 1958 til 1965 har rederiet Kromann haft singeldækkeren ELISABETH BOYE i fart på Australien, Ceylon og flere andre Stillehavsøer.

Rederiet Kromann havde genoptaget world-wide sejladsen, medens de hjemlige kolleger stort set udelukkende var beskæftiget i Nord- og Østersøfar-



ELISABETH BOYE.

## NY CENTRALSKOLE INDVIET

Det var en smuk festdag da, Marstals nye skole blev indviet tirsdag d. 5 januar 1971, alt klappede, som det skulle, og der lød mange lovord om den skole, som her er skabt og de muligheder, som derved åbnes.

Moderne og helt up to date er skolen.

Det var en historisk dag for Marstal, men det var det også for øen som helhed, idet Marstal skole er det største byggeri – det gælder både størrelsesmæssigt og økonomisk – der er gennem-

ført her på øen.

## Skolens indretning

Marstal Skole er opført som en kernesko-le, hvor gymnastiksale og aulaen danner en kerne i skolen omgivet af gange og udenfor disse igen klasseværelserne. Bygningen er et etplanshus og således, at kælderetagen er stærkt udnyttet. Her ligger f.eks. de fleste af faglokalerne, skolekøkken, træ og metalsløjde, formninglokal mm.



I stuetagen er foruden de almindelige klasseværelser også lærerværelser og kontorer samt bibliotek, lægeklinik samt gymnastiksalene.

Undervisning og administra-

tionslokalerne i stuetagen er ca. 3800 kvadratmeter, helseafdelingen er på 150 kvadratmeter og kælderetagen er på 1200 kvadratmeter.

## Marstal vil også vente

Den henvendelse foreningen "Sønderrenden" havde sendt til Marstal Kommunalbestyrelse med protest mod en fastlandsforbindelse, fik samme behandling som den havde fået i Ærøskøbing: Man vil vente, til man har resultat af bundundersøgelserne.

På mødet sagde Neldeberg: - Vi har vel lagt mærke til, at mange af dem, der skrev under, enten ikke lever her på øen eller er i en alder, hvor de slet ikke kan få

stemmeseddel i hånd. Borgmesteren R. Stærke Kristensen—Det er nemt at få folk til at skrive under. Man kan - siger man - få folk til at underskrive deres egen dødsdom.

## EN BY I FEST FOR SIN SKOLE

Fredag den 19. september 1975 bliver husket som den største dag i Marstal Navigationsskoles historie, nemlig den dag, hvor den nye skole officielt blev indviet. Til indvielsen var der indbudt en lang række gæster fra regeringen, stat, amt og kommune, fra rederier og søfartsorganisationer og i øvrigt personer med tilknytning til erhvervet og skolen. I alt deltog ca. 300 mennesker. Der kunne blandt gæsterne nævnes handelsminister Erling Jensen, kirke- og grønlandsminister Jørgen Peter Hansen, amtsborgmester Jens Peter Fisker, stiftamtmand Thyge Haarløv, borgmester Robert Stærke Kristensen, direktør Finn Berg-



mann fra direktoratet for søfartsuddannelserne samt naturligvis hele skolens personale. De man-

ge talere roste alle den nye skolebygning i høje toner.

## GAVEREGN TIL SKOLEN

Skolen modtog et væld af gaver, og som den mest markante kunne nævnes et komplet sproglaboratorium skænket af Amtssparekassen i Marstal. Men også rederier, organisationer og private var meget rundhåndede. Den efterfølgende lørdag var der åbent hus på skolen, hvor skønmæssigt mellem 4.000 og 5.000 mennesker - altså halvdelen af Ærø's befolkning - besøgte den nye skolebygning, der betegnedes som Nordeuropas mest moderne. Byggeriet af den nye skole, som dækkede ca. 3.500 kvadratmeter, kom til at koste det beløb, som var forudset, nemlig 13 millioner kroner. Hertil kom inventar for godt 1 million kroner.

## BAZAREN HÆRGET AF BRAND



Købmand B. Marquardsens beboelses- og forretningsejendom på hjørnet af Kirkestræde og Skolegade blev ved årsskiftet 1976/77 stærkt brandhæret.

Årsagen til branden menes at være nytårsskyts, der har fundet vej til butikken. Der er dog mistanke om mulig forsikringsvin-del, som undersøges nærmere.

