Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

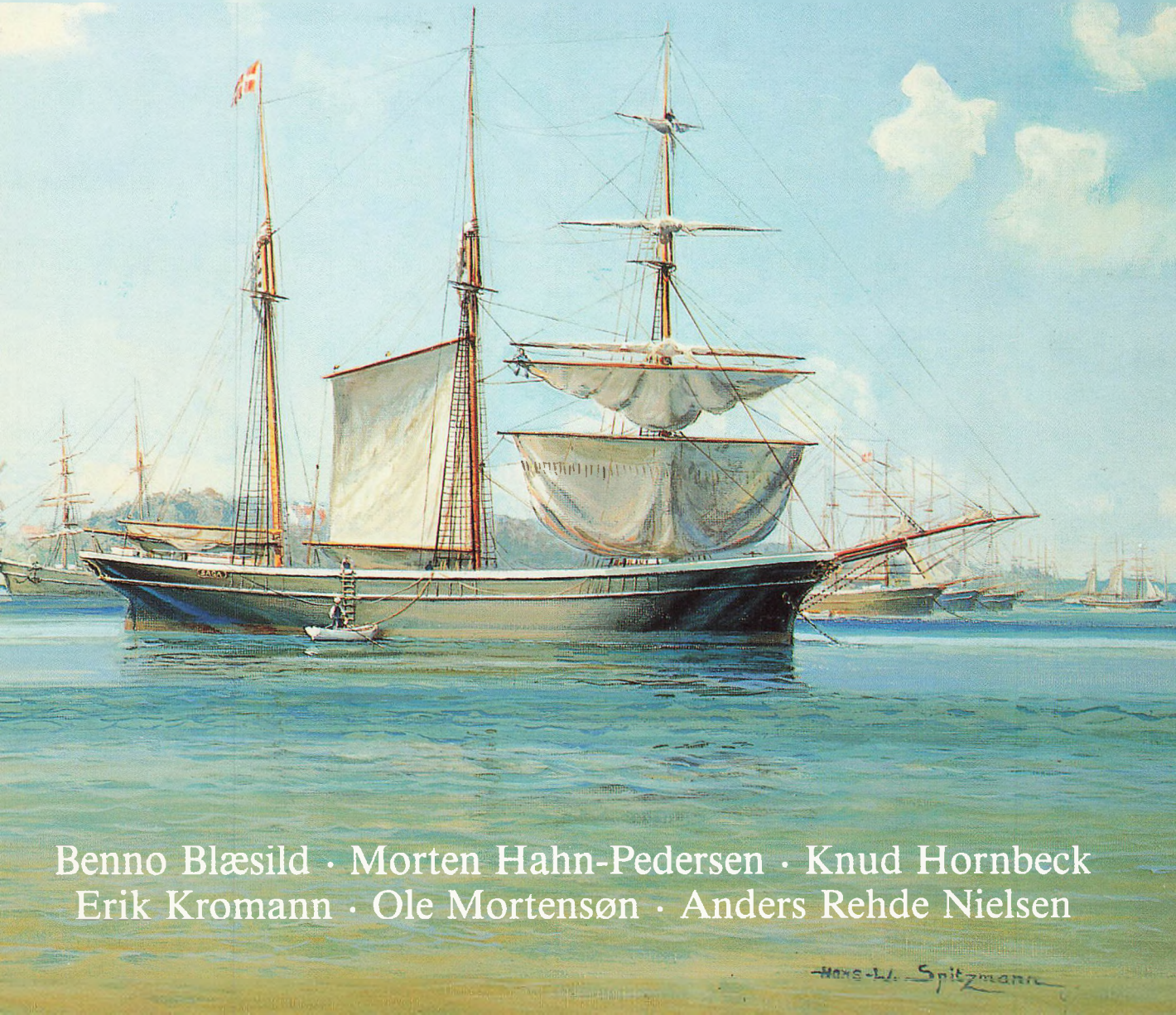
Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

Kurs Inselmeer Fünen



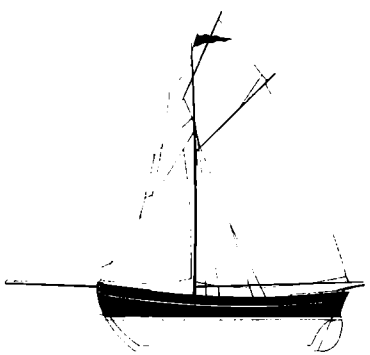
Benno Blæsild · Morten Hahn-Pedersen · Knud Hornbeck
Erik Kromann · Ole Mortensøn · Anders Rehde Nielsen



© Fyns Amt, Landskabsafd.

Benno Blæsild · Morten Hahn-Pedersen · Knud Hornbeck
Erik Kromann · Ole Mortensøn · Anders Rehde Nielsen

Kurs Inselmeer Fünen



Svendborg & Omegns Museum · Marstal Søfartsmuseum · Nyborg & Omegns Museer
Faaborg Kulturhistoriske Museer · Langelands Museum

© Svendborg & Omegns Museum
Marstal Søfartsmuseum
Nyborg & Omegns Museer
Langelands Museum
Faaborg Kulturhistoriske Museer.

Herausgegeben mit finanzieller Unterstützung von der Carlsbergs Mindelegat for Brygger J. C. Jacobsen und Sydfyenske Dampskibsselskabs Fond.

Fotoarbeit: Die einzelnen Museen.

Druckerei: Midtfyns Bogtryk ApS, DK-5750 Ringe.

ISSN 0106-2220
ISBN 87 87769-41 7

Skrifter fra Svendborg & Omegns Museum, Band 29. Redaktion: Henrik M. Jansen.

Umschlag: Die Werften von J. Ph. Jørgensen und den Brüdern A. G. und R. P. Petersen in Thurøbund, um 1918. Ölbild von Hans Spitzmann, 1967. (Fotoarbeit: Wermund Bendtsen).

Bildtexte für die übrigen Farbillustrationen:
Seite 12: J. E. C. Rasmussen: Svendborg von Vindeby gesehen, 1892. Öl auf Leinwand. Svendborg Kreis Museum.
Seite 25: Die Grossraa wird befestigt: Takelung der Bark KASKELOT von Jersey an der Werft in Troense, Frühling 1984.

Inhaltsverzeichnis

Erik Kromann
Schiffahrt von den Häfen Südfünens und seinen Inseln 4

Ole Mortensøn
Fähren – unter Segel, Dampf und mit Motoren 13

Morten Hahn-Pedersen
Die Werften auf Südfünen und den Inseln 18

Ole Mortensøn
Freizeit- und Sportsegeln 26

Anders Rehde Nielsen
Die Fisherei im Inselmeer vor Südfünen 31

Benno Blæsild
Die Lebensbedingungen der Seemannsfamilien auf Südfünen und den Inseln 37

Knud Hornbeck
Storebæltsoverfarten – Die Fährverbindung zwischen Fünen und Seeland 45

Schiffahrt von den Häfen Südfünens und seinen Inseln

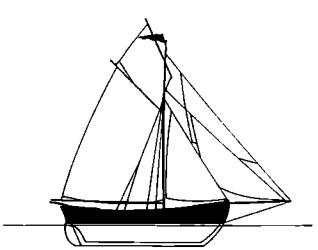
Dänemark ist eine der führenden Seefahrtsnationen der Welt. Eine Reihe von Orten an der Küste Südfünens und auf den benachbarten Inseln waren einst Kräftezentren der dänischen Schiffahrt, einige Städte spielen auch heute noch eine wichtige Rolle. Segelschiffe mit den Heimathäfen Faaborg, Aerøskøbing, Svendborg, Troense, Thurø, Rudkøbing und Marstal haben auf allen Meeren Flagge gezeigt.

Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts waren Jachten und Galeassen die weitgehend vorherrschenden Schiffstypen, dann versprach man sich mehr von größeren Fahrzeugen, die für längere Reisen eingesetzt werden konnten. Dafür gab es mehrere Ursachen: Ende der 1840er Jahre wurden in England einige Gesetze aufgehoben, darunter auch die Getreidegesetze. Diese Öffnung des englischen Getreidemarktes war für Dänemark, dessen wichtigster Exportartikel damals Getreide war, natürlich von kolossaler Bedeutung. Nicht nur die Kaufleute, auch die Schiffer der verschiedenen Seefahrtsstädte verdienten ihr gutes Geld am Getreideexport. Die Nachfrage nach Laderaum wuchs wie nie zuvor, die Frachten nahmen erheblich zu.

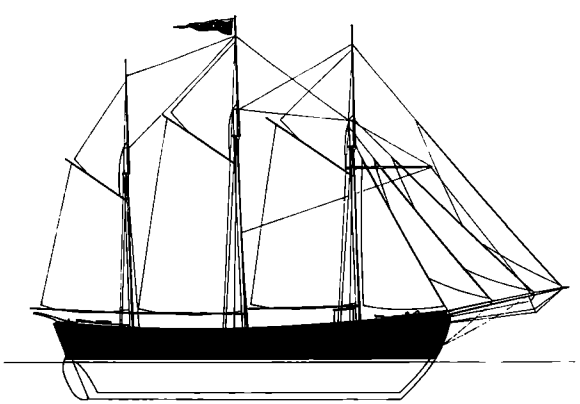
Viele Schiffer begnügten sich nicht mit der Rolle des Spediteurs, sie kauften selbst Getreide auf oder beteiligten sich an Aufkäufen, so daß ihr Verdienst noch zunahm.

Unter diesen günstigen Bedingungen für die Schiffahrt wuchs die Flotte Südfünens in bedeutendem Maße. 1854 zählte sie, verteilt auf die bereits erwähnten Hafenstädte: Rudkøbing: 51 Schiffe mit insgesamt 2030 Registertonnen, Zollstelle Svendborg (Svendborg, Troense, Thurø): 199 Schiffe, 10663 Reg.-T., Aerøskøbing: 90 Schiffe, 3002 Reg.-T., Marstal: 234 Schiffe, 6190 Reg.-T. und Faaborg: 70 Schiffe, 2770 Registertonnen.

Jacht

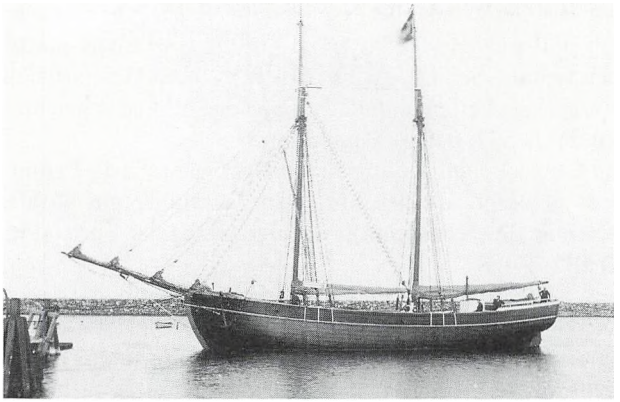


Schoner



Zeichnung: Sune Villum Nielsen.

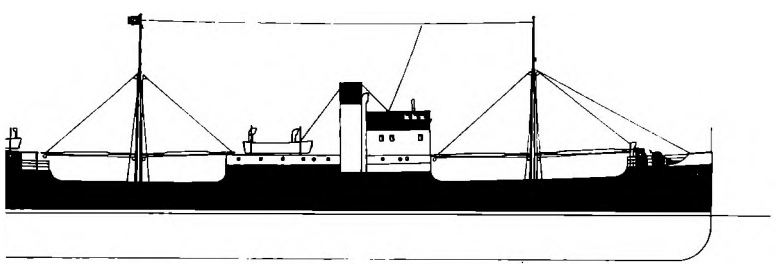
Goldfunde in Kalifornien und in Australien trugen zur Hochkonjunktur bei, größere Gewerbefreiheit zu einer Blüte des Handels; Industrialisierung und Welthandel befanden sich in einer Phase gewaltiger Entwicklung.
Noch weit bis ins 19. Jahrhundert hinein hatten viele Schiffer auf eigene Rechnung Handel treiben können, ein Geschäft, das vor allem darauf beruhte, daß die Preise für landwirtschaftliche Produkte in der Regel von Hafen zu Hafen unterschiedlich waren. Als die Postverbindungen allmählich immer schneller und effektiver wurden und der Telegraf seinen Einzug hielt, glichen sich die unterschiedlichen Preise an, und dieser Handel verlor fast ganz seine frühere Bedeutung. Nun prägten bald mehr und mehr die Frachtfahrten das Bild, eine Entwicklung, die nach dem deutsch-dänischen Krieg von 1864 noch stark zunahm.
Der größte Teil der Segelschiffsflotte war im Nord- und Ostseehandel beschäftigt. Dieser Handel erfuhr gegen Ende der 1860er Jahre mit Getreideexporten aus Rußland einen weiteren Aufschwung; auf dem Schienenweg konnten jetzt enorme Getreidemengen zu den russischen Ostseehäfen gelangen.
Der Getreideexport ging vor allem nach England und in die Niederlande. Zu dieser Fahrt liefen hauptsächlich Bramsegelschoner und Schonerbriggs. Nach und nach



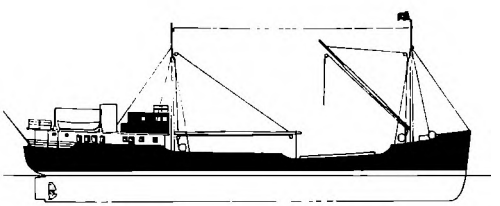
Gaffel-Schoner »Duen« aus Marstal, ein typischer Ostsee-Fahrer.

wurden aber immer mehr Dampfschiffe eingesetzt. Diesen Konkurrenten konnten die Segelschiffe nicht standhalten. Seit den 1880er Jahren wurden daher viele Schoner- Neubauten in den erwähnten Schifffahrtszentren zu Dreimast-Bramsegelschonern und Dreimast-Schonerbriggs neugetakelt umgerüstet und fast ausnahmslos für Holzfrachten eingesetzt.
In den achtziger und neunziger Jahren des vorigen Jahr-

Dampfschiff



Küstenmotorschiff



hunderts übernahm der Handel mit Holz die Rolle, die zuvor der Getreidehandel gespielt hatte. Sobald die Eisdecke im Bottnischen Meerbusen im Frühling aufbrach, machten sich die Schiffe, die im Winter in ihren Heimathäfen aufgelegen hatten, auf die Reise zu den schwedischen und finnischen Holzumschlagplätzen.
In französischen und englischen Häfen wurden die Ladungen gelöscht, die Rückfrachten bestanden aus Kohle, Karolin (Porzellanlehm), Schiefer, Salz oder Futterstoffen.
Vor allem während der Herbst- und Wintermonate war die Nord- und Ostseeschiffahrt hart und schwierig. Noch heute ziehen die meisten Seeleute einen Sturm auf einem der größeren Meere einem Ostsee- oder Nordseesturm vor, denn hier ist das Wasser nicht sehr tief und der Seegang kurz und steil.
Größere Fahrzeuge erforderten natürlich mehr Kapital. Dieses Kapital sollte möglichst viel arbeiten, deshalb wollte man das Auflegen im Winter vermeiden und begann damit, die Schiffe in den Wintermonaten nach Südamerika und Westindien zu schicken. Die Fernfahrt über den Atlantik gewann immer mehr an Bedeutung.
In der südfünische Seefahrtsgeschichte stellte sie aber keinesfalls ein neues Kapitel dar: Schon in den 1850er Jahren gingen einige Schiffe aus Svendborg, Troense und Faaborg auf große Fahrt in den Fernen Osten. Bald schon umrundeten auch die ersten Schiffe aus den häfen Südfünens Kap Horn. Reisen zum Stillen Ozean haben bei ihnen jedoch niemals eine große Rolle gespielt, da diese fernen Ziele schon von den Schiffen der Insel Fanø angelaufen wurden. Fanø vor der Küste Jütlands war ein weiteres Zentrum der dänischen Segelschiffahrt.
Für die Schoner der Küste Südfünens und seiner Inseln gewann dagegen die Fernfahrt über den Atlantik immer mehr an Bedeutung. Allmählich wurde eine immer größere Anzahl von Schonern auf der Südamerikaroute, auch Rio-Grande-Route genannt, eingesetzt. Sie führte die ganze südamerikanische Ostküste entlang, bis hinunter zum la Plata. Diese Segelschiffe kamen vor allem aus Marstal, wo sie speziell für diese Route gebaut und getakelt wurden.
Auf der Hinreise bestand die Ladung aus Kohle aus dem Bristolkanal, Salz aus Spanien und Stückgut aus Hamburg, zur Rückfracht gehörten vor allem gesalzene Tierhäute, Horn, Beinasche, Bohnen und Tabak für die europäischen Umschlagplätze, meist Hamburg.
Oft kam es vor, daß die Schoner gleich einige Jahre fern der Heimat im Einsatz waren, um ihre Heimreise erst dann anzutreten, wenn die Verkupferung am Rumpf, die die Schiffswand gegen Bewuchs schützte, erneuert werden mußte.
Mit heutigen Augen betrachtet, waren diese dänischen Rio-Grande-Fahrer verhältnismäßig kleine Schiffe. Wegen ihrer guten Segeleigenschaften hatten sie aber einen guten Ruf bei Maklern und Kaufleuten; die meisten Schiffe waren für ihren gepflegten Zustand und ihre gute Ausrüstung bekannt.
Bei den Seeleuten – bei den Matrosen vor dem Mast wie bei den Offizieren auf dem Achterschiff – stand die Rio-Grande-Fahrt in hohem Kurs, u.a. weil das Klima auf den größten Teil der Reise angenehm war. So gab es vor allem im Winter, wenn Nord- und Ostsee sich von ihrer schlimmsten Seite zeigten, regen Zulauf bei den Heuerstellen der Südamerikafahrer in Hamburgh und Liverpool.
Auch die Arbeitsbedingungen und die Verpflegung waren hier bedeutend besser, so wurde z. B. immer ein ausgewachsener 'Smutje' angeheuert – statt eines Kochjungen, wie bei der Nord- und Ostseeschiffahrt.
Als während des ersten Weltkrieges die Flußhäfen vertieft und die Segelschiffe von den Dampfern verdrängt wurden, ging das Kapitel der dänischen Rio-Grande-Fahrer zu Ende.
Die Südamerikaroute wurde oft mit der Westindienroute kombiniert. Die Frachten waren vielfältig. In den 1890er Jahren wurden die Westindienreisen von den südfünischen Häfen aus fast ganz eingestellt, während genau zur gleichen Zeit die Marstaller Schiffe (von der Insel Aerø) häufiger auf dieser Route unterwegs waren, denn viele der Rio-Grande-Fahrer aus Marstal hatten Frachten für Westindien dabei.
Dieser Handelsverkehr kam erst während der dreißiger Jahre dieses Jahrhunderts zum Erliegen.

