



Marstal Søfartsmuseum

Prinsensgade 1, 5960 Marstal

Tlf. 62532331 - Email: info@marmus.dk

www.marmus.dk

Emne introduktion til overbygning;

Newfoundlandsfarten

I de allersidste år af 1890'erne begyndte en helt ny oversøisk sejlads for marstallerne. Igennem flere år havde byens skibe sejlet engelsk kul til Sydamerika, hvor der blev lastet sukker, oksehuder, frugten divi-divi til garvning af huderne, tobak, mahogni- og farvetræ med mere. Der var også sejlads på Island og Færøerne, som havde hårdt brug for tømmer fra Sverige og Finland, men som tiden gik, blev det sværere og sværere at finde en last fisk, som skibene kunne få med på hjemrejsen. Det gjorde den nordatlantiske fart uøkonomisk, men så viste der sig heldigvis en løsning lidt længere vestpå.

Newfoundland ligger ud for Canadas østkyst. Her er store fiskebanker, som gennem århundreder havde forsynet befolkningen med fisk nok til eget forbrug og til større eksport. Transporten af fiskene havde newfoundlænderne selv klaret i samarbejde med franske, engelske og portugisiske skonnerter. Men der var også muligheder for, at andre kunne deltage.

Det blev begyndelsen til marstallernes Newfoundlandsfart, for når skibet alligevel var nået til Island, var der ikke frygtelig langt til Newfoundland. Det var imidlertid en meget hård fart – ikke mindst om vinteren – hvor skibene skulle sejle i ofte voldsomt vejr. Alligevel blev Newfoundlandsfarten en stor succes for skibene fra Marstal. Forklaringen var ikke kun, at der var brug for returlaster, når skibene havde været på Island og Færøerne. Der var nemlig også en anden vigtig årsag:

Dampskibene havde efterhånden erobret store dele af sejskibenes domæner. Over alt, hvor der blev etableret gode havne med fine kajanlæg og tilstrækkelig vanddybde, blev sejskibene fortrængt af de moderne dampskibe, der ikke i samme grad som sejskibene var afhængige af vind og vejr. Dampskibe var en dyr investering, derfor havde de ikke råd til at ligge i længere tid for at laste fisk på Newfoundland i uger eller måneder. Newfoundlandsfarten kunne med andre ord ikke lade sig gøre rent økonomisk for dampskibene. Men sejskibene kunne godt få det til at hænge sammen, for skibene var ikke så store og kostbare, og besætningerne var langt mindre.

På en to- eller tremastet skonnert var der som regel fem eller seks mand. De kunne klare opgaven. Den yngste var ofte lige blevet konfirmeret og skulle blandt andet tage sig af at lave mad til resten af besætningen.

Torskene blev fanget på fiskebankerne i sommerhalvåret. Derefter blev de flækket, tørret og saltet, og i oktober-november var de klar til at blive sejlet til især Sydeuropa, men også Brasilien eller England.

Fra år 1900 og frem til Første Verdenskrig, som udbrød i 1914, var disse klipfisk fra Newfoundland en meget populær spise i Sydeuropa, fordi fiskene var billige, og fordi den katolske befolkning i Spanien, Portugal og Italien ikke måtte spise kød i fastetiden, men gerne fisk. Fastetiden begyndte i februar ved fastelavn og varede indtil påske. Det gav gode muligheder for at sælge fisk.

Det var ikke usædvanligt, at skibet skulle sejle til Gibraltar for at høre, hvor fiskene skulle losses henne. Det var nemlig ikke altid besluttet på forhånd, fordi de kunne blive videresolgt i den tid, der gik, medens skibene var på vej tværs over Atlanterhavet uden mulighed for nogen kontakt overhovedet. Det tog som regel omkring tre uger at sejle fra Newfoundland til Spanien, men der var et par brødre i Marstal, som præsterede at tilbagelægge distancen på henholdsvis 11 og 12 døgn



Marstal Søfartsmuseum

Prinsensgade 1, 5960 Marstal

Tlf. 62532331 - Email: info@marmus.dk

www.marmus.dk

med hver deres skonnert. Nogle gange sejlede skibene direkte tilbage til Newfoundland fra Middelhavet med salt i lastrummet. Det var ikke altid så nemt, for vinden var ofte imod, og det kunne gøre livet farligt – ikke mindst om vinteren med de hyppige storme. Andre valgte at sejle nordpå, laste kul i England, som der var brug for i Danmark. Turen kunne så fortsætte til Sverige, hvor der ventede en last træ til Island, og sådan kunne mønsteret gentage sig gang på gang.

Omkring 110 skibe fra Marstal sejlede i Newfoundlandsfarten i perioden 1900-1939. Skibe fra andre danske søfartsbyer dukkede også op, men marstallerne var dominerende for danske skibes vedkommende.

I vinteren 1925-1926 forliste to skibe fra Marstal i newfoundlandsfarten. Den ene hed EVA, den anden SVALEN. Men samtidig forsvandt tre skibe sporløst, nemlig URANUS, GERTRUD og CHR. H. RASMUSSEN. Mange troede også, at skonnert BONAVISTA var sporløst forsvundet, da ingen havde hørt fra skibet i 28 døgn, selv om det kun skulle tilbagelægge en kortere distance mellem to havne på Newfoundland. Men BONAVISTA klarede sig, og i dag er BONAVISTA ejet af Nationalmuseet, som frem til 2012 lader skibet totalrestaurere af bådebygger Ebbe Andersen på Eriksens Plads lige ved siden af Marstal Søfartsmuseum. Her kan man få et levende indtryk af et typisk fartøj til den farefulde Newfoundlandsfart.

Anden Verdenskrig satte en naturlig stopper for Newfoundlandsfarten, og de sidste Marstalskonnerter blev SIF og START, som begge befandt sig ved Newfoundland, da krigsfrygten i september 1939 blev forvandlet til virkelighed.

Hvor kan man læse mere?

Newfoundlandsfarten er beskrevet mange steder. I F. Holm-Petersen og A. Rosendahls *Fra Sejl til Diesel*, bind 1, finder man mange gode informationer. Det samme gælder Ole Mortensøns *Sejlskibssøfolk fra Det sydfynske Øhav* og i Karsten Hermansen (red.): *Marstal Søfart 1925-2000*. Der er skrevet mange beretninger om sejlads på Newfoundland. To meget spændende er Peter Jørgensen Kocks brevsamling, som er udgivet under navnet *Breve fra en sømand*, og den anonymt udgivne bog ved navn *Sejlskibskår*.