## HOTEL ÆRØS LEDER OVERTAGER HOTELLET

Hotel Ærø i Marstal er i december 1975 solgt til lederen af hotellet, fru direktør Ella Kondrup for 1, 2 million kroner.

Ella Kondrup overtog ledelsen af hotellet 3 år tidligere, men vil nu prøve kræfter som ejer.



## Afsted med 300 km i timen

Graeme Thomson, Græsvængevej, har i juli 1979 købt et nyt tomotorers fly til brug i sin omfattende virksomhed med skibselektroinstallationer.

Det er det fjerde fly, Graeme Thomson bliver ejer af, og det er samtidig det mest specielle hidtil.

Hver af de to motorer yder 340 hestekræfter, der sætter flyet i stand til at holde en gennemsnits



rejsefart på 300 km/t. Samtidig er det en stor sikkerhed at have to motorer, da turen ofte går over Nordsøen.

## KLUBHUS GODT I GANG

En snes medlemmer af Marstal Sejlklub er startet op, midt i oktober 1979, med bygning af det nye klubhus.

Inden man for alvor kom i gang var der lidt, der skulle justeres i forbindelse med støbning af grunden, men man er dog allerede godt i gang ikke mindst med den sydlige mur, hvor der bliver mastehus.

Bygningen opføres i gasbeton blokke og mures af frivillige medlemmer af sejlklubben.



## 1980 – 2000

## JULEGUDSTJENESTE PÅ BIRKHOLM I ÅR

For første gang i mange år kan indbyggerne på Birkholm i år komme til julegudstjeneste på selve øen.

Sognepræst Ander Hauge tager sammen med en kirkesanger ved middagstid den 24. december 1983 med postbåden fra Marstal.

Fiskerbrødrene Frede og Morten Mortensen stiller deres hjem, øens gamle skole, til rådighed for øens dusin beboere til julegudstjenesten.

*Brødrene Mortensen nyder kaffen*



## KLOKKESPIL I MARSTAL

Anonym gave i 1987 skænker klokkespil i Marstal Kirke.

Glæden var stor, da de 10 klokker var hængt op i klokketårnet og klar til brug, Organist Thomas Bielefeldt var da heller ikke længe om at tage det i brug.



*En del af klokkerne i tårnet.*

## Rosendahl kalder alle lystsejlere - Marstallærer bag ny bog om VHF Radioen

VHF Radioen har stor sikkerhedsmæssig betydning i såvel lystfartøjer som handels- og fiskefartøjer.

Da der er krav om tilladelse for både installation og brug af VHF-Radioen, er der behov for undervisning, og her kommer

Leif Rosendahl ind som forfatter til ny lærebog til undervisnings-

brug om brugen af VHF-Radioen. Bogen udkom 1987.



## NYT SELSKAB KØBER FLYDEDOK

20 firmaer og privatpersoner har dannet et nyt selskab og købt en flydedok fra Graasten. En bestyrelse er dannet med skibsreder Boye Kromann, rederiet E. B. Kromann, som formand og skibsreder Jan Fabricius, rederiet Fabricius & Co., som direktør.

Et andet selskab, Marstal Flydedok A/S, dannedes med tre værfter - Thomsen & Thomsen, Marstal Søndre Skibsværft og Ebbes Bådebyggeri - som lejer og bruger af dokken.

Havnen har i forbindelse med anskaffelsen af en dok påtaget sig at udgrave hul til dokken, at ramme et par svære Duc d'Alber, at



*Flydedokken ankommer med to slæbebåde Marstal den 27. marts 1990.*

anlægge tilkørselsrampe og at forbi dokken. grave af grundkanten østen for dokken af hensyn til passagen

## SPLID OM STEMMERET I MARSTALFÆRGEN

Mange mente, at demokratiet i Marstalfærgen var ved at gå fløjten, da den tidligere storkommanditist Poul Larsen for år tilbage efterhånden dominerede en klækkelig part. For at imødegå dette søgte bestyrelsen at stække dette ved forslag om stemmebegrænsning i 1996. Det lykkedes ikke, og Larsen har derfor for længst rejst en sag om økonomisk erstatning, og har som offer udpeget navigationslærer Kai

William Jensen, der den gang var medlem af bestyrelsen. Klagemålet er nu afvist af retten. - Og kan der så komme ro over færgeriet? - Nej - de aldersstegne "kæmper" ser nødig al splid begravet. Poul Harris Groth satser politisk på at få delt færgerierne op mellem de to kommuner. Men altså nok engang: Øen er for lille den slags udskjelser og grøftegravning. Vejen frem hedder ikke modarbejde, men samarbejde!