Die letzte Fernfahrt, bei der zahlreiche Segelschiffe eingesetzt wurden, war die Neufundlandroute, auf der bereits eine größere Zahl portugiesischer, französischer, englischer und neufundländischer Schoner segelten. Bei dänischen Reedern und Schiffsführern war diese Route noch so gut wie unbekannt gewesen.

Um die Jahrhundertwende richteten die Marstaller ihr Interesse auf diesen Handelsweg. Nach dem Löschen der Ladung in isländischen Häfen und auf den Faröern war es nämlich inzwischen oftmals schwierig geworden, Rückfrachten zu bekommen. Statt ihre Schiffe leer nach England oder Schottland weiterzuschicken, wo sie Kohle laden und dann heimreisen konnten, ließ man sie in Ballast nach Neufundland oder Labrador segeln. Dort wurden Fischladungen für Portugal, Spanien und den östlichen Mittelmeerraum übernommen.

Bald war diese Route fast ganz unter der Kontrolle der Marstaller. Nur ein paar Schiffe aus Neufundland, Lunenburg auf Neuschottland und einzelne Schiffe aus anderen dänischen Schiffahrtszentren, z. B. aus Svendborg, das dem Beispiel der Marstaller gefolgt war, machten ihnen das Monopol strittig.

Viele Jahre lang zeigten die kleinen Schoner aus Marstal, in der Regel nur um 100 BRT, manche noch kleiner, die dänische Flagge an der langen Küste von Hebro im Nordwesten Labradors bis zur Südspitze Neufundlands, Kap Race.

Auf der Neufundlandroute wurden vor allem kleine Jachten mit Schonerrigg eingesetzt, eine besondere Form und typisch für Marstal, eine direkte Weiterentwicklung der Jacht. Diese Konstruktion war sehr seetüchtig. Sie galt als stabiler als Klipper-Schiffe, bei denen das Achterschiff bei zunehmendem Alter des Fahrzeugs die Neigung bekam, durchzuhängen.

Stabil mußten diese Segler schon sein, wenn sie, klein wie sie waren, die schwierige Atlantiküberquerung gut überstehen sollten.

Es waren meist Dreimast-Schoner, als Bramsegelschoner, Topsegelschoner oder - damals eine Neuheit - als Dreimast-Gaffelschoner, also ohne Rahsegel, getakelt.

Bei dieser einfachen Besegelung waren nur wenige Hände nötig, und deshalb waren diese Segler besonders konkurrenzfähig.

Auch mit dem Friedensschluß waren die chaotischen Zustände nicht überwunden. Der Krieg hatte für hohe Frachtraten gesorgt. Sie hielten sich noch ein paar Jahre lang und ermutigten die Schiffer der Segelschiffe, weiterhin Tonnage zu kontrahieren, u.a. eine Reihe von Viermast-Schonern, die für Holzfrachten auf der Route Kanada-England bestimmt waren, eine Route, die während des Krieges einen gewaltigen Aufschwung erlebt hatte.

Starke Konjunkturschwankungen, charakteristisch für die neuere Zeit, prägten die Jahre nach dem Krieg und mündeten schließlich in die Wirtschaftsdepression des Jahres 1920. Die Krise griff immer weiter um sich. Nun war es außerordentlich schwierig, um nicht zu sagen: ganz unmöglich, überhaupt noch anständige Frachten zu bekommen.

Bald lagen überall in den dänischen Schiffahrtszentren stillgelegte Fahrzeuge. Ein Segelschiff nach dem anderen kam zur Zwangsversteigerung und wurde zu Preisen verkauft, die im Verhältnis zur Anschaffungssumme lächerlich niedrig waren. Viele Menschen verloren ihr mühsam erspartes Kapital. Von Tag zu Tag schrumpften die früher so großen Flotten der Hafenstädte. Zwar kam die Schiffahrt mit den Schonern in einem gewissen Umfang wieder in Gang, doch nur unter großen Schwierigkeiten. Es war deutlich zu spüren, daß das letzte Kapitel in der Geschichte der Handelsschiffahrt mit Segelschiffen angebrochen war. Wer es sich leisten konnte, ließ eine Maschine einbauen, zunächst nur bei den kleineren Fahrzeugen, die in der Küstenfahrt verkehrten, schließlich aber auch bei Schiffen für die große Fahrt. So erhielten auch die letzten Segler 1940/41 Dieselantrieb, als ein neuer wahnsinniger Krieg begonnen hatte, in dessen Kielwasser zahlreiche weitere Schiffskatastrophen folgten in dessen Folge es zu zahlreichen weitere Schiffsverlusten kam.

Die größeren Segelschiffe verschwanden nach und nach ganz von der Bildfläche, die kleineren überlebten als Motorsegler.

Bei der Erneuerung der Kleinschiff-Tonnage spielten inzwischen Stahlschiffe (aus zweiter Hand vor allem in den

Niederlanden erworben) eine immer größere Rolle. So könnte man schon in den dreißiger Jahren nicht selten Tjalken und frühere Fischloggern unter dänischer Flagge begegnen. Wegen des Krieges fuhren diese Schiffe in der Küstenfahrt; tatsächlich waren sie für tiefe Fahrwasser auch nicht gut geeignet.

Auch die kleinen früheren Tiefwassersegler fristeten ihre alten Tage im Küstenverkehr zwischen den Inseln. Nur ganz wenige von ihnen bekamen später wieder tiefes Wasser unter den Kiel, jene nämlich, die restauriert und wieder aufgetakelt wurden.

Eine Zeit lang waren eine ganze Reihe von Dampfschiffen in den fünischen Häfen zu Hause, doch da Dampfschifftonnage wesentlich teurer ist als die von Segelschiffen,



konnten sie sich niemals in großem Umfang durchsetzen. In der großen Zeit der Segelschiffe war das Partenreedersystem die am meisten verbreitete Finanzierungsform, die es gestattete, daß sich viele einzelne beteiligten und das Risiko gemeinsam tragen konnten. Außerdem gab es die eigentlichen Reedereien und einzelne selbständige Schiffseigner.

Das Mitreedersystem geriet allmählich ganz ins Hintertreffen, um erst Jahre später wieder aufzutauchen, dieses Mal aber unter ganz anderen Vorzeichen: Steuerabschreibung war nun der Hauptzweck. Im Gegensatz zu früher kamen die finanziellen Mittel nun meistens von Personen, die mit der Seefahrt überhaupt noch nicht in Berührung gekommen waren. So wurden in den sechziger und siebzi-



Die Bark »DANNEBROG« von Troense, Chinafahrer. Ölbild, unsigniert, undatiert.



Marstalschoner im Heimathafen, Frühling 1932.

ger Jahren mehrere hundert Küstenmotorschiffe im Auftrag von Reedereien gebaut, die aus Ärzten und Zahnärzten, Rechtsanwälten u.ä. bestanden. Hauptzweck war nicht das Frachtgeschäft, sondern mindestens ebensosehr die Steuerersparnis.

Die Reeder der Küstenfrachter und die selbständigen Schiffseigner, die von der Frachtschiffahrt leben mußten, sahen sich so einer schamlosen Konkurrenz ausgesetzt. In dieser Zeit gehörte es zu den Ausnahmen, wenn diese Unternehmen ein Schiff in Auftrag geben konnten.

Die meisten jener sogenannten Abschreibungsreedereien haben jedoch in den letzten Jahren finanziellen Schiffbruch erlitten. Ganz gegen ihre Erwartung haben viele der Investoren bei diesem Abenteuer noch Geld zugesetzt. Nur die seriöseren Unternehmen sind übriggeblieben, mehrere hundert andere Schiffe wurden an Konkurrenten im Ausland verkauft.

Die Reederei A. E. Sørensen in Svendborg, die in diesen Jahren stillgelegt wurde, war eine der ersten Reedereien, die dazu überging, neue Küstenfrachter in Dänemark bauen zu lassen. Das Übliche war, daß man im Ausland Second-hand-Tonnage erwarb und sie zu Motorschiffen

umbauen ließ. Mit Beginn der fünfziger Jahre kam jedoch der eigene Schiffbau von Küstenfrachtern richtig in Gang, vor allem dank der Marshall-Kredite, mit denen die USA den Wiederaufbau der europäischen Wirtschaft nach dem Krieg fördern wollten.
Der Begriff Küstenschiff umfaßt Schiffe von einer Größe von ein paar hundert Tonnen bis hin zu ein paar tausend Tonnen (2000 t.dw. Trag fähigkeit); mit der Bezeichnung ist eine bestimmte Schiffsgröße gemeint, nicht die eigentliche Wortbedeutung 'Küstenschiff'. Nur die kleinsten Einheiten dieser Flotte fahren tatsächlich in der Küstenfahrt, die meisten operieren »world wide«.
Gleich nach dem Krieg wurden die Schiffe auf weite Reisen geschickt, Fahrzeuge aus südfünischen Häfen begegnet man heute auf allen Meeren.
In den letzten Jahren haben Schiffahrtsstädte wie Marstal und Svendborg sich wieder mehr profilieren können. Doch weil die Zeiten für die Seefahrt in den letzten Jahren schwieriger geworden sind, u.a. wegen einer verschärften Konkurrenz durch deutsche und niederländische Schiffe, auf denen weniger strenge bestimmungen für die Schiffsbesatzung gelten als auf den dänischen, ist es auch beim seriösen Teil der Branche zu Stillegungen gekommen.

Heute sieht die Flotte folgendermaßen aus: Faaborg: 8 Frachtschiffe mit einer Bruttotonnage von 3992 und einem Gesamt-Tonnengehalt von 11531 Tonnen, Aerøskøbing: 7 Schiffe mit 3293 brt/9110 *dw*, Svendborg: 27 Schiffe mit 13345 brt/32132 *dw*, Rudkøbing: 2 Schiffe mit 334 brt/480 *dw* und Marstal: 56 Schiffe mit insgesamt 19963 brt/48410 *dw*. Zu anderen Häfen Südfünens der Region gehören weitere 7 Schiffe mit 2402 brt/5660 *dw* (Zahlen vom Januar 1986).
So verfügen Südfünen und seine Inseln heute über eine Flotte von nicht weniger als 107 Frachtschiffen mit einem Gesamt-Tonnengehalt von 107323 Tonnen. Damit stellt die Region einen wesentlichen Teil der dänischen Küstenschiffe.
Brt: Raummaß 2,83 m^3
Dw gibt die Tragfähigkeit eines Schiffs in Gewichtstonnen an, (Ladung, Treibstoff, Proviant usw.).

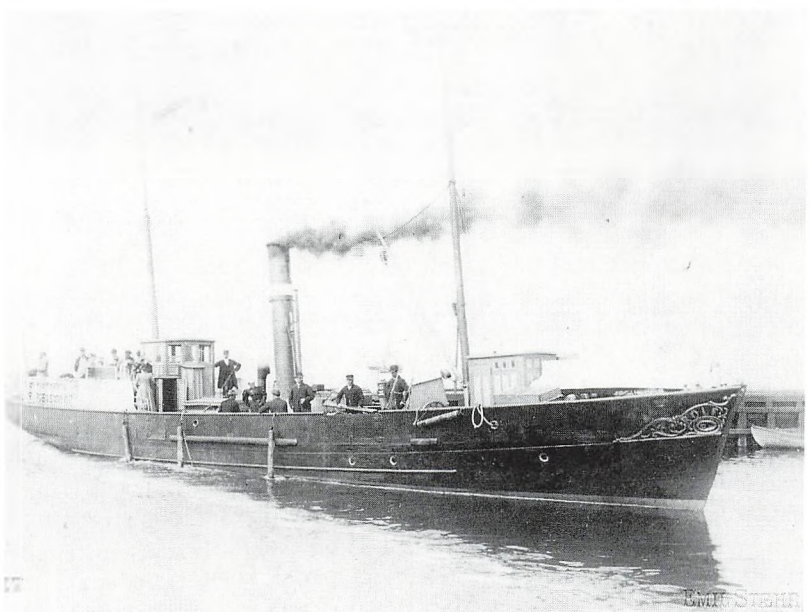


Dreimast Bramsegelschoner »NIELS« aus Marstal.



Fähren – unter Segel, Dampf und mit Motoren

Dänemark ist ein Inselreich und unterscheidet sich dadurch vollständig von den mitteleuropäischen Staaten. Schlängelt sich dort oft der Verkehr über Landstraßen durch dichte Wälder und unüberwindlich scheinende Berge, so sind die Dänen ringsherum von Wasser umgeben. Sieht man einmal von klimatischen und geologischen Faktoren ab, so hat Dänemark mehr Gemeinsamkeiten mit Griechenland als z. B. mit Deutschland oder Frankreich. Das Meer verbindet Inseln und Fjorde, und nirgendwo im Land hat man einen weiten Weg zur Küste.
Dänemark war schon immer eine Seefahrernation, Schiffbau und Schiffahrt haben eine lange Tradition. Auf guten Schiffen konnte man weit herumkommen. Dänemark war schon in der Eisenzeit, aufgrund seiner naturgeographischen Gegebenheiten, ein offenes Land mit vielen Verbindungen über die See. In der Wikingerzeit kam es zur ersten Blüte der Seefahrt, die Dänen und ihre nordischen Verwandten fuhren bis nach Italien, Spanien und zum Schwarzen Meer, ja sogar bis nach Grönland und Kanada. Um Menschen, Vieh und Güter zu transportieren, benötigte man gute Schiffe, die sie von einer Insel zur anderen, von Jütland nach Fünen und nach Seeland hinüber befördern konnten. Solche Schiffe und Boote nannte und nennt man Fähren.



Das erste Dampfschiff im Inselmeer vor Südfünen – SS ROLF.



Fähranleger in Svendborg, um 1865. An der Brücke sieht man Fährschmacken und Fährlastkähne, auf dem anderen Ufer kan man das Vindebyer Fährhaus erkennen. Illustreret Tidende, nr. 554, 1870.

Unter den Schiffsfunden von Skuldelev am Roskildefjord fand sich auch ein Wrack, das man als Fähre identifizierte. Ohne Zweifel war es wohl dieser Bootstyp – klinkergebaut und mit zwei Steven versehen – der fast 1000 Jahre lang das meistverwendete Fährboot war. Vor den Dampfschiffen wurden durch diesen Bootstyp, häufig auch immer noch offen, also ohne Deck, die dänischen Inseln miteinander verbunden. Es gab größere Fähren, die Pferde und kleinere Fahrzeuge übersetzten, und kleinere, schnellere, die für den Personenverkehr eingesetzt wurden. Große Fährlastkähne verwendete man auf kurzen Überfahrten, sie konnten ganze Pferdegespanne transportieren.

Im Inselmeer Südfünens fuhren im Personen- und Güterverkehr Anfang des 19. Jahrhunderts noch überall kleinere Fähren. Es handelte sich hierbei um den klassischen Typ mit zwei Steven, wegen seiner Besegelung auch Fährschmacke genannt, und um Deckboote mit Gaffelgroßsegel. Die Verbindung nach Norddeutschland gewährleisteten eine Reihe Segelpaketschiffe – kleinere als Jachten getakelte und kraweelgebaute Schiffe mit Kajüte und Laderaum unter Deck. Die Paketschiffe fuhren alle großen Städte in Norddeutschland an. Die Abfahrtszeiten wurden in den Zeitungen durch Annoncen angekündigt (siehe Abbildung).

Segelfahrzeuge waren nicht sehr komfortabel: man mußte



Til Kiøbenhavn
afgaaer Paquetten Laurine Sophie, Skipper C. C. Bang, om 5 a 6 Dage, saafremt Vinteren ikke maatte forbyde det, og anbefaler sig for Gods og Passagerer. Nærmere Underretning meddeler
J. Nielsens Søn.

Annonce, die die bevorstehende Abfahrt eines Segelpaketschiff ankündigt. Faaborger Zeitung 1850.

sich dick anziehen und dennoch damit rechnen, in den offenen Booten bis auf die Haut naß zu werden. Teils kam das Wasser von oben, teils schwappten die Wellen über Bord. Stundenlang kämpfte man gegen Wind und Wellen und es kam vor, daß man umdrehen mußte und dorthin zurückfuhr, wo man herkam. Andererseits konnten Windstille und Strömung es erforderlich machen, daß man zu den Riemen griff; dann mußten auch die kräftigen Burschen unter den Passagieren mit in die Riemen. Oft kamen die Passagiere ermattet und verfroren an Land, daher gab es in wichtigen Fährhäfen Fährhäuser, Gastwirtschaften, die den Reisenden mit Verpflegung versorgten.