*Storkommanditist Poul Larsen.*

## MARSTALCOASTER TILBAGEHOLDT

I 1996 blev Marstal-coasteren BIRTHE BOYE med sin 7 mands besætning tilbageholdt på Haiti.

Den danske konsul på Haiti afleverede tirsdag den 16. januar en officiel protest til Haiti's regering. 7 danske søfolk har nu i snart to uger har været tilbageholdt i en lille havneby uden at blive sigtet eller stillet for en dommer. En talsmand for Haiti's regering beklagede dybt det skete og lovede, at regeringen ville gøre alt for at



få sagen bragt til afslutning.

Ud over de 7 danskere fra skibet BIRTHE BOYE er også 2 amerikanske statsborgere tilbageholdt. Det er ejerne af det shipping-

selskab i New York, der har chartret BIRTHE BOYE til at sejle brugte biler fra USA til Haiti.

## Carolinerforeningen M/S SAMKA stiftet

Med henblik på at købe, bevare og fortsat sejle med SAMKA blev der i 1997 stiftet en bevaringsforening, som fik navnet "Carolinerforeningen M/S SAMKA".

Foreningen var fra starten forankret i Marstal, og dens første formand blev Jens Christensen, Marstal og med Gunnar Pedersen, Aabenraa, som næstformand.

## NY FÆRGE

14. maj 1999 blev den store, nybyggede færge MARSTAL indsat på ruten.

Færgen blev bygget ved Esbjerg Oilfield Service A/S, Esbjerg. Den er på 1617 BRT og er udstyret med to dieselmotorer på hver 1020 kW. Den kan medtage 395 passagerer og 42 personbiler.

Den gamle MARSTAL, som indtil salget fik navnet MARSTALFÆRGEN, blev herefter sat til salg, og den kom efterfølgende til at sejle i



*Angola i Vestafrika.*

## KÆMPE BOGVÆRK OM MARSTAL SØFART KLAR TIL UDGIVELSE

For flere af Søfartsmuseets medarbejdere - lønnede som frivillige - kom udarbejdelsen af bogen "Marstal Søfart 1925-2000" til at optage en del tid i året 1999. Bag det færdige resultat gemmer der sig en del arbejde, som læseren ikke uden videre får øje på.

I 1997 blev opgaven - at skrive en efterfølger til overarkivar Erik Kromans *Marstals Søfart indtil 1925* (udkom 1928) - stillet, og der blev holdt nogle møder om udformningen af bogen. Alle var

enige om, at det var en stor og temmelig uoverkommelig opgave, medmindre der var flere skribenter. Hvem skulle skrive hvad, og hvem ville overhovedet påtage sig at skrive? Dét spørgsmål har - som man kan se i det færdige resultat - fundet sin løsning.

Efter uddelingen af skriveopgaverne skulle kildematerialet findes frem. Private virksomheder er ikke forpligtet til at gemme noget som helst fra deres arkiv, og det er derfor meget forskelligt,

hvad der er gemt om en given virksomhed. Det gælder også rederi- og værftsarkiver. Søfartsmuseet er så heldig at have en del materiale om rederidrift - bl.a. fra rederiet H. C. Grube.

En stor del af arkivmaterialet ville først blive virkelig anvendeligt, når det var skrevet ind i en database, og her kommer en af de usynlige, men kæmpemæssige arbejdsopgaver ind i billedet:

En af Søfartsmuseets frivillige medarbejdere, Karen Nielsen, gik



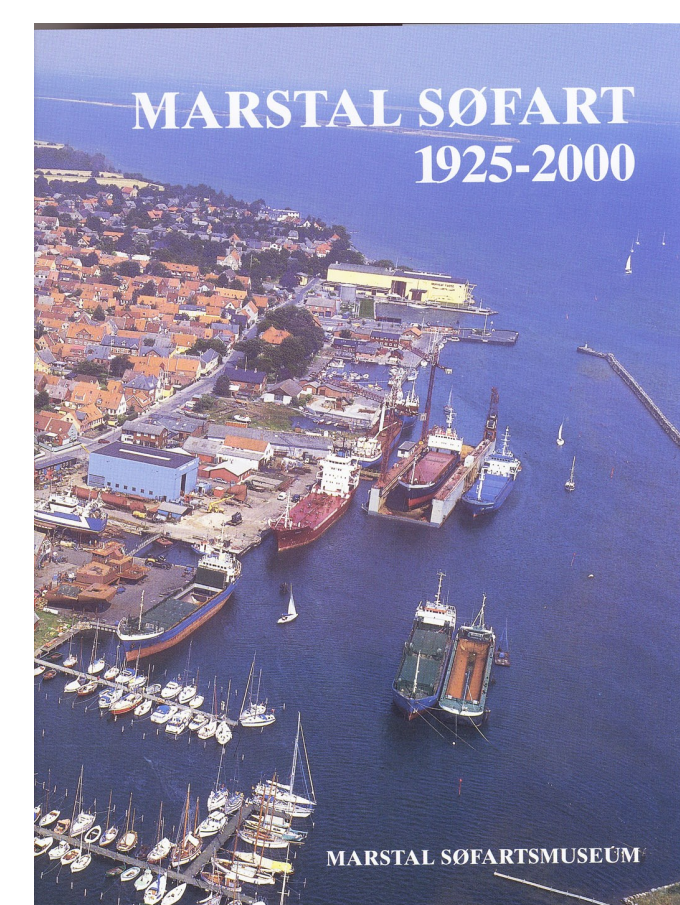
*Karen Nielsen ses her med bl.a. Kjeld Jensen, begge frivillige.*

frugtøst i gang med at indtaste befragtningsoplysninger fra rederierne - ret imponerende i en alder af 80 år! - og hun nåede da også at få skrevet alle de udvalgte oplysninger ind.

17.500 gange blev følgende oplysninger indtastet: rederi, rejse-nummer, dato, skibsnavn, fra hvilken plads i hvilket land og til hvilken plads i hvilket land skulle lasten transporteres, lastens art, omfang, fragtrate og eventuelle ekstra bemærkninger. Bagefter gav hun sig i kast med at skrive lister over havnekommissionsmedlemmer og havneudvalgsmedlemmer samt forskellige afskrifter til brug i manuskriptet.

Efterhånden var arbejdet nået så langt frem, at manuskript, kort og billeder kunne afleveres til trykkeriet, hvor teksten blev brudt om, og billederne blev placeret.

De færdige registre blev afleveret lige før jul, og så var der kun tilbage at vente på det færdige resultat fra trykkeriet.



*Omslaget på den færdige bog.*



## 2000 – 2013

Marstal Navigationsskole  
reddes

Efter Søfartsstyrelsens indstilling om lukning af Marstal Navigationsskole i december 1999 og den efterfølgende store demonstration foran Christiansborg i januar 2000 kom der den 7. februar 2000 besked om, at Marstal Navigationsskole endnu en gang var reddet. Erhvervsminister Pia Gjellerup havde trodset embedsmændene og sagde, at "Med det engagement, som Ærø har vist omkring navigationsskolen, har jeg tiltro til, at det vil lykkes skolen i samspil med de lokale



Anders Hauge med Fyns Amts Avis plakater.

kræfter at skabe det nødvendige elevgrundlag for skolens fortsatte

eksistens." Pia Gjellerups fornemmelser var helt rigtige!

M/S SAMKA til  
Brest 2000

Ikke mindre end 12 mand er om bord på turen ned og hjem og endnu flere under opholdet i Brest, Frankrig. SAMKA skal i midten af juli deltage i det store maritime stævne, hvor mere end 2000 historiske fartøjer mødes. Der skal lastes udstillingsgrej i Marstal, Rudkøbing og til sidst i Nykøbing F., hvor en kopi af midalderbåden AGNETHE skal med som dækslast.

I Brest Frankrig skal der opføres nogle pavilloner med udstillinger fra virksomheder i Danmark og ikke mindst markedsføre Det Syd-



Der lastes udstillingsgrej i Marstal.

fynske Øhav.