Am schlimmsten war es natürlich, wenn eine Fähre kenterte. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts passierte dies noch häufig.

Die organisierte Fährfahrt war ein Privileg für den Fährmann. Niemand außer ihm durfte im Umkreis von einer Meile von seiner Fährstelle Personen oder Güter übersetzen. Es war jedoch erlaubt, im eigenen Boot Fahrten für persönliche Zwecke zu unternehmen. In der Regel besaß der Fährmann nur das Privileg für eine Richtung der Fährlinie und ein zweiter hatte das Vorrecht für die andere Richtung. In beiden Fährhäfen mußte es ja einen Fährmann geben, und so segelten die Fähren leer zurück.

Im Inselmeer Südfünens bestanden einst folgende Fährlinien: Bøjden-Fynshav, Faaborg-Avernakø, Faaborg oder Dyreborg-Lyø, Svendborg-Vindeby, Svendborg-Thurø, Svendborg-Skarø, Vornaes-Skarø und Drejø, Skovballe-Hjortø, Strynø-Rudkøbing, Vemmenaes-Rudkøbing, Ristinge-Marstal, Svendborg-Aerøskøbing, Faaborg-Søby und Spodsbjerg-Taars.

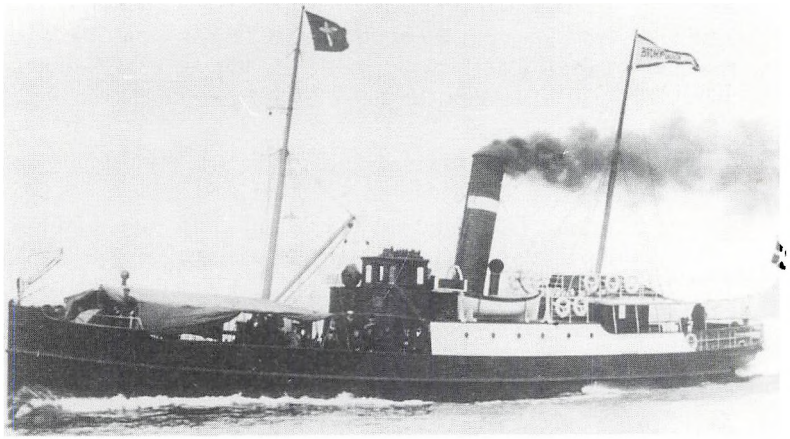
Viele kleinere Inseln hatten keinen Fährmann - man mußte sich selbst helfen. Deshalb unterhielten die Inselbewohner gemeinsam ein paar große Fährjollen. In diesen großen, offenen Schmackjollen schaffte man alle Waren auf die Insel und segelte zu Taufe, Hochzeit und Beerdigung. Von Kindesbeinen an lernten die Inselbewohner mit einer Segeljolle umzugehen. Für Männer und Frauen war es gleichermaßen wichtig, segeln zu können, wenn nötig bei jedem Wetter, wenn die Hebamme oder der Arzt geholt werden mußte oder wenn sich z. B. die Kaffee oder Zuckervoräte dem Ende neigten.

Im Winter stellte das Eis ein großes Problem für die Verbindung zwischen den Inseln dar. Man markierte damals Eiswege, auf denen man nach langen und harten Dauerfrost auch mit Pferd und Wagen fahren konnte. Solange das Eis jedoch noch brüchig war, zog man ein Boot über die Eisfläche, in das sich die Passagiere flüchteten, wenn das Eis brach.

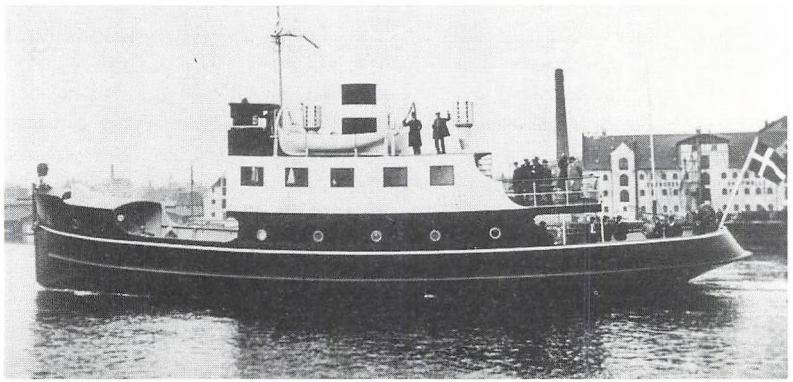
Um 1850 gab es einen einschneidenden Wandel im Fährverkehr. Kaufleute und Schiffsreeder gründeten Aktiengesellschaften und kauften Dampfschiffe, um mit diesen die Inseln anzulaufen. 1866 kam der erste Dampfer in das Inselmeer Südfünens, der natürlich auf der wichtigsten Linie, zwischen Svendborg-Rudkøbing-Marstal, eingesetzt wurde. Es handelte sich bei der Fähre um einen kleinen Schraubendampfer von 48 BRT, der auf der Burmeister & Wain Werft in Kopenhagen gebaut worden war. Auf ihm hatten vier Pferde und zwei Wagen Platz. In den folgenden Jahren entstanden mehrere neue Fährreedereien. 1869 wurde eine Fährlinie zwischen Nakskov und Spodsbjerg eröffnet und 1875 wurde die Dampfschiffahrtsgesellschaft Aerø gegründet, die eine Dampffähre zwischen Svendborg und Aerø einsetzte. Zwischen Svendborg und Vindeby verkehrte von 1873 bis 1926 der Schaufelraddampfer 'FRITS JUEL'. In den Jahren 1884 bis 1900 übernahm die Dampfschiffahrtsgesellschaft Südfünens nach und nach den größten Teil des Verkehrs zwischen Svendborg, Langeland und Aerø. Die Strecke Svendborg-Aerøskøbing wurde jedoch weiterhin von der Dampfschiffahrtsgesellschaft Aerø bedient und ab 1903 befuhr die Ellen AG die Linien Søby-Faaborg und Avernakø-Lyø.



Seit 1911 besaß Langeland eine Eisenbahnlinie, aber erst 1926 wurde die erste Eisenbahnfähre, die DF LANGELAND, eingesetzt. Hier sieht man sie am Fähranleger in Rudkøbing.



SS BROCKENHUUS SCHACK - ein typischer Vertreter der Dampfschiffe, die von der Jahrhundertwende bis 1920 für den Personen- und Lastenverkehr zwischen den Inseln eingesetzt wurden.



Die Motorfähre A.L.B. verkehrte ab 1932 zwischen Svendborg Rudkøbing und Marstal. Die Fähre wurde auf der Svendborger Schiffswerft gebaut.

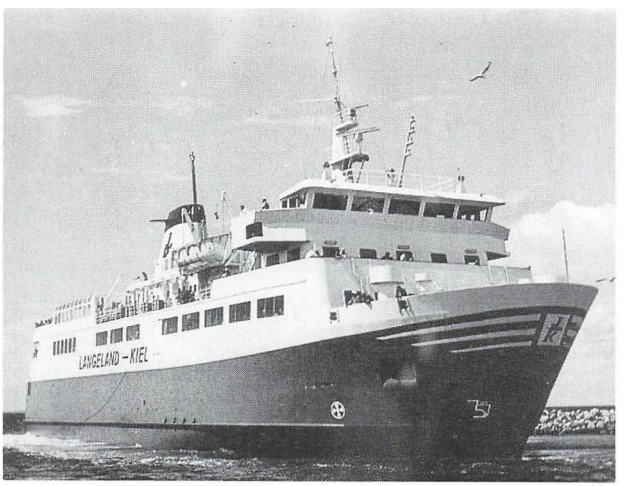
Die ersten Dampfschiffe waren klein und von geringer Leistung, aber sie waren von solider Bauart. SS ROLF war bis 1907 im Einsatz und ist erst 1926 abgewrackt worden, als er 60 Jahre alt war. Viele der für die Fährreedereien Südfünens gebauten Dampfer stammten im übrigen von norddeutschen Werften: z. B. baute die G. Howaldt in Kiel SS SVENDBORGSUND (60 BRT, 70 PS) und die Norddeutsche Schiffbau AG, Kiel, SS THORSENG (33,3 BRT, 40 PS). Auch SS HELGENAES, Baujahr 1874, war aus Kiel, SS FAABORG (79 BRT, 125 PS) hingegen stammte aus Flensburg.

Die zweite, größere Generation der Dampffähren war vornehmlich in Dänemark gebaut, das nun seine eigenen konkurrenztüchtigen Eisen- und Stahlbauwerften erhalten hatte. 1901 fuhren insgesamt 11 Dampfschiffe auf den Linien Südfünens mit einer Gesamttonnage von 926 BRT. 1911 baute man auf Langeland eine Eisenbahnlinie, auf Aerø verlegte man Rangiergleise für Güterwagen (eine eigentliche Eisenbahnlinie hat es nie auf Aerø gegeben), und ab 1926 fuhr die Dampffähre 'LANGELAND' als erste Eisenbahnfähre zwischen Svendborg und Rudkøbing, 1931 erhielt dann auch Aerø eine Eisenbahnfähre.

Ein weiterer großer Sprung in der Entwicklung des Schiffbaus vollzog sich in den dreißiger Jahren, statt der Dampfschiffe baute man nun Motorschiffe. Diese neuen Motorfähren waren auch darauf eingerichtet, Autos zu transportieren, wenn auch nicht sehr viele auf einmal, denn bis Ende der vierziger Jahre waren Pferd und Wagen oder Fahrräder die gewöhnlichen Fortbewegungsmittel. Erst in den fünfziger Jahren gab es einen Auto-Boom, und die Fährgesellschaften hatten ihre liebe Mühe der Entwicklung nachzukommen. Das Übersetzen von Autos wurde mit der Zeit die wichtigste Aufgabe, und die Fähren veränderten dementsprechend ihr Aussehen. Waren sie in den dreißiger Jahren noch mit Passagierkajüte und Laderaum ausgestatte Schiffe, bei denen man deutlich Bug und Heck voneinander unterscheiden konnte, so wurden sie im Interesse der Automobilisten mit einem Wagendeck versehen und so gebaut, daß man bequem von beiden Seiten hinein- und hinausfahren konnte. Heute sind alle Fähren im Fahrwasser vor Südfünen Autofähren, als letzter Vertreter der alten Fähren fährt jedoch immer noch das Oldtimerschiff 'HELGE' auf dem Svendborg Sund, wenn auch nicht mehr unter Dampf, sondern von einem Dieselmotor angetrieben.

Wielange die Fähren noch Bedeutung haben werden, hängt letzlich vom Brückenbau ab – im Inselmeer Südfünens wird es sicherlich noch viele Jahre Fähren geben.

Die Fährverbindung Kiel-Langeland wurde 1965 wieder aufgenommen. Schon 1911, als die Eisenbahn nach Bagenkop kam, setzte die Dampfschiffahrtsgesellschaft 'Sydfynske' eine Fähre auf dieser Strecke ein, nach Ausbruch des Krieges, 1914, wurde der Betrieb wieder eingestellt. Die heutige Fährlinie 'L-K Linien' befördert über eine halbe Million Menschen im Jahr, Deutsche und Dänen, die vielfach von der Möglichkeit des zollfreien Einkaufs an Bord der LANGELAND II Gebrauch machen.

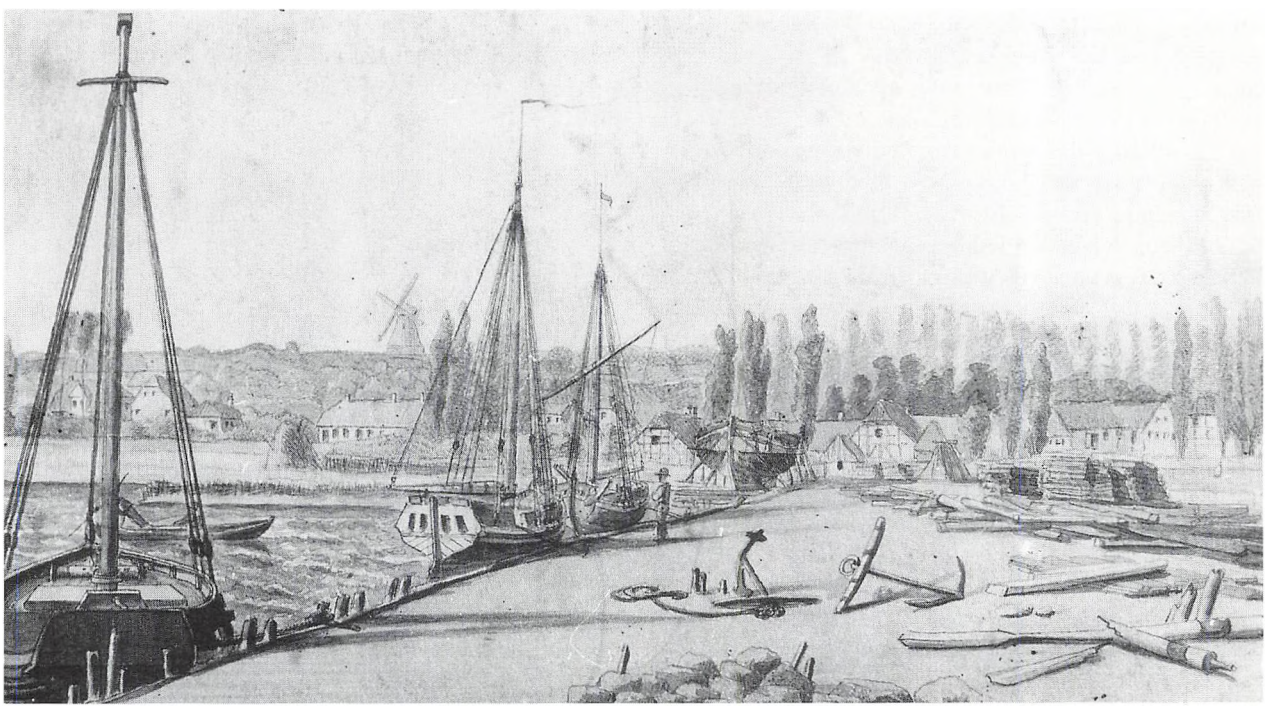


Diese zweite Fähre der neuen Passagier- und Frachtlinie Bagenkop-Kiel wurde 1990 mit einer neuen Fähre ergänzt.

Die Werften auf Südfünen und den Inseln

Schon seit etlichen Jahrhunderten wird an den Küsten Südfünens Schiffbau betrieben. Wann der Schiffbau hier ein eigenständiges Handwerk wurde, ist ungewiß, doch war es sicherlich vor 1523, als ein 'Tomes Skiffbygger' in einer Svendborger Übertragungs-Urkunde erwähnt wird. Erst vom Ende des 17. Jahrhunderts an finden sich Aufzeichnungen darüber, wie der Schiffbau praktisch geregelt war. Darin verpflichtet sich der Schiffbaumeister Oluf Mørch, für den Händler Hans Poulsen in Svendborg ein Schiff zu bauen. Der Schiffbaumeister sollte auf eigene Kosten die Säge-, Zimmerer- und Bildhauerarbeiten ausführen und für den Stapellauf sorgen, Hans Poulsen war verantwortlich für die Anlieferung und die Kosten des Bauholzes, und auch das Rigg mußte von ihm bezahlt werden.

Hans Poulsens Schiff wurde bei der Svendborger Schiffs-



Møllers Plads in Svendborg, wo der Schiffbaumeister Lars Nielsen Møller seine Schiffe baute. Zeichnung von J. C. G. Møller, 1854. Eine der ersten Abbildungen einer Werft auf Südfünen.

brücke gebaut. Es ist das erste Schiff Südfünens, von dem ungefähr bekannt ist, wo es gebaut wurde. Es verstreichen aber noch fast weitere hundert Jahre, bis sich mit zuverlässigen Quellen belegen läßt, daß Schiffe kontinuierlich an einer Stelle gebaut und repariert wurden, so daß man von Werften sprechen kann.

1773 legt der Schiffbaumeister Anders Larsen Smidt eine Werft in Røde Mølle im Wald von Bregninge an, und bis 1884 bauen zunächst er, später dann sein Sohn dort insgesamt 78 Schiffe. Es ist sicherlich kein Zufall, daß die – nach unserer Kenntnis erste Werft Südfünens bei Troense auf Taasinge lag. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts stehen die dortigen Schiffbauer auf den südfünischen Inseln hoch im Kurs. So erfahren wir aus Berichten aus den achtziger Jahren des 18. Jahrhunderts, daß der größte Teil der Marstaller Flotte von Schiffbaumeistern der Insel Taasinge gebaut wurde. Dort spielte die Schiffbauerfamilie Møller die führende Rolle in ihrem Erwerbszweig.

Auch als der Svendborger Großkaufmann Chr. Quist um 1800, am Ende der Zeit der Handelsblüte, in Svendborg Schiffe bauen läßt, sind es Schiffbauer aus selbiger Familie, Niels Møller und seine Söhne, die für den Bau verantwortlich sind. Der Schiffbau beschränkte sich aber keinesfalls auf den Svendborg Sund. Überall auf den Inseln südlich vor Fünen gab es Werften, so wird uns zum Beispiel 1804 gar von vier Schiffbaumeistern in Marstal (Aerø) berichtet. Dabei waren die guten Zeiten des Schiffbaus eigentlich schon vorbei.

Die Englandkriege (1807-14) führten zu einer Einschränkung der Südfünischen Schiffahrt und des Schiffbaus. In Marstal zum Beispiel, das 1845 eine Flotte von 176 Schiffen besaß, waren davon 56 auf heimischen Werften gebaut, und davon wiederum nur 19 nach 1807. Ein großer Teil der älteren Schiffe war allerdings verlängert und neu aufgetakelt worden. Dieser Rückschlag traf auch die Werften am Svendborg Sund. Doch erholten sie sich schneller wieder, zum einen wohl, weil man schon im Krieg von staatlichen Aufträgen profitierte, die den Verlust der Kriegsflotte im Jahre 1807 wieder ausgleichen sollte, sicherlich aber auch deshalb, weil die Schiffahrt im Bereich der Svendborger

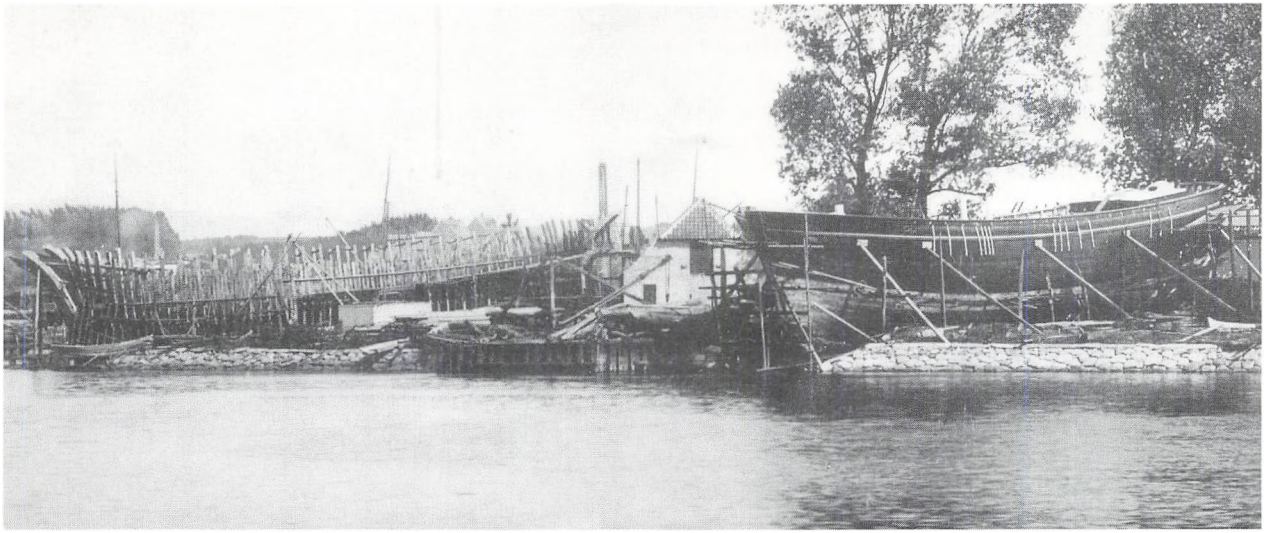


Dreimast Schoner STAR beim Stapellauf 1915. Werft Gorm Clausen, Marstal.

Zollstelle in den Jahren nach den Englandkriegen einen raschen Aufschwung erlebte.

So wuchs die Flotte der Zollstelle von nur 39 Schiffen mit insgesamt 363 Lasten Tragkraft 1818 auf 121 schiffe mit einer Tragkraft von nicht weniger als 2434 1/2 Lasten im Jahre 1834. Damit war Svendborg Dänemarks zweitgrößte Schiffahrtsstadt – nur noch von Kopenhagen übertroffen. Etwa zur gleichen Zeit geschehen zwei wichtige Veränderungen, die eng miteinander verknüpft scheinen und für die weitere Entwicklung des Schiffbaus auf Südfünen von Bedeutung sind. Bis dahin hatte man dort hauptsächlich Jachten, vereinzelt auch Galeassen gebaut, nach und nach spielte nun der Bau von größeren Schiffen wie Schonern, Schonerbriggen und Briggen, später auch Barkschiffen eine immer größere Rolle. Gleichzeitig beginnt man nun auch Schiffe nach genauen Plänen zu bauen, – bis dahin hatte man einfach nach Augenmaß gebaut.

1834 wird uns zum ersten Mal hierüber aus Troense berichtet, »wo der Schiffbauer Hans Peter Hansen, nach Bauplänen, den vorher erwähnten Schoner baute«. Auch der Schiffbauer Rasmus Dyreborg, der 1834 den Schiffbau in Faaborg begündete, bediente sich des neuen Verfahrens, während man in Marstal erst 1840 dazu überging. Nach



Der Bau der Schoner LORENZ, FULVIA und MINERVA auf Ring Andersens Holzschiffwerft. 1900. Die Werft, die zeitweilig zwische 70 und 80 Mann beschäftigte, war eine der größten auf Südfünen.



Schiffbau im Marstaller Hafen, Anfang des Jahrhunderts.

1840 war es dann auf den südfünischen Holzschiffwerften üblich, Bauzeichnungen zu verwenden.
In den vierziger Jahren des 18. Jahrhunderts besserte sich weitgehend die Konjunktur für die dänische Seefahrt, dies führte zu einem riesigen Nachfrage nach Tonnage im ganzen Land. Die vorhandenen Werften konnten die Nachfrage nicht befriedigen, und so entstanden in diesen Jahren eine Reihe neuer Schiffbauanlagen.
Hier seien stellvertretend die Holzschiffswerften der Brüder Møller in Troense (gegründet 1848), R. P. Skovs und Lars Jensens Werften in Faaborg (beide 1850 gegründet) und N. R. Troensegaard in Thurøbund (1853 gegründet) genannt. In Svendborg gründeten die Brüder Hansen, in Marstal Lars Jensen Bager und Christian Jensen Bager neue Werften. Überall wurden Schiffe gebaut, und damals soll über die Hälfte der dänischen Handelsflotte auf südfünischen Werften vom Stapel gelaufen sein.
Die gute Konjunktur hielt bis um 1880 an, dann folgten eine Reihe von mageren Jahren, bis die Segelschiffahrt um die Jahrhundertwende einen neuen Aufschwung erlebte.
Aus dieser Zeit liegen uns so reichhaltige und genaue Daten und Fakten vor, daß man nunmehr konkrete Zahlenangaben machen kann. 1900 waren nicht weniger als 18 Holzschiffswerften auf den südfünischen Inseln im Betrieb: 1 in Rudkøbing, 1 in Faaborg, 8 in Marstal und 8 am Svendborg Sund.
In den ersten drei Monaten des Jahres 1900 liefen allein von den Werften im Svendborg Sund 7 Schoner vom Stapel, 13 weitere waren im Bau oder geordert. Von den 1212 Segelschiffen, die auf der dänischen Schiffsliste von 1905 aufgeführt sind, waren nicht weniger als 423, oder gut ein Drittel, auf südfünischen Werften gebaut worden: 28 kamen aus Rudkøbing, 52 aus Faaborg, 110 aus Marstal und 233 von den Werften am Svendborg Sund.
Diese enorme Produktion wirkt verblüffend, besonders, wenn man die damaligen Produktionsbedingungen betrachtet. Es handelte sich schließlich nicht um Werften mit den technischen und mechanischen Hilfsmitteln, wie wir sie heute kennen. Ein halbwegs ebener Uferplatz an einer Stelle mit ausreichender Wassertiefe war damals die einzige Voraussetzung für die Anlage einer Holzschiffswerft.



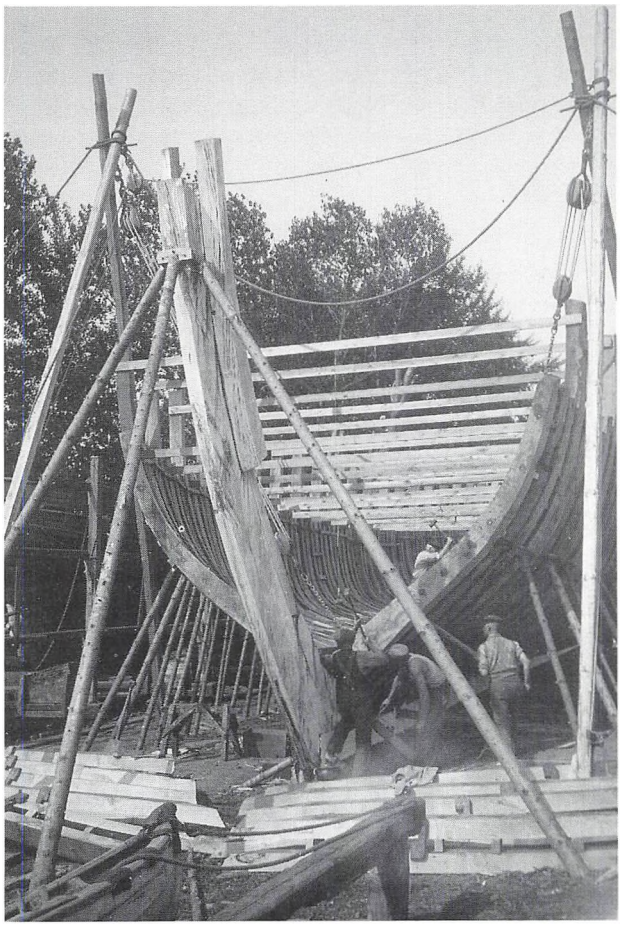
Arbeiter auf der Z. Th. Jakobsens Werft, 1900. Jakobsen (der sechste v.r. in der vorderen Reihe) war einer der Schiffbaumeister, der von den Streiks der Schiffszimmerer am Anfang des Jahrhunderts betroffen war.

Der Schiffbau wurde allein durch menschliche Kraft bewerkstelligt, so waren um die Jahrhundertwende noch nicht einmal Blocksäge auf allen Werften Südfünens zu finden. So wurden etwa die Spanten normalerweise von zwei mann mit einer großen Säge über einen Sägegraben oder auf zwei Böcken zugeschnitten, die langen Planken für die Bordwand wurden mit Äxten gehauen.
Der eigentliche Bau begann mit der Ausrichtung des Kiels.


Schiffbaumeister Johs. Ring Andersen (links) und sein Bruder Jens Fisker Andersen bei der Arbeit im Werftbüro auf Frederiksø in Svendborg, 1913.

Über den Kiel wurden dann nach und nach die Spanten errichtet, und bald schon stand der Rumpf als Skelett. Auf den Boden des Spantenwerks nagelte man einen schweren Balken, das Kielschwein, auf den Kiel.

Dann folgte die Beplankung des Rumpfes, von außen wie von innen, indem man jeweils Bordplanken und Wegerung befestigte. Vorn und achtern krümmte sich der Rumpf so stark, daß die Planken in einem 'Dampfkasten' gedämpft werden mußten, damit sie sich der Form des Schiffes anschmiegen konnten. Das Festnageln hatte zu geschehen, solange die Planken noch ganz heiß waren: eine Arbeit, bei der man seinen Mann stehen mußte.



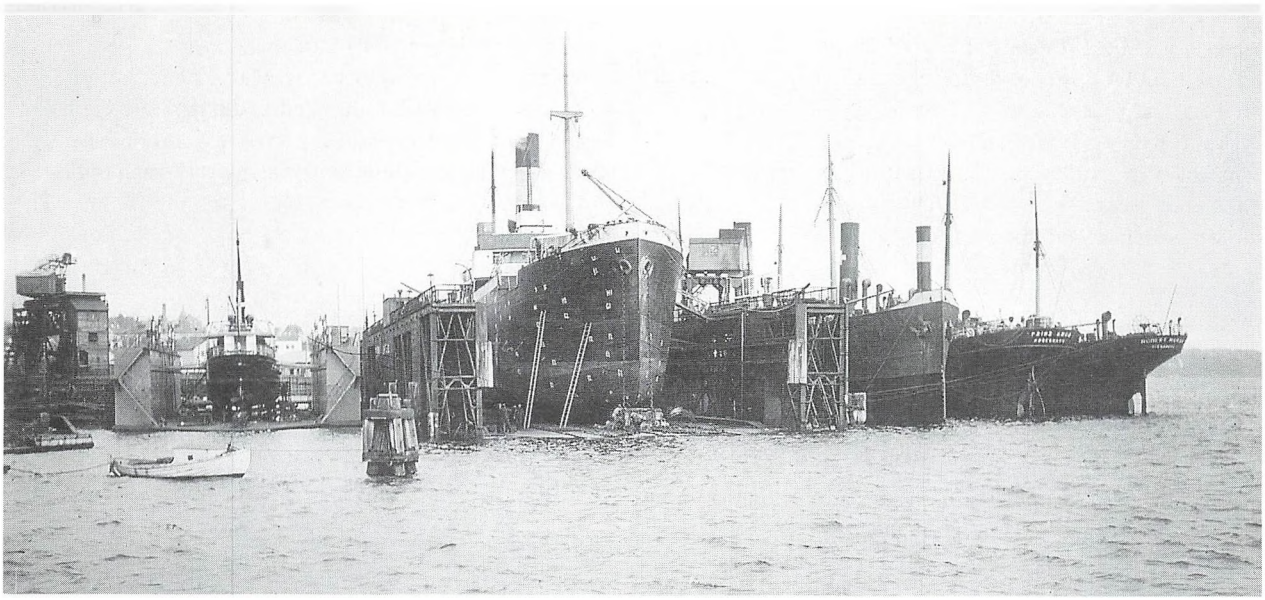
Bau des Schoners JUTLANDIA auf der Rasmus Møller Werft in Faaborg, 1939.

Nun war das Deck an der Reihe, das auf die Knie- und Decks balken gelegt wurde, wobei die zukünftige Belastung der einzelnen Teile berücksichtigt werden mußte. So verwendete man besonders schweres Bauholz am Mastfisch, der den Mast dort umschloß, wo er durch das Deck stieß. Auch die Stellen, wo Spill und Beting stehen sollten, mußten verstärkt werden, um den starken Zug von Trossen und Ketten standhalten zu können. Zuletzt wurde kalfatert, d.h. der Rumpf wurde mit Bitume (Teer) abgedichtet und manchmal wurden Kupferplatten zum Schutz gegen Bewüchs am Rumpf befestigt. Nun konnte das Schiff vom Stapel laufen, und gewöhnlich feierte man diesen Anlaß mit einer sogenannten 'løbegilde' (einem 'Lauffest'), einem der wenigen Lichtblicke im harten Alltag der Schiffszimmerer.

Nach dem Stapellauf folgte der Innenausbau des Schiffes, schließlich wurden die Masten errichtet. Es war nun alles vorbereitet zum Setzen der Segel. Jetzt endlich konnte das Schiff in See stechen.

Die Bauzeit für einen Dreimast-Schoner betrug ungefähr ein Jahr. Es war, wie gesagt, eine Zeit harter Schufterei und reinste Knochenarbeit. Bedenkt man, daß man von morgens früh um 6 bis abends 6 Uhr an sechs Tagen in der Woche arbeitete und der Stundenlohn für solche, heutzutage schier unvorstellbaren Mühen für einen einfachen Schiffszimmerer bei 32 Öre lag (das waren ca. 75 kr. im Monat), so ist kaum verwunderlich, daß die Werften Südfünens von Arbeitskämpfen und Streiks betroffen waren. Als erste in der Provinz organisierten sich 1889 die Schiffszimmerleute aus Svendborg gewerkschaftlich. Auf den südfünischen Holzschiffswerften führten sie den Arbeitkampf an und streikten 1894 gleich zweimal, dann wieder 1901, 1904, 1907 und 1908. 1910 streikte man in Marstal; Faaborg und Rudkøbing erhielten erst 1911 bzw. 1914 eigenständige Gewerkschaftsgruppen innerhalb der dänischen Schiffszimmerergewerkschaft.

Der Holzschiffbau war von großer Bedeutung für die Region, und das nicht nur für die Werften, wo ein Neubau ca.



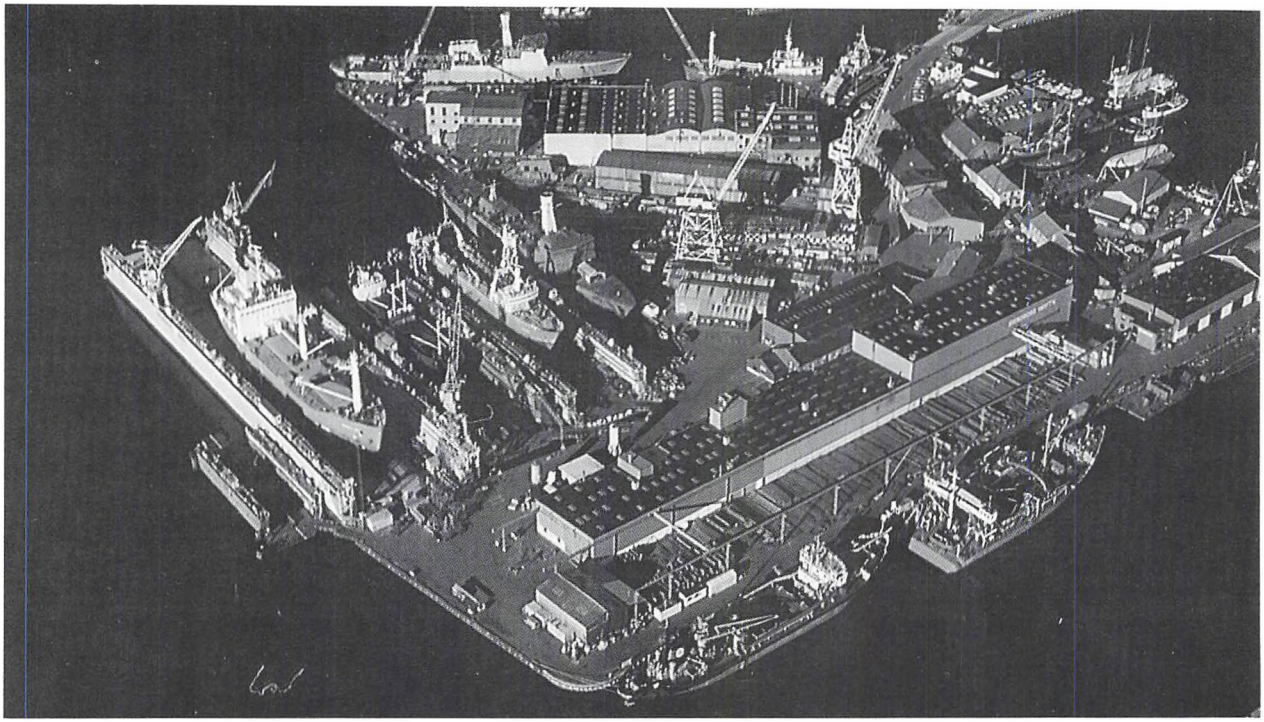
Svendborg Schiffswerft AG, um 1930. Von links nach rechts: SS RISE, SS INGE MAERSK, SS LAURA MAERSK, SS PRINS KNUD, und SS ROBERT MAERSK.