Museerne i Marstal, Rudkøbing,

Faaborg og Svendborg står for planlægningen af turen.

## Nyt landområde annekteret af Marstallere



Selskabet ses her bænket på Småholm med deres fartøjer til ankers i baggrunden onsdag den 15. august 2001.

En større flok beboere fra Marstal og omegn indtog i sommeren 2001 en ny holm, der var kommet til syne mellem Langholmshoved og Storeholm holmen for Marstal.

Efter ankomst til øen blev den under en fornem ceremoni, af selskabet navngivet SMÅHOLM.

Selskabet havde hjemmefra medtaget borde og bænke, samt mad og drikke, så det hele kunne festligholdes.

Da vejret var perfekt, blev det en uforglemmelig oplevelse for samtlige deltagere.

Deltagerne tog alle hjem ved midnatstid i god ro og orden.

P&S starter i  
Marstal

Marstal Værft A/S, der er et datterselskab i Pedersen & Sørensens koncernen i Svendborg, er den 4. januar 2004 startet i Marstal.

Firmaet har lejet bygningerne på havnen fra firmaet Thomsen & Thomsen samt beddingsanlægget fra kommunen. Ud over dette har de overtaget flydedokken, og det betyder, at værftet både har kapaciteten og ekspertisen til selv at løse alle typer reparationsopgaver samt en lang række specialopgaver til fornuftige priser. Samtidig er værftet ikke større, end at det fortsat er fleksibelt

og hurtigt kan omstille sig. Desuden er alle faciliteter samlet på ét sted, så det er nemmere at bevare overblikket.

Værftets flydedokfaciliteter kan håndtere skibe på op til 3.500 tons.

Der vil blive arbejde til ca. 30 medarbejdere, som dækker spektret fra maskinarbejdere, skibs-



Værftsområdet på havnen er, foruden den store blå hal, de to bygninger syd for beddingerne, hvor der er maskinværksted, lager og kontor.

byggere, malere, ingeniører, elektrikere, skibstømrere, smede og

specialarbejdere mm.

Små skibsbyggere på  
Marstal Søfartsmuseum

Efterårsferien 2010 valfartede feriebørn og deres forældre til Marstal Søfartsmuseum for at bygge modelskibe.

Det er kun fantasien, der sætter grænser for, hvordan skibene skal se ud, dog finder ungerne hurtigt ud af at tilpasse overbygning, master mm. så skibene kan sejle.



Straks efter de enkelte modeller er færdige, bliver deres sejleegenskaber afprøvet i det rette element.

## Maden gasses

Der snakkes stadig frem og tilbage om, hvorvidt man på ældrecentrets storkøkken i Marstal, der leverer mad til alle øens pensionister, skal gå over til kølemad eller fortsætte som hidtil.

For at komme det lidt nærmere tog en delegation på 16, ni medarbejdere i ældreplejen og syv kommunalpolitikere, til Det Danske Madhus i Vejle tirsdag den 9. februar 2010 for prøvesmagning og for at se, hvordan køleteknikken fungerer.

MINORS MINDE  
KLAR

Med tre måneders forsinkelse er 16 værelser nu klar til indflytning på Minors Minde den 25. oktober 2011.

12,9 millioner kroner har det kostet at sætte bygningen i stand med køb og det hele.

De første elever fra Marstal Navigationsskole er allerede flyttet ind, og de er godt tilfredse med de nye faciliteter.

## BIRKHOLM VANDT KAMPEN

Kampen mod Post Danmark sluttede i juni 2012.

Oprindeligt ville Post Danmark have, at beboerne på øen selv skulle hente deres post i Marstal, derpå at man ville sætte postkasser op på Birkholm Havn, men nu er det besluttet, at man fortsat skal omdele post på øen som hidtil.

Det hele er stået på i mere end et halvt år, hvor der har været tovtrækkeri frem og tilbage.



## NISSER KOM MED SAMKA

Der er efterhånden blevet en tradition for, at Julemanden med sit følge af nisser kommer ad søvejen til Marstal.

Coasteren SAMKA blev også i 2013 modtaget af byens børn på havnen, da den anløb med Julemanden og hans følge. Efter ankomst gik alle op på torvet, hvor der blev danset om juletræet og ikke mindst delt godteposer ud til alle børnene.





2014

# SKONNERT BONAVISTA 100 ÅR

Den 7. maj 1914. løb BONAVISTA af stablen og kan derfor i år fejre 100 års fødselsdag.

BONAVISTA måler 91 brt. (senere 98) og laster 140-155 ts.

Skibet blev bygget til sejlads på New Foundland, hvor der fragtede klipfisk over Atlanterhavet til Portugal, Spanien og Middelhavet, returlast var i reglen salt.

Skonnerten fik installeret motor i 1926 og kom herefter i Nordøstersøfart. I 1950 blev den rigget ned til motorjagt, hvor der samtidig kom større lastluge og den blev forsynet med styrehus som det sidste fragtskib her i landet, desuden fik den ny ka-



BONAVISTA som ny i Marstal havn.

bys sammenbygget med styrehuset, i samme forbindelse kom den oprindelige kabys i land.

I 1959 blev BONAVISTA solgt til Aalborg og fik navneforandring til THOMAS.

I 1972 overgik den til partrederi ved P. K. Thuesen, Holte. og blev rigget op igen i Rødvig og ombygget til charterskonnert under navnet SYVEREN af Rungsted. 1975 fik den sit oprindelige navn tilbage.

År 2000 var skonnerten ved at blive afhændet til USA. Via Kulturværdiudvalgets indgriben blev skonnerten erhvervet for forbliven under dansk flag. Kulturvær-



BONAVISTA ses her som motorjagt.

diudvalget lod skibet gå videre til Nationalmuseet, der står for opgaven med at restaurere skonnerten som formidlingsprojekt i samarbejde med Marstal Søfartsmuseum.

## MARITIMT OPLEVELSES CENTER

Marstal Søfartsmuseum holder indvielse af Eriksens plads som museet har overtaget forrige år.

20 juni kl. 12.20 indvies Eriksens plads af repræsentant for A. P. Møller Fonden. I forbindelse med indvielsen spiller Søværnets Tamburkorps.

Beddingsanlægget, værftsbygninger, samt ikke mindst bolværkerne er istandsat og ombygget liggepladserne ved de ombyggede kajer bliver forbeholdt traditionelle fartøjer.

Planen er fremover at beddingen skal stilles til rådighed for fartøjer, der i sagens natur må rekvirere assistance til landsætning og reparationer hos værfter, sejlmå-

gere og motorreparatører samt elfirmaer. Besøgende kan komme tæt på fartøjerne og aktiviteterne, der foregår, og såvel plads som skure vil naturligvis være tilgængelige for publikum som et stykke åbnet formidling af dansk søfarts- og havnekultur i et af de absolutte arnesteder for den engang så store danske sejskibsflåde. Formidlingen bidrager til at holde et stykke levende eksisterende havnekulturmiljø intakt. Projektet blæser supplerende iltforsyninger til en autentisk skibsbygningsplads med rødder tilbage til dansk sejskibsepokes guldalder. –