15-20 Zimmerleuten Arbeit bot, sondern auch für eine Reihe von Zulieferbetrieben und für die Handwerker: Reepschläger lieferten das Tauwerk, Segelmacher die Segel und Flaggen, Blockdrechsler die Blöcke und die Steuerräder, Schmiede die Mastbeschläge, Deckskniee und Rüsteisen, Kupferschmiede die Laternen und Kompashäuser. Eisengießer machten das Spill, Pumpen und Öfen, Böttcher die Tonnen und Pützen (Eimer). Die Bildschnitzer stellten die Gallionsfiguren und Namensschilder her, Uhrmacher die Schiffsuhren, Barometer, Sextanten und andere nautische Instrumente. Der Schiffbau ließ die gesamte Wirtschaft der Region aufblühen, gleichzeitig waren dort aber Konjunkturschwankungen in der Schiffahrt besonders deutlich zu spüren.

Im ersten Weltkrieg und in den Jahren danach waren die Konjunkturen für die dänische Seefahrt sehr günstig. Die Auftragsbücher waren voll, sowohl bei den drei neuen Stahlbauwerften (Bondegaard und Jespersen Stahlbau in Marstal, gegr. 1906, Ring Andersen Stahlbauwerft in Svendborg, gegr. 1907 und schließlich H. C. Christensen Werft in Marstal, die 1913 auf Stahlbau umgerüstet hatte) als auch auf den zahlreichen Holzschiffswerften in der Region.

Damals entstand ein neuer Schifftyp: ein großer Viermast-Schoner, der hauptsächlich für die lohnenden Holztransporte zwischen Kanada und England eingesetzt wurde. Die Schiffspreise stiegen ins Unermeßliche. Kostete ein Schiff vor dem Krieg zwischen 30.000 und 40.000 kr, so mußte man mit fast dem Zehnfachen direkt nach dem ersten Weltkrieg rechnen.

Anfang der zwanziger Jahre kam dann ein schwerer Rückschlag, der unabwendbar schien und viele ruinierte. Während der allgemeinen Wirtschaftskrise und aufgrund der Sättigung des Marktes fielen die Preise auf den empfindlich reagierenden Frachtmarkt, so daß sich diese teuren Schiffe nicht mehr rentierten. Die Konkurrenz von Eisenbahn und Dampf- und Dieselmotorschiffen wurde immer härter, und es wurde immer schwieriger, lohnende Frach-

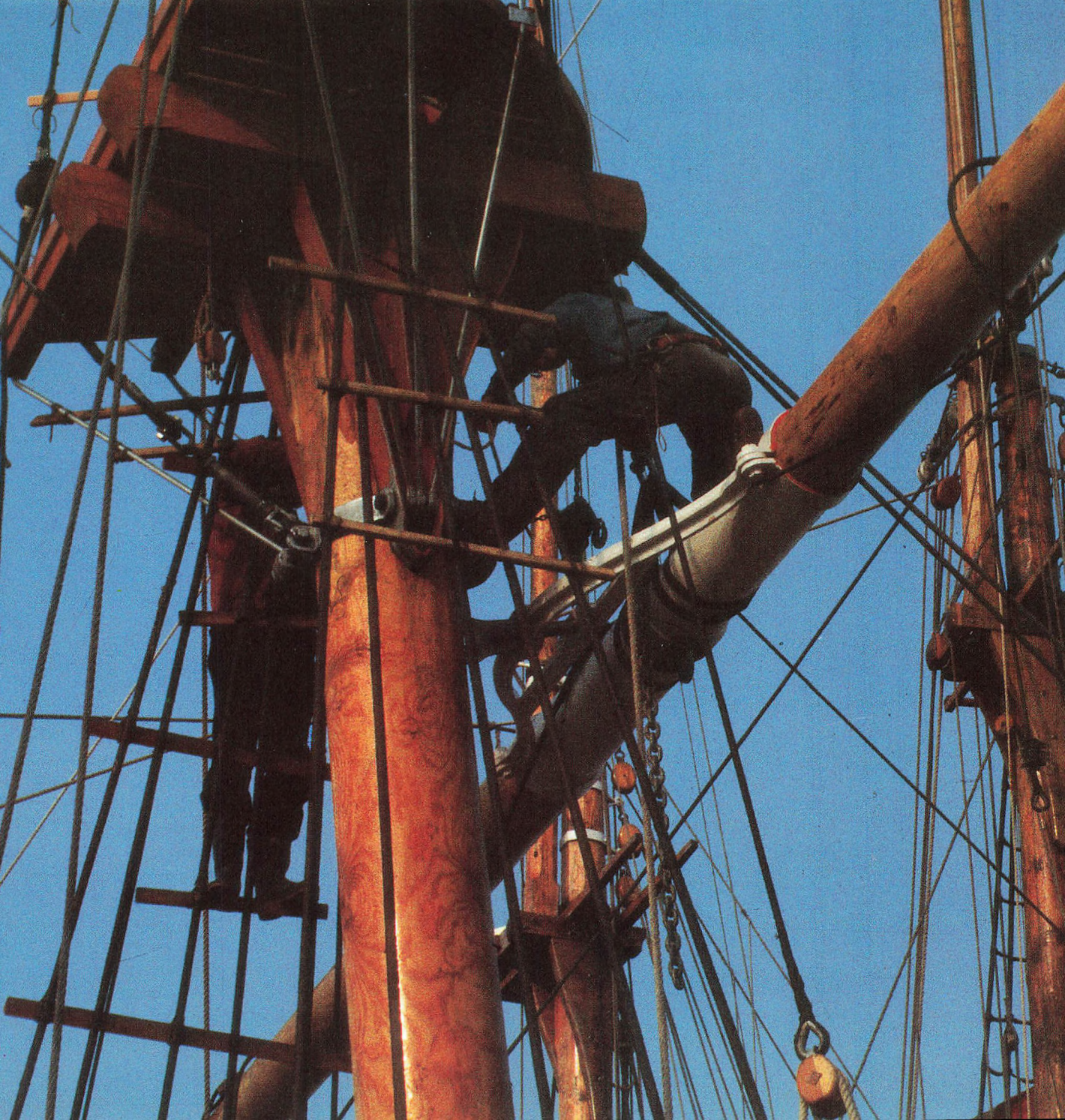


Svendborg Schiffswerft AG in den siebziger Jahren.

ten für reine Segelschiffe, die ja den Großteil der südfünischen Flotte ausmachten, zu finden. Viele Konkurse und Zwangsversteigerungen waren das Ergebnis. Die Schiffe kamen zu Spottpreisen und mit mehreren hunderttausend Kronen Verlust unter den Hammer. Die noch im Bau befindlichen Schiffe konnten von den Reedereien nicht mehr bezahlt werden, so daß auch die Werften und ihre Zulieferbetriebe gewaltige Verluste erlitten. Eine nach der anderen mußte schließen. Besonders hart traf es die Holzschiffswerften, aber auch die Stahlbauwerften kamen nicht ungeschoren davon. Bondegaard und Jespersens Werft, erst 1916 zur Marstal Stahlbauwerft AG umgebildet worden, mußte im Jahre 1921 liquidieren.

In den zwanziger Jahren sah man kaum noch eine lohnende Zukunft für die Werftindustrie Südfünens. Doch trotz Konjunkturschwankungen und einer immer stärker werdenden ausländischen Konkurrenz hielten sich die Stahlbauwerften in Søby, Marstal und Svendborg. Bis heute nehmen sie einen bedeutenden Platz im Erwerbsleben auf Südfünen und den Inseln ein.

Aber auch die Holzschiffswerften, die seit dem Rückschlag in den zwanziger Jahren nur noch eine unbedeutende Rolle gespielt hatten, unterbrochen von einem kurzen Aufschwung in den Jahren um den zweiten Weltkrieg, erleben aufgrund eines zunehmenden Interesses an alten Holzschiffen in den letzten 10-15 Jahren eine Renaissance. So erzählt uns auch heute noch das Klopfen der Kalfathämmer auf Ring Andersens Holzschiffswerft, die schon seit fast 120 Jahren auf Frederiksø im Svendborger Hafen ansäßig ist, von der jahrhundertealten, stolzen Tradition des Holzschiffbaus, der immer noch auf Südfünen und den Inseln lebendig ist.



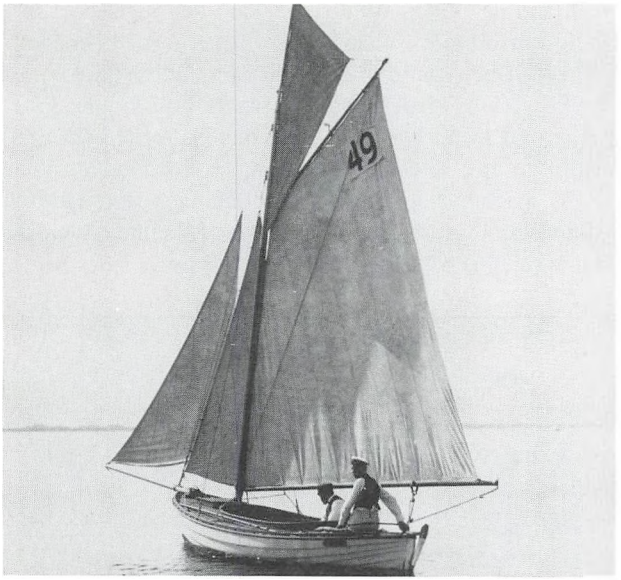
Freizeit- und Sportsegeln

Segeln, heute im Fahrwasser vor Südfünen ein Volksvergnügen, war ehedem ein exklusiver Sport. Die Anregung zum Sport- und Freizeitsegeln kam aus den USA und England, wo das 'Yacht Racing' in den wohlhabenden Schichten sehr beliebt war.
1891 wurde der Königlich Dänische Yachtclub gestiftet. Auch in Dänemark wollte man Regatten segeln. Wohlhabende Dänen ließen sich Regattaboote nach internationalen Normen und Maßen bauen. Exklusiv war der Segelsport um die Jahrhundertwende aus zwei einfachen Gründen: Freizeit und Geld, beides für den Sportsegler unabdingbar, standen damals nur wenigen zur Verfügung.



Kutter, die im August 1904 an der Regatta bei Faaborg teilnahm.

Der Graf von Langeland besaß einen Schoner zu seinem Freizeitvergnügen namens GAEA, ein prächtiger zweimastiger Gaffelschoner von 69 BRT, bei Sophus Weber in Gl. Hestehauge gebaut, der sich auf den Markt spezialisiert hatte. Die Mannschaft der GAEA bestand aus befahrenen Seeleuten aus Bagenkop. Einen solchen Luxus war natürlich nur wenigen, wirklich Wohlhabenden beschieden, und zu diesen zählte Graf Christian Ahlefeldt-Lauervig. Der Schiffbauer Sophus Weber gehörte damals schon zu den Ausnahmen mit seinem Kutter CHARIS (29 BRT), der um 1900 auf seiner eigenen Werft gebaut worden war. Zu diesem Zeitpunkt gab es nur 3-4 größere 'Freizeit'-Schoner und ein paar Freizeitkutter über 20 BRT in Privatbesitz. Aber kleinere Boote konnten es auch schon tun, so gab es damals schon eine ganze Reihe Freizeitboote und -kutter unter 20 ts.
Dennoch behielt der Segelsport aristokratische Züge. Die kleineren Freizeitkutter gehörten der bürgerlichen Oberschicht. Viele alte Seebären, die unter Einsatz ihres Lebens rund um Kap Horn gefahren waren, sahen nun kopfschüttelnd zu, wie sich die Zahnärzte, die Kaufleute und die Bankdirektoren ihrer Heimatstadt auf ihren eleganten Kuttern mit den Segeln abrackerten. Wo, zum Teufel, sollte das nur hinführen!
In Faaborg sah man die ersten Freizeitsegler in den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts. Hier waren ein Kaufmann und ein Arzt die ersten begeisterten Segelsportler. Ihre Kutter waren lange, schmale Kraweelboote mit Gaffelrigg. Ein Regattaverein wurde gegründet, als die Zahl



Touren- und Regattajolle KIS aus Svendborg, Foto von 1915. Traditioneller Typ, der sich dadurch, dass er halb eingedeckt war und ein Gaffelrigg führte von den offenen Gebrauchsjollen unterscheidet.

der Bootsbesitzer stieg, und man segelte mit den Svendborger Kuttern um die Wette. In Svendborg hatte Sophus Weber unterdessen Konkurrenten in der Yachtbaubranche bekommen. Henning Henningsen in Rantzausminde und N. A. Petersen auf Thurø hatten 1900 mit dem Bau von Segelyachten begonnen.

Der erste Segelverein in Svendborg war 1866 gegründet worden. Ab 1886 nannte er sich Segelklub Svendborgsund. Seine größeren Boote nahmen u.a. an den Regatten des Kaiserlichen Yachtclubs in Kiel teil.

Nach der Jahrhundertwende entstanden immer mehr Segelklubs auf Thurø, in Troense, Faaborg, Marstal, Rudkøbing und Aerøskøbing. Eine andere Form der Vergnügung auf dem Wasser waren Ausflugsfahrten auf Dampfern oder mit Tourenbooten. Mit Freunden und Picknickkorb fuhr man auf den Sund hinaus; segelte man mit einer Jolle, legte man einfach irgendwo am Strand an und nahm dort das Essen ein. Anschließend legten sich die Erwachsenen aufs Ohr, die Kinder planschten im Wasser und die 'jungen Leute' gingen spazieren. Die Jollen waren mit dem traditionellen Schmackrigg, d.h. mit einem Sprietsegel getakelt. Nach und nach ging man dazu über, sowohl bei Regatta- als auch bei Tourenbooten, Bermudasegel zu führen.

Nach dem ersten Weltkrieg wurde es Mode, anstelle von Freizeitbooten Autos zu kaufen. Die großen Kutter verschwanden. Dies machte sich in den meisten Segelklubs bemerkbar, die Zahl der Mitglieder nahm ab. So gab es Ende der dreißiger Jahre nur noch drei Boote über sechs Meter Länge im Faaborger Segelklub. Die Mitgliederzahl sank, in Rudkøbing löste sich der Segelklub ganz auf. In den

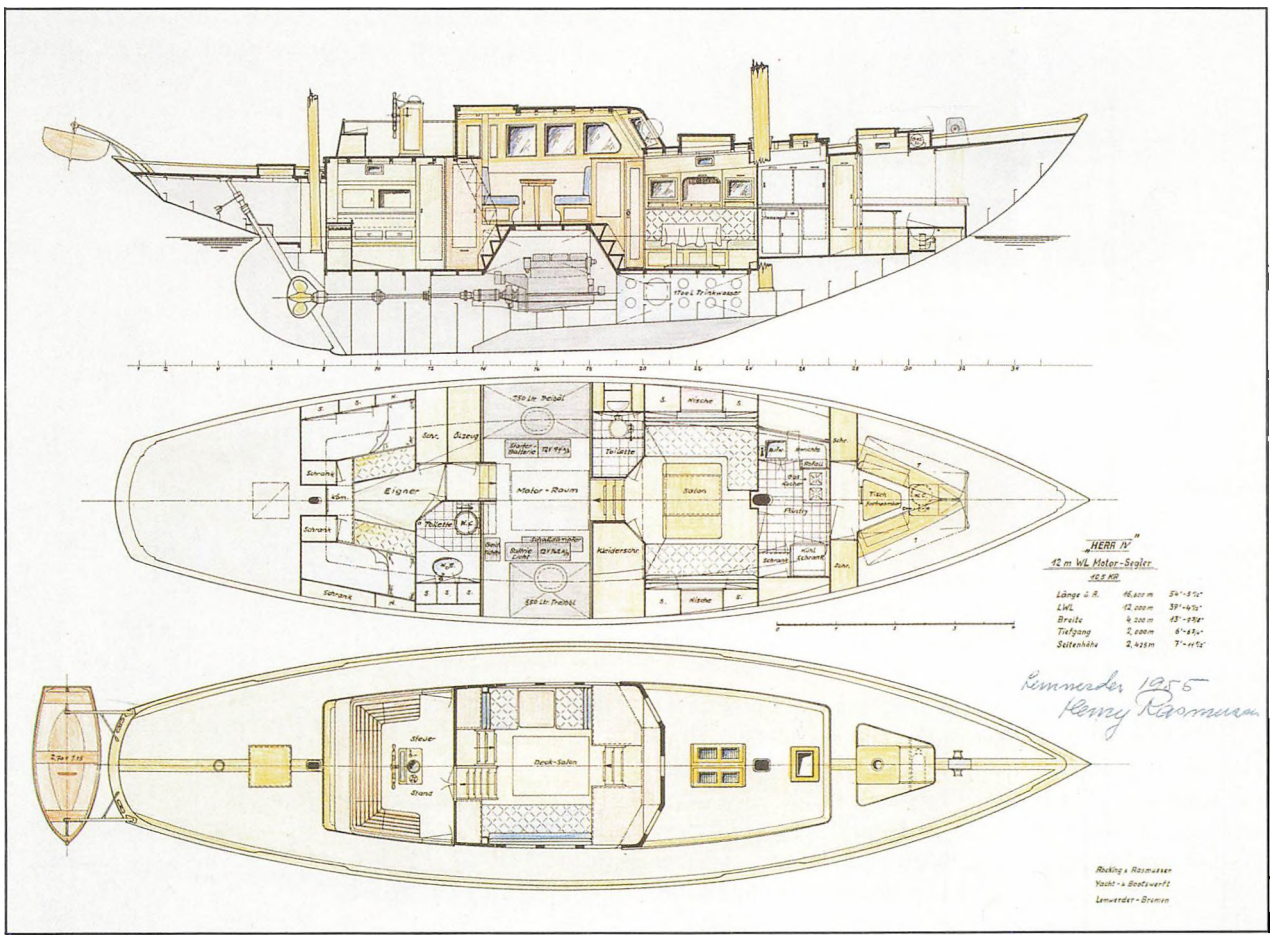


Henry Rasmussens HERA IV unter Segel.

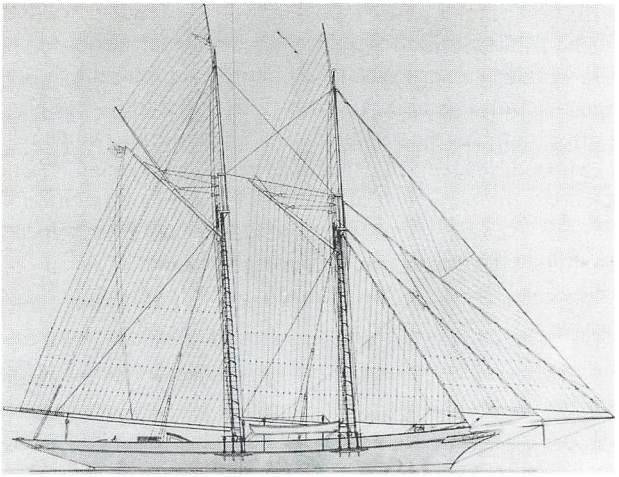
Jahren 1935 bis 1938 wurde nicht einmal ein Mitgliedsbeitrag erhoben. Ursache dieser schweren Zeit für den Segelsport war die allgemeine Wirtschaftskrise in den dreißiger Jahren.

Als immer weniger Leute an den Segelregatten teilnahmen, wurden in den dreißiger Jahren Geschicklichkeitsfahrten für Motorboote eine der neuen Aktivitäten. Hin und wieder sah man auch ausländische Segler, die im Sommer durch den schönen Svendborg Sund fuhren.

Während des zeiten Weltkrieges kam der Segelsport fast völlig zum erliegen. Viele Boote wurden garnicht erst aufgetakelt. Doch schon in den fünfziger Jahren ging es mit den Segelklubs wieder schnell aufwärts. Folkeboote, Spitzgatter und Juniorboote machten das Hauptfeld der Freizeitboote aus, alle drei traditionelle Holzbauten. Viele Klubs machten eigene Jugendabteilungen auf, kauften Übungsboote und bauten neue Vereinsheime. Auch die Hafenanlagen wunden vielerorts verbessert.



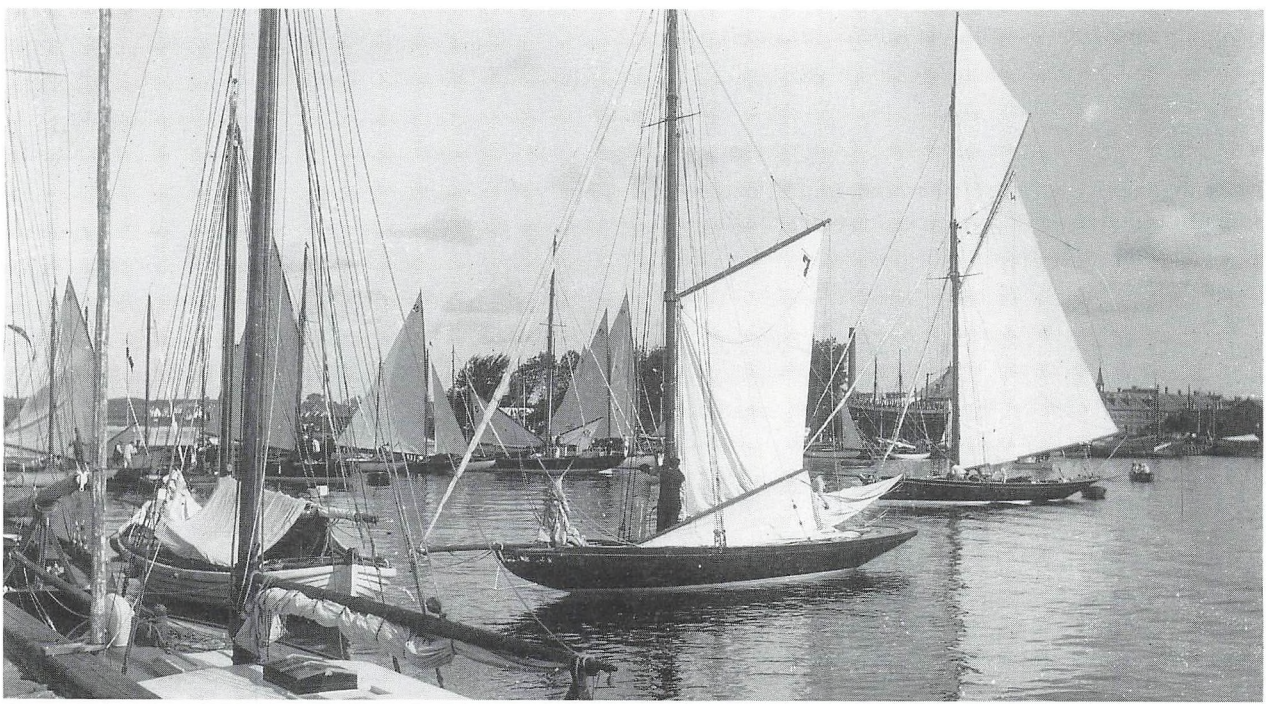
Farbige Aptierungszeichnung von HERA IV des Henry Rasmussen aus dem Jahre 1955.



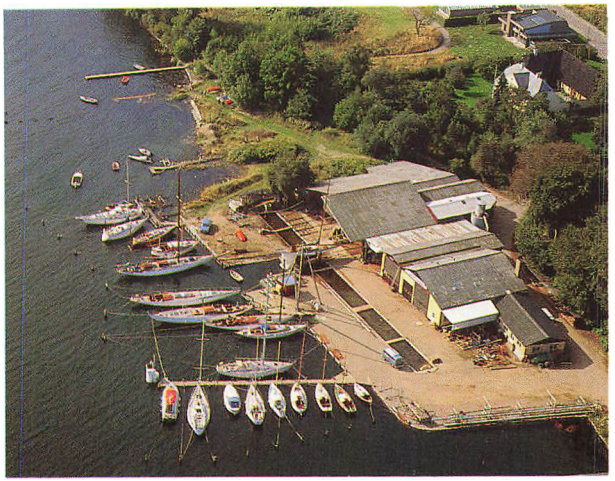
Segelzeichnung für Schoner GAEA gebaut in der Werft in Gammel Hestehauge, Svendborg. Gebaut und geführt von Sophus Weber, 1892.

In den sechziger Jahren tauchten im Bootsbau neue Materialien und Formen auf, wie Glasfiber, Nylon und Aluminium. Außenbordmotoren siegten über die Innenbordmotoren, und machmal konnte man merkwürdigen Gefährten auf dem Wasser begegnen, Plastikbadewannen mit Sprayhood und Ferienhausmöblierung. Die Dänen waren dabei, sich das Meer als Freizeit- und Erholungsgebiet zu erobern. Jedermann konnte sich ein kleines Motorboot oder eine Segeljolle leisten. Neue Bootswerften entstanden. 1964 nahm 'Bianca' die Produktion von Glasfiberbooten auf. Der Rudkøbinger Betrieb zählte bis heute zu einer der größten Freizeitbootswerften. Aber auch andere, wie 'Jeros Marine' und 'Sagitta' bei Svendborg, stießen auf den Markt vor, während die Walsted Werft auf Thurø die Tradition Webers weiterführte und weiterhin große exklusive Holzboote baute.

In den siebziger Jahren beherrschten die Glasfiberboote



Freizeitsegler im Faaborger Hafen bei einer Regatta des Kgl. Dänischen Yachtclubs im August 1904.



Walsteds Werft am Thurøbund.

endgültig den Markt – sowohl bei Jollen und Motorbooten als auch bei Freizeitbooten. Nur eine kleine Gruppe der Freizeitkapitäne macht sich noch die Mühe, ihr boot im Frühjahr mit Kratzer, Schleifpapier, Farbe und Lack klar zu machen. Eine dritte Gruppe Freizeitsegler entstand: Leute, die alte ausgediente Fischerboote und Frachtschiffe aufkauften und sie zu Oldtimerschiffen wieder aufbauten. In Rudkøbing gründeten die Oldtimerliebhaber sogar einen Verein, der eine Werkstatt in einem alten Hafenspeicher unterhält.

Eine weitere Besonderheit der siebziger Jahre war auch der enorme Anstieg an Segeltouristen, die Südfünens Inselmeer besuchten. An warmen Sommertagen wimmelt es auf dem Svendborg Sund geradezu an Freizeitschiffern, und gehört man zu denen, die das Abendessen gern noch auf See einnehmen, so kann es bisweilen schwierig werden, noch einen Liegeplatz zu bekommen, wenn man erst spät in den Hafen einläuft. Viele der Freizeitsegler kommen aus Norddeutschland hinüber. Für sie ist das Inselmeer vor Fünen ein beliebtes Wochenend- und Ferienziel geworden, aber auch Niederländer und Schweden sind hier anzutreffen.

Wegen der hohen Preise, die heute für eine Glasfiberkonstruktion bezahlt werden müssen, geht die Tendenz wieder in die Richtung, daß Segeln ein exklusiverer Sport wird. Ein Teil der dänischen Werften baut so hauptsächlich für den ausländischen Markt in den USA und Bundesrepublik Deutschland, da sie wissen, daß sich nur wenige Dänen ein Luxusboot leisten können. Es besteht aber keine Gefahr, daß das Interesse sich auf dem Wasser zu tummeln abnimmt – ja vielleicht erleben die klassischen Bootstypen, auch die Glasfiberboote, eine Renaissance.



WALSTED 42: Probefahrt auf der Lunkebucht.

Die Fischerei im Inselmeer vor Südfünen

Das südfünische Inselmeer mit seinen vielen Inseln, den kleineren Gewässern und seiner langen Küstenstrecke ermöglicht von Natur aus keine eigentliche Großfischerei, bot jedoch gute Bedingungen für eine Stellnetzfischerei in kleinerem Umfang, die in den meisten Fällen mit anderen Einnahmen – etwa aus einer Landwirtschaft – kombiniert wurde.

Erst etliche Jahre nach der Jahrhundertwende, als größere Boote ihren Einzug hielten, konnte man das ganze Jahr hindurch auf den weiter entfernten Fangplätzen fischen. Erst damit wurde ein eigentliches Fischereigewerbe in größerem Umfang ermöglicht.

Wer heute die südfünischen Küstenorte besucht, der kann noch an vielen Stellen die Spuren der bäuerlichen Fischereitradition des 19. Jahrhunderts erkennen. Das Stadtbild von Bøjden, Dyreborg, Lundeborg, Lohals und Bagenkop ist stark davon geprägt, daß der Fischfang für viele Einwohner die Haupteinnahmequelle war; sie ist es zum Teil noch heute. Diese Orte haben ihre guten und schlechten Tage gesehen, sie sind vom Fischfang geprägt.
So heißt es von Dyreborg, der Ort sei »auf Heringen gebaut«, was sicher nicht ganz verkehrt ist, denn um die Jahrhundertwende erlebte die ganze Gegend eine wahre Schwemme. Herings, das natürlich Entwicklung und Aussehen der Orte geformt hat.



Früher gehörten die Straßenverkäufer zum Straßenbild. Bei ihnen konnte man viele Waren des täglichen Bedarfs kaufen. Unser Bild zeigt einen Fischhändler, der in Faaborg geräucherte Makrelen anbietet. Um 1910.



Früher war es üblich, daß die ganze Familie bei der Arbeit mit der Stellnetzfischerei mitwirkte. Auf diesem Bild aus den 1890er Jahren sind zwei Fischerkinder dabei, die Netze in Ordnung zu bringen, die am nächsten Tag wieder benutzt werden sollen.

Organisation

Auf den dänischen Küstengewässern, den Sunden, Förden und Belten, begegnet man heute einer Fischerei, die in ihrer Form, mit ihrer Organisation und ihren Geräten noch sehr an die Fischerei des 19. Jahrhunderts erinnert. Natürlich sind auch die Fischer mit der Zeit gegangen. Die Boote sind mit Motoren ausgerüstet, die Netze aus modernem Material hergestellt usw. Doch der wichtigste Fischfang (Kabeljau, Plattfisch und Aale) geschieht noch immer mit Stellnetzen und Reusen, je nach Wechsel der Jahreszeit. An warmen Sommertagen kann man am Strand noch immer Jungen sehen, die mit dem Kescher Krabben fangen genau wie vor hundert Jahren.

Der Unterschied ist nur, daß man heute, weil man mit den traditionellen Fangmethoden eine ganze Familie ernährt, mit einem noch größeren Arbeitseinsatz und einer größeren Zahl von Netzen rechnen muß als früher. Hatten sich früher zwei oder drei Mann in einer Bootsgemeinschaft zusammengeschlossen, so gibt es heute meist nur einen Eigner, dem eine Hilfskraft zur Seite steht, obwohl die Boote größer geworden sind. Und genau wie früher erfordert die Grundnetzfischerei noch immer, daß auch die Familienmitglieder an Land beim Klarmachen und Reparieren der Netze und Reusen mitwirken.

Am anderen Ende der Skala finden wir heute die größeren Motortrawler mit einer Besatzung von drei oder vier Mann, die sich nach der Jahrhundertwende durchgesetzt haben. Diese Boote ermöglichen den Berufsfischern einen größeren Aktionsradius und machen sie unabhängig von der Saisonfischerei. Nun kann man das ganze Jahr hindurch auf Fischfang gehen, was auch nötig ist, damit die teuren Kredite abgezahlt werden können und ein Gewinn übrigbleibt, von dem man leben und neue Geräte anschaffen kann.

Wer geglaubt hatte, daß die Fischer mit ihren teuren Booten und Geräten die Organisationsform der »Partenreederei«, das Anteils- oder Mitreeder-System, beibehalten würden, sah sich getäuscht. Eine Ursache liegt vielleicht darin, daß es leichter geworden ist, Kredite zu bekommen, eine Möglichkeit, die es in der vorindustriellen Gesellschaft der Fischer und Bauern kaum gab.



Einen »Aalkorb« zu flechten war eine Aufgabe für den Fachmann - meist ein alter Fischer, der sich aufs Flechten verstand und damit auch noch im Ruhestand ein bißchen dazuverdienen konnte.

Im Vergleich zur traditionellen Fischerei ist die Schleppnetzfischerei auch dadurch gekennzeichnet, daß jetzt nicht mehr im selben Umfang die Familie an Land in die Arbeit einbezogen werden muß, weil der Fischer sich schon während des Fischfangs um die Netze kümmern kann.

Auch heute ist ein frisch gebackener Kutterkapitän aber manchmal darauf angewiesen, daß seine Frau ihm die Bücher führt. Viele Stunden Arbeit nach Rückkehr des Schiffs sind heute jedoch meist nicht mehr nötig.