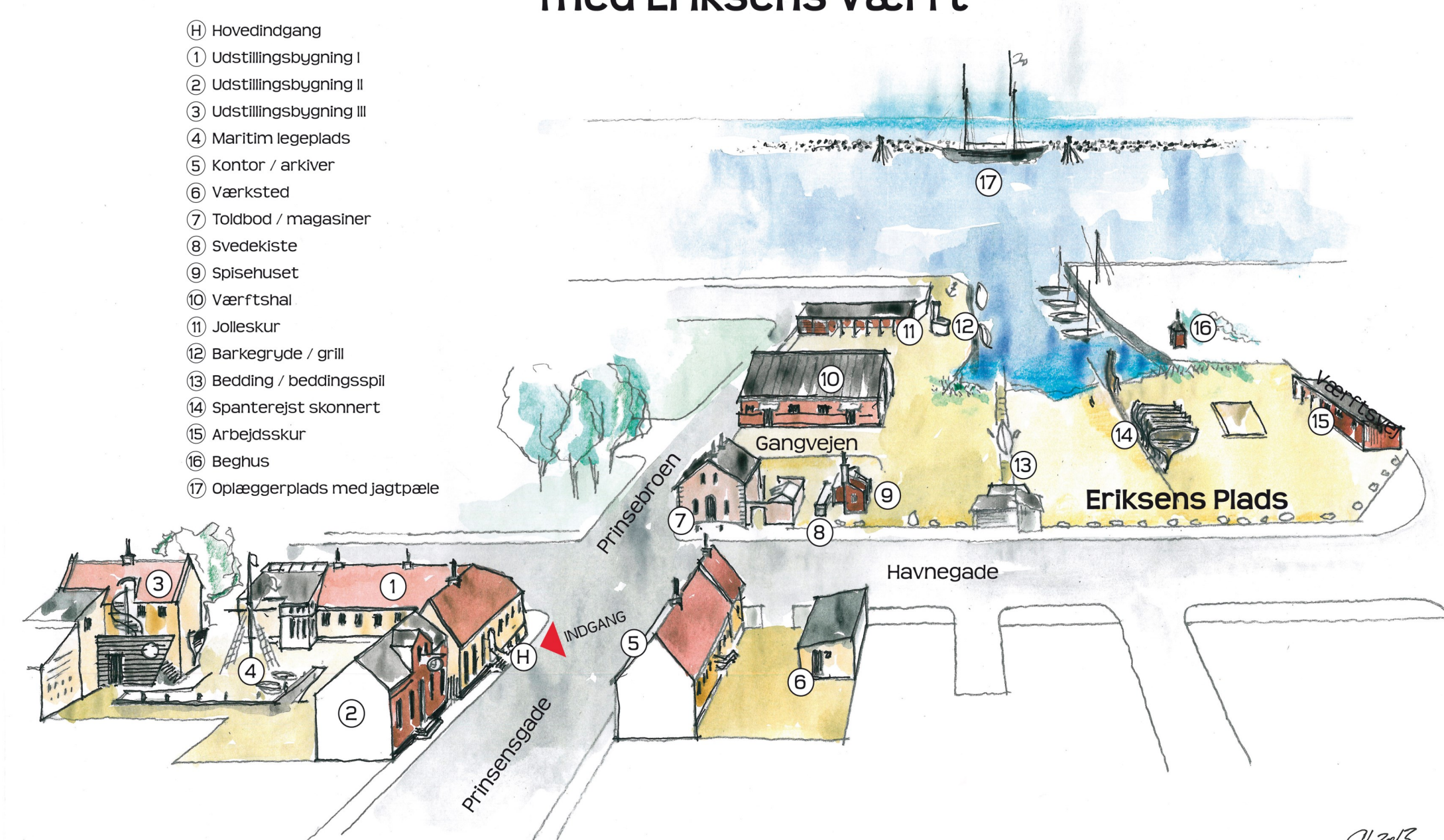
Et både- og pladslaug i Søfarts-

museets regi skal have opsyn med pladsen og dens drift.

Arealet øst for værftshallen var oprindeligt oplagsplads for tømmer til skibsbyggerierne, ankre, gamle dækshuse, gangspil o.l., hvilket kan genetableres på den del af pladsen, der vender ud mod Eriksens Slæbested. Der er opført et halvtag og bænke og borde, og grillplads er etableret.

I havnebassinet ved havnemolen øst for Eriksens Plads, er der for at fuldende billedet - blevet rammet to jagtpæle (Duc d'Alber), et særdeles karakteristisk islæt i havnebilledet indtil for 30-40 år siden. Her kan et skib ligge fortojet. På pladsen er der også

## Marstal Søfartsmuseum med Eriksens Værft



bygget en delvis spanterejst skonnert som markant signal om

pladsens identitet og varemærke.

## STÅ TIL SØS OMBORD PÅ S/S MARTHA

Marstal Søfartsmuseum har fået nyt legeskib til de små gæster.

Skibet der efterhånden er blevet en legende i søfartskredse er genskabt og opsat i museets går.

MARTHA er bygget i træ og belagt med glasfiber så den kan modstå klimaet og forhåbentligt holde i mange år. MARTHA er indrette med styrehus, hvor der er maskintelegraf og et rat så unger-

ne kan få fornemmelsen af at sejle på åbent hav. Det er også muligt at komme under dæk hvor der er et radiorum samt andre små rum at kravle rundt i. Da MARTHA ligger ved kaj skal man fortøje skibet og selvfølgelig laste og losse via bommene hvor man kan hive ting og sager op i. Kort og godt er det en rigtig boltreplads for de mange besøgende børn.