Die Küstenfischerei wird wie früher auch von kleinsten Fischerdörfern aus betrieben, die Schleppnetzfischerei

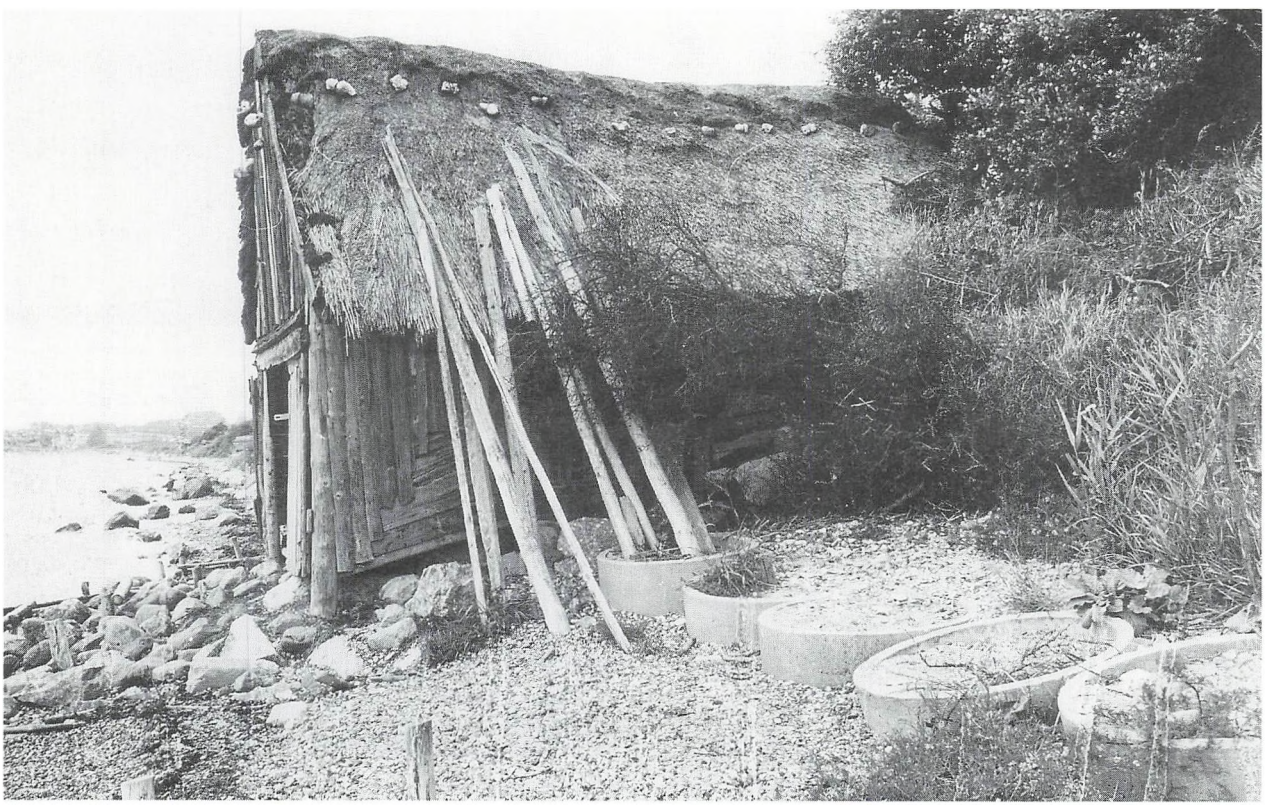
dagegen konzentriert sich auf einige größere Orte. Das liegt an den Absatzbedingungen, vor allem aber an der Abhängigkeit vom Dienstleistungsgewerbe, das nötig ist, um die Schiffe funktionstüchtig zu erhalten. Heute müssen Schmiede, Netzmacher, Elektriker, Radiomechaniker u.a. stets erreichbar sein. Dies gilt nicht für die ganz kleinen, unkomplizierten Boote und Geräte, die ein Fischer in der Regel selbst instandhalten und reparieren kann.

Geräte/Fischereigerät

Ungefähr bis zur Jahrhundertwende stellten die Fischer ihr Gerät selbst her. Es war verhältnismäßig einfach, doch gab es in den Fischerdörfern häufig ältere Fischer, die sich darauf spezialisiert hatten, Aalkörbe, Tische zum Netzeknüpfen, Grundgarn, Netznadeln u.a. anzufertigen.

Außerhalb der Fischereisaison gab es genug zu tun beim Netzemachen, Reusenbau und vielen anderen Tätigkeiten. Und auch während der Fischereisaison, gab es viel Arbeit. Da mußten die Grundnetze nach jeder Fahrt zum Austrocknen gelegt werden, da mußte man oft die empfindlichen Netze reparieren/flicken. Damit sie nicht rissen, mußten die Netze mehrmals im Jahr behandelt werden, entweder mit Teer oder mit einer Eichenlohe, wozu man einen Lohkessel benutzte, der häufig allen Fischern gemeinsam gehörte.

Ein solcher alter, gemauerter Kessel zum Lohen der Netze



Bauern, die neben ihrer Landwirtschaft auch etwa Küstenfischerei betrieben, besaßen häufig ein solches Boothaus direkt am Wasser. Im Schuppen befand sich eine Winsch, mit der sie ihr Boot selbst an Land ziehen konnten.

begegnet uns noch heute als Wahrzeichen des Ortes Dyreborg und erinnert uns an die Fischerei früherer Zeiten.

Beginn dieses Jahrhunderts gab es Netze aus Fabrikproduktion zu kaufen, die die Fischer dann selbst zu Grundnetzen und Reusen zusammenbauten. So konnte man sich wenigstens das zeitraubende Netzeknüpfen ersparen.
Früher kennzeichnete jeder Fischer sein Gerät mit seinen eigenen Initialen, einem Kode für den Heimathafen und unter Umständen auch mit dem Herstellungsjahr, so daß man Alter und Materialzustand leicht kontrollieren und richtig einschätzen konnte. Diese Genauigkeit bei der Kennzeichnung der Geräte hing nicht nur damit zusammen, daß jeder Anteilseigner eines Bootes seine eigenen Geräte besaß und man sie auseinanderhalten wollte, sondern berücksichtigte vor allem, daß Grundnetze und Reusen bie schlechtem Wetter leicht verloren gingen und dann irgendwo an Land treiben konnten, weit entfernt von der Stelle, wo man sie ausgesetzt hatte.
Die Einführung der Nylonnetze in den fünfziger Jahren revolutionierte die Fischerei mit Grundnetzen. Sie waren stabiler/stärker und viel haltbarer, so daß man sie seltener reparieren mußte und sie nicht länger mehrmals im Jahr einer besonderen Behandlung mit Teer oder Lohe bedurften. Mit diesen neuen Netztypen, die nach und nach auch in der Anschaffung erschwinglicher wurden, hielten nun auch sogenannte Freizeit- oder Hobbyfischer ihren Einzug, Menschen, die den Fischfang vor allem zu ihrem Vergnügen betreiben, ohne wirtschaftlich davon abhängig zu sein und ohne einen großen Arbeitseinsatz aufzubringen.

Andere Formen des Fischfangs

Neben der Saisonfischerei nach Kabeljau, Plattfisch, Hering und Aal ermöglichten die natürlichen Voraussetzungen der Küste Südfünens und der Inseln in geringerem Umfang auch andere Formen des Fischfangs.
Im Sommer ließ sich mit Krabbenfischerei vor der Küste ein wenig dazuverdienen. Auch heute noch kann man in vielen kleinen Fischerorten frische Krabben kaufen. Früher versuchte man sich auch eine Zeit lang in größerem Stil mit dem Miesmuschelfang. So gab es z.B. in Faaborg eine



Ihre wirtschaftliche Bedeutung hat die Eisfischerei inzwischen verloren, doch noch im Jahre 1962 wurde hier bei Bøjden mit Grundnetzen unterm Eis gefischt.



Bei richtigem Wetter konnte man früher auf dem Eis vielen Aalstechern begegnen. Bei ihnen galt als ungeschriebenes Gesetz, daß man den herausgehauenen Eizklotz direkt neben das Loch legen mußte, damit niemand versehentlich hineinfiel.

Muschelkocherei, die jedoch längst wieder ihren Betrieb eingestellt hat.
Auf den Inseln ging man früher häufig auf Seehundjagd, wenn das Wasser im Winter zugefroren war und die Seehunde zum Luftholen in ihren Atemlöchern auftauchen mußten.
Das Inselmeer friert in kalten Wintern leicht zu. Mußte man das traditionelle Fischen einstellen, wich man auf die Eisfischerei aus, die jedoch niemals viel Ausbeute brachte. Immerhin fing man damit stets genug frischen Fisch für eine oder mehrere Mahlzeiten. Waren die Fischer zu mehreren auf dem Eis, konnten sie mit Grundnetzen fischen: man sägte eine spaltbreite Rille von der Länge des Netzes in die Eisfläche, durch die es sich dann unters Eis senken ließ.
Ein einzelner Fischer mußte sich mit dem Eisschlitten behelfen, den es damals in allen Häusern und Höfen nahe beim Wasser gab. Er wurde mit Pilk und Aalstecher Stechstange beladen, mit einem Proviantkorb, etwas warmes zum Trinken und einer Eisaxt. Wer auf diese Weise fischen wollte, mußte die Wassertiefen und den Meeresboden vor der Küste gut kennen, wenn sich der Weg aufs Eis wirklich lohnen sollte, so daß man mit reicher Beute heimkommen konnte.

Absatz/Verkauf

Die Fischer Südfünens mußten nicht nur Fische fangen können, sie mußten sich auch darauf verstehen, ihre Fangmengen – die wegen der Saisonfischerei unterschiedlich waren – richtig an den Mann zu bringen. Die Art des Verkaufs hing natürlich davon ab, wieviel man gefangen hatte und ob die Fischerei die Haupterwerbsquelle war oder nur einen Nebenverdienst einbringen sollte und etwas zu essen für den eigenen Tisch.
Viele Bauern und Kätner und andere, die jeweils nur kleinere Mengen fingen, verkauften ihren Fang meist selbst vor Ort und in der Nähe. Man ging von Hof zu Hof, oder man fuhr in die Stadt, um dort durch die Straßen und über den Marktplatz zu ziehen und seinen Fisch anzubieten. Bald war alles verkauft, und so konnte man schnell wieder zurückkehren, nach Lyø z. B., wo man sich dann schon gegen



Auf dem Trockenplatz wurden die Netze durchgesehen und in Ordnung gebraucht.

Mittag wieder um seine Landwirtschaft kümmern konnte.
Wer größere Mengen gefischt hatte, konnte sich der üblichen Konservierungsmethoden – Salzen, Trocknen und Räuchern – bedienen und seinen Fisch in der jeweiligen Form an Händler verkaufen.
Doch die Verbraucher verlangten vor allem frischen Fisch. Dieser großen Nachfrage konnte man nachkommen, weil es die Fischer- und Handelsquasen gab, Fischerfahrzeuge mit Bünn, d.h. Schiffe, die mit von Seewasser durchflosse-

nen Behältern versehen waren, in denen der Fisch lebendig transportiert werden konnte. Noch bis in die dreißiger Jahre war dies eine übliche Form des Transports. Entweder waren diese Behälter in die Boote selbst eingebaut, so daß man von den Fangplätzen direkt zum Verkaufsort fahren konnte, oder man verkaufte seinen Fang an eine der vielen Handelsquasen, die damals in der Gegend verkehrten und gewöhnlich von dort aus Kopenhagen, Norwegen und die norddeutschen Hafenstädte belieferten.
In den dreißiger Jahren setzten sich Einfrieren und andere Transportformen durch, bis dahin war man aber fast ausschließlich auf die Quasen angewiesen, wollte man frischen Fisch weiterverkaufen und transportieren. Vor allem Kabeljau und Plattfisch, besonders aber Aale wurden so befördert.

Hering dagegen, der u.a. um die Jahrehundertwende in großen Mengen gefangen wurde, eignete sich nicht zum Transport in lebendigem Zustand. Er wurde noch während des Fischfangs eingesalzen und meist direkt zum Verkaufsort, z. B. nach Kiel oder Eckernförde, gebracht. Der Verkauf in Deutschland war besonders für die Fischer von Bagenkop auf Langeland von großer wirtschaftlicher Bedeutung, vor allem während der beiden Weltkriege, als auf dem deutschen Markt eine große Nachfrage nach Fisch bestand.

Heutzutage wird der Fang in gereinigtem Zustand an Fischhandelsvereinigungen verkauft oder an regelrechte Versteigerer, die dann für den weiteren Transport und die Weiterverarbeitung sorgen. Kleine Dorsche aus der Region Südfünen aus den Gewässern Südfünens werden heute in Nordjütland filettiert und anschließend in die USA exportiert; der Abnehmer ist eine Fast-food-Kette.
So ist der Absatzmarkt für Fisch im Laufe der Zeit mit Einführung neuer Konservierungs- und Transportmöglichkeiten gewachsen.
Für die Zukunft zeichnet sich eine größere Mechanisierung von Booten und Fischerei ab. Mittelgroße Boote von 20 Tonnen und kleinere Boote, die von einer Person bedient werden können, werden die dominierenden Schiffstypen sein.
Das Fischen mit Grundnetz wird aber sicherlich in seiner heutigen Form beibehalten werden, bei der sich einige wenige Fischer ihren Lebensunterhalt ganz oder wenigstens zum Teil mit dem Fischfang verdienen können und unzählige Hobbyfischer, die sich ein paar Reusen angeschafft haben, ihren Fisch zum eigenen Vergnügen selbst fangen, vor allem während der Sommermonate.
Die einzige Gefahr, die ihnen in Zukunft drohen könnte, ist die zunehmende Verschmutzung der dänischen Küstengewässer die bereits heute in der Fischmenge im Fischbestand ihre Spuren hinterlassen hat.



Trawlkutter ENA von Bagenkop.

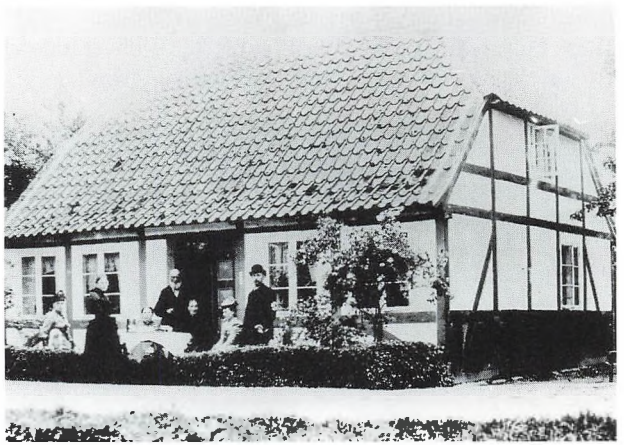
Lebensbedingungen der Seemannsfamilien auf Südfünen und den Inseln

Die Besatzungen der Segelschiffe im Raum von Südfünen waren überwiegend ortsansässig, und wenn die Schiffe im Heimathafen aufgelegt wurden, war hier auch der grösste Teil der Besatzung zu Hause. Der Bedarf an Mannschaften war meistens grösser als das Angebot von Seeleuten, und deshalb gab es in allen Besatzungen einen gewissen Einschlag von »Fremden«. Die kleinen Inseln vom Inselmeer Südfünen z.B. Strynø und Drejø lieferten Besatzungsmitglieder für die Schiffe der Städte, die Insel Thurø dagegen hatte ihre eigene Schiffe zu bemannen.

Um sich im 19. Jahrhundert in Dänemark als Seemann zu ernähren, musste man sich in die »Sørulle« (Stammrolle für Seeleute) eintragen lassen, und aus dieser Liste wurden die wehrdienstpflichtigen Männer für die Kriegsmarine ausgehoben.

In Fåborg zeigen die »Sørulle« und »Ekstrarulle« (Rolle für Schiffer und ältliche, dienstuntaugliche Seeleute) ein deutliches Muster der Rekrutierung für die Schiffe der Stadt. Der grösste Teil kam aus der Stadt und der nächsten Umgebung, insbesondere aus Faldsled, Dyreborg und Strandhuse. Aerøskøbing lieferte auch Seeleute, aus Marstal und der Gegend vom Svendborgsund kam aber niemand. Die Zahl der Seeleute, die die örtliche Bevölkerung selbst mustern konnte, war für die dortige Handelsflotte nicht einmal ausreichend. In den Städten in diesem Gebiet wohnten die Seeleute, wie auch Kaufleute und Handwerker, in bestimmten Vierteln, die auf die ganze Stadt verteilt waren. In Rudkøbing wohnten die Seeleute hauptsächlich in der Nähe des Hafens, in Strassen wie Ramsherred und Strandgade und in den neuen Häusern in Bellevue südlich vom Hafen.

In Faaborg lag das maritime Viertel in der Adelgade mit ihren Grundstücken zur Südseite am Strand entlang, und



Slotsalleen 12 in Troense 1891. Tochter Cecilie Mette Knudsen und Schwiegersohn Schiffsführer Peter Lauritz Knudsen sind bei Schiffbauer Hansen und seiner Frau Birgitte Marie zu Besuch. Man geniesst den Nachmittagskaffee und das gute Wetter - und vielleicht zur Ehre des Fotografen - im Garten vor dem Haus.

in der jüngeren Nygade gegenüber Rasmus Møllers Plads - auch Schiffs-Møller genannt.

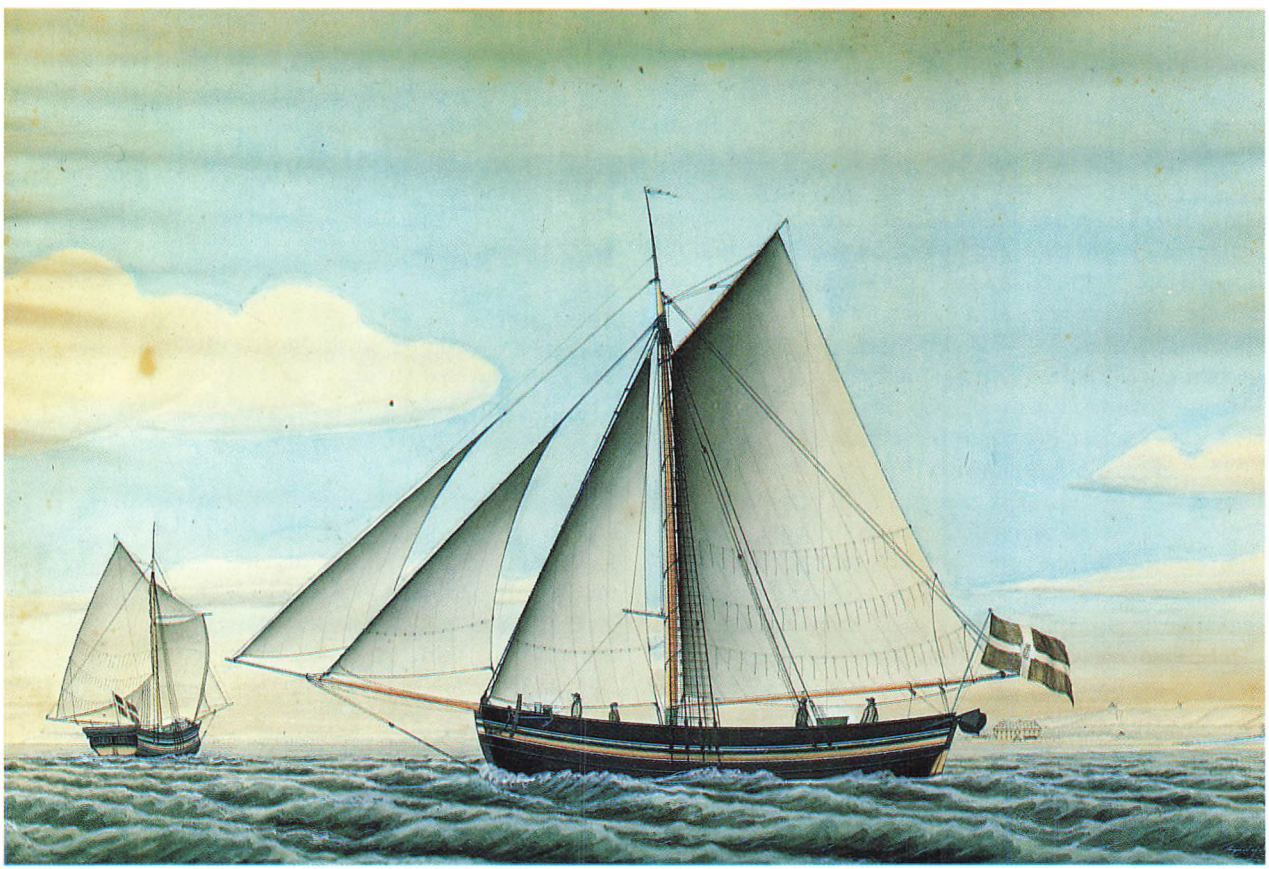
In Aerøskøbing hatten die Seeleute ihre Wohnungen in den kleinen Häusern in Smedegade, Gyden und Nørregade. Die Seemannsfamilien in Marstal prägten überall in der Stadt das Bild.

In Svendborg war es umgekehrt. Schon im letzten Teil des 19. Jahrhunderts war die Stadt so gross, dass obwohl die Schiffahrt bedeutend war, und die Stadt ganze 2 Häfen hatte, waren die Seemannsfamilien ganz unbedeutend im Stadtbild. Die Seeleute wohnten überwiegend in den Strassen am Hafen, Kullinggade und Skattergade im Süden und Ørkildsgade im Norden.

Ausserhalb der Städte wohnten Seeleute und Schiffer

auch am liebsten in der Nähe der vielen kleinen Häfen. So waren sie auf Tåsinge in dem Schifferflecken Troense konzentriert. Auf den übrigen kleinen Inseln waren die Fischerei- und Seemannsfamilien auch ein recht bedeutender Teil der Bevölkerung. Von 1850 bis 1920 wurde etwa 75% der Neubauten auf Strynø für Seeleute und Fischer gebaut.

Die Seeleute und Schiffer stammten von der gesellschaftlichen Schicht der Bauern- und Handwerkerfamilien ab. Diese kulturelle Zugehörigkeit ist bis heute unverändert. Es war sehr gewöhnlich, dass Seeleute aus Familien kamen, die sich schon überwiegend von der Schiffahrt ernährten. Söhne von Schiffern wurden so oft selber Schiffer, sie wählten aber auch oft den Beruf des Schiffbauers. Ein Beispiel ist Schiffer Daniel Nielsen in Troense. Er und seine Frau Marthe Flor wohnten Anfang des 19. Jahrhunderts in dem Haus, das nun als Strandgade 37 bekannt ist. Sie hatten 4 Söhne. Von diesen arbeiteten sich 3 hoch, und wurden schliesslich Schiffsführer, nachdem sie in den einfachen Mannschaftskajüten angefangen hatten. Der zweitälteste Sohn Niels Daniel Nielsen ging früh zur See als Schiffszimmermann. Ab Ende der 1830er Jahre



Niels Daniel Nielsen. Porträt der Jagt LOVISE aus Kopenhagen unter Kapitän Gammelgaard. Es zeigt das Schiff auf der Höhe von Valdemars Slot auf Tåsinge, 1843. Original in »Bombebøssen«, Kopenhagen.



Die Lotsenbrücke in Troense, etwa 1893. Die Lotsenjolle liegt an der Brücke. Zwei Jagten schwaien vor Anker. Die Jacht im Vordergrund gehört Obstschiffer Carl Hansen.

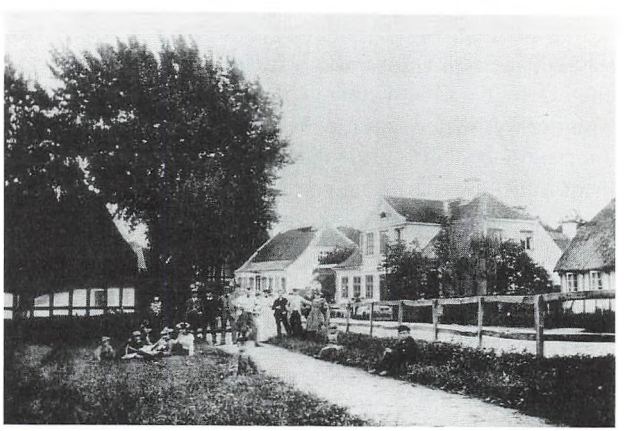


»Die gute Stube« im Neubau des Schiffers Storm Hansen in Grønnegade 11 in Troense, 1891.

ging er an Land, und wird in den Volkszählungsbogen Schiffsbaumeister genannt. Er wohnte immer noch bei den Eltern zusammen mit einigen der Brüdern.

In Seefahrtskreisen im Inselmeer Südfünen, auf Langeland und Aerø war die Zahl der Schiffer und Schiffsführer gewöhnlich höher als die Zahl der einfachen Seeleute. In Faaborg gab es 1801 29 Offiziere und nur 11 Matrosen. 1860 waren die Zahlen 49 und 37, immernoch mehr Offiziere. In Troense gab es 1787 15 Schiffer und 14 Seeleute. 1890 waren die Zahlen 77 Schiffer und Schiffsführer und 65 Seeleute aus einer Bevölkerung von etwa 900 Personen. Das es relativ wenige Seeleute gab, ist wahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass alle Schiffer der Provinzflotte ganz von unten angefangen hatten. Sie fingen - häufig im Alter von 14 Jahren - an als Schiffsjunge oder Koch und arbeiteten sich hoch und wurden Matrosen. Nachdem sie genügend Erfahrung zur See gesammelt hatten, besuchten sie oft eine der 2 Navigationsschulen in Marstal oder Svendborg. Hier wurden sie zum Schiffsführer ausgebildet. Die Schule in Svendborg wurde 1852 gegründet. Nur wenige blieben Matrosen das ganze Leben lang. Konnte man keine Navigationsschule besuchen, ging man oft an Land.

Die Häuser, in denen die Seemannsfamilien wohnten, unterschieden sich nicht besonders von den Häusern der anderen Familien auf dem Lande in diesen Schichten der Gesellschaft. Es gab jedoch grosse Unterschiede zwischen den häusern der einfachen Seeleute und der Steuermänner, und den häusern der Schiffer auf der anderen Seite. Die häuser der ersten Gruppe waren in Form und Grösse



Das Leben im Freien in Troense, etwa 1895. Junge Leute haben sich vor der Gaststube versammelt.



Foto von eine pensionierten Schiffer aus Rudkøbing mit seiner Familie im Wohnzimmer des Hauses, etwa 1910.

Handwerkerwohnungen sehr ähnlich. Die Kapitäne hatten ausser der Heuer oft auch Anteil an einem oder mehreren Schiffen. Ab Ende des 18. Jahrhunderts war es in diesen Familien Sitte, dass man im Haushalt Dienstmädchen hatte. Für einen solchen Luxus reichte weder die Heuer der Matrosen noch die der Steuermänner. Viele Frauen der Seeleute mussten deshalb für Fremde arbeiten, um die Kinderschar zu ernähren. Falls es jemals für die Frauen der Schiffer notwendig war, Geld zu verdienen, so hatten sie mehr Möglichkeiten als die Frauen der Matrosen. Die meisten Häuser der Schiffer waren von einer solchen Grösse und von einem solchen Standard, dass man Zimmer vermieten konnte. Schon ab 1880 gewann der Tourismus Bedeutung für das Gebiet rund um das Inselmeer Südfünen. Die Lage am Meer und die romantische und exotische Atmosphäre, die diese maritimen Milieus wie z.B. Troense kennzeichneten, lockten die Feriengäste des 19. Jahrhunderts an.

Mit der übrigen Bevölkerung im Vergleich, lebten die Schiffer von alters her in guten Verhältnissen. 1790 zählten die Schiffer aus Svendborg zu den wohlhabenden Familien. Sie verdienten durchschnittlich 45 Reichstaler im Jahr und hatten ein durchschnittliches Vermögen von etwa 600 Reichstalern. Zum Vergleich verdienten die Handwerker der Stadt nur durchschnittlich 30 Reichstaler im Jahr und hatten etwa 300 Reichstaler in der Kiste. Zur gleichen Zeit hatten die Seeleute gar kein Vermögen und verdienten nur etwa 10 Reichstaler im Jahr.

Das Haus des Michel Storm, Grønnegade 51 in Troense ist charakteristisch für die Häuser der Schiffer. Das Gebäude war ganz üblich für die Bauweise auf dem Lande:

Ein Fachwerkhaus mit Strohdach in einem Grundstück von etwa 1 tønde land (2 Morgen Land) gelegen. Hier konnte man ein bisschen Obst- oder Ackerbau betreiben. Das Haus bestand 1788 aus insgesamt 8 Räumen: Wohnstube, die gute Stube und ein weiteres Zimmer, Schlafstube, Speisekammer, Küche, Mädchenzimmer und Scheune. Die Ausstattung des Hauses deutete auf ein ver-

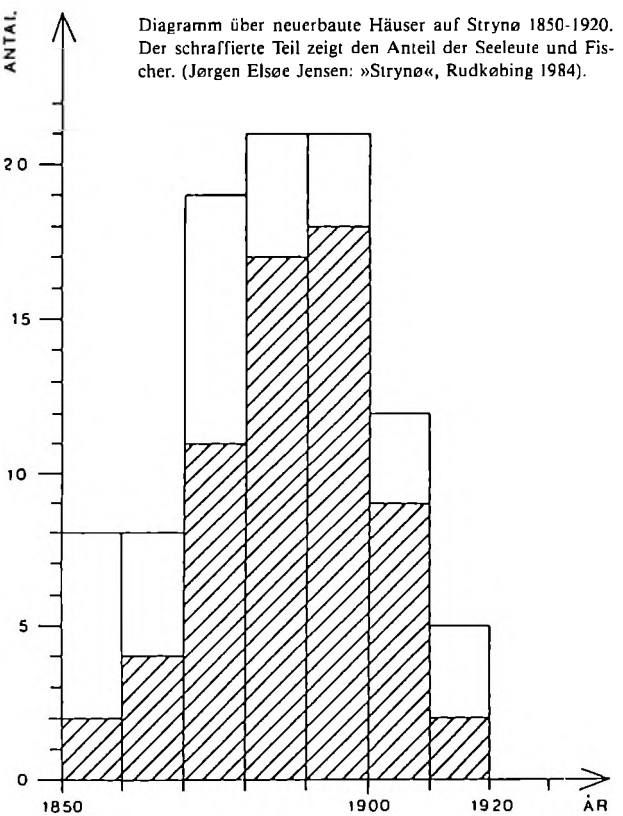
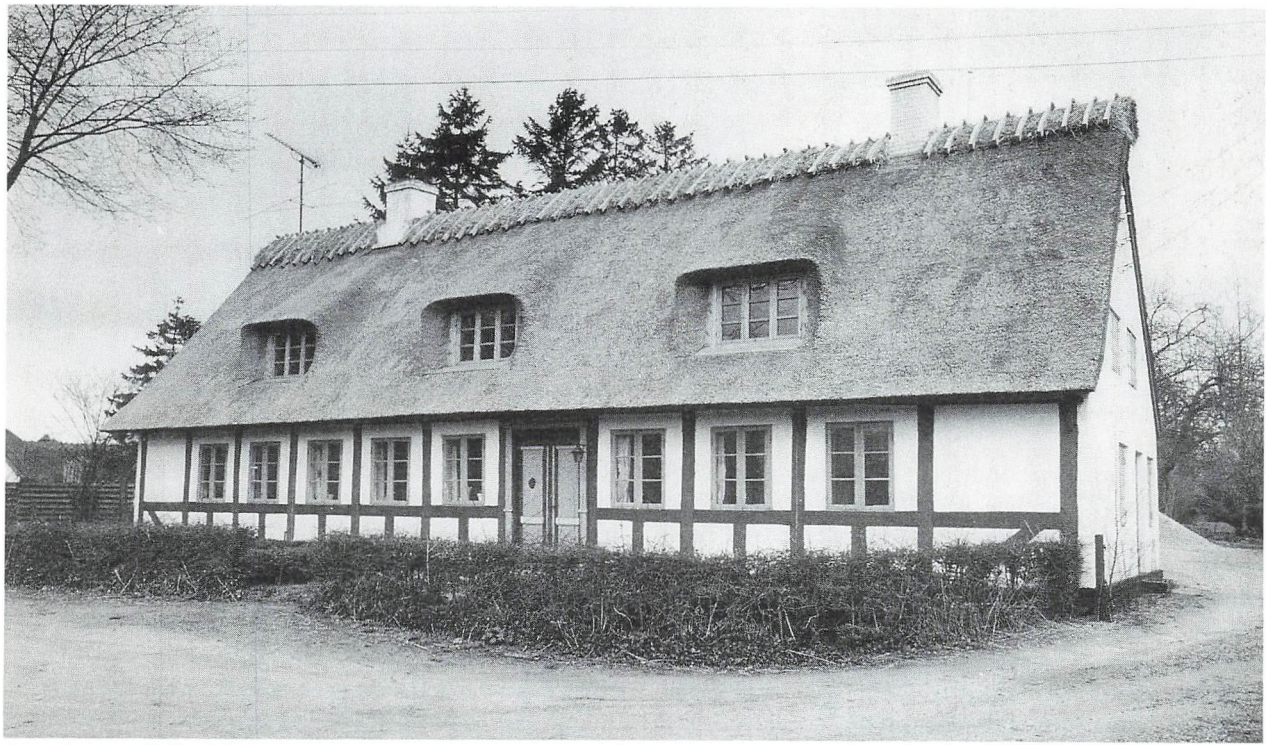


Diagramm über neuerbaute Häuser auf Strynø 1850-1920. Der schraffierte Teil zeigt den Anteil der Seeleute und Fischer. (Jørgen Elsøe Jensen: »Strynø«, Rudkøbing 1984).

hältnismässig bequemes Alltagsleben hin. Z.B. besass Schiffer Storm so viele Öfen, dass er 3 davon vermieten konnte. Das Wein- und Teetrinken war eine beliebte Zerstreuung. Im Haushalt gab es eine Menge Weingläser und ganze 37 Teetassen – viele aus chinesischem Porzellan – und ausserdem 5 Teekannen und eine Teemaschine aus Messing. Das Haus war voll von Schränken, Truhen, Himmelbetten, zahlreichen Tischen und Stühlen, hierunter einige Ledersessel, und hatte ganze 2 lackierte Standuhren. An den Wänden hingen u.a. 3 Spiegel in vergoldeten, geschnitzten Holzrahmen und 13 Bilder unter Glas und Rahmen. Damit es in den 3 Stuben nicht zu ruhig wurde, konnten die 4 Kinder im Hause auf einer Trompete oder auf einem Waldhorn blasen, und 2 grosse grüne »Stubenpapageien« tobten mit.

Ende des 19. Jahrhunderts war es ganz gewöhnlich, dass Seemannsfamilien in soliden Häusern mit Ziegeldach wohnten, Grösse und Einrichtung wurde aber im wesentlichen nicht geändert.

Lebenshaltung und Familienverhältnisse der Seemannsfamilien waren um die jahrhundertwende im wesentlichen unverändert seit den 1850er Jahren. In Søndergade in Marstal wohnte 1901 Schiffer und Schiffseigner Christian Peter Kristoffersen. Er war von Langeland und heiratete 1881 Anne Margrethe aus Marstal. Sie hatten 7 Kinder, 6 Jungen und 1 Mädchen. Die 2 ältesten Jungen waren Matrosen, die übrigen 5 Kinder wohnten zu Hause, und wurden, in Abwesenheit des Vaters, von der Mutter erzogen. Bei weitem nicht alle verheirateten Seeleute konnten sich ein eigenes Haus leisten. Es war üblich – auch in Schiffer-



Grønnegade 51 in Troense, 1990. Ein typisches Beispiel von einem Schifferhaus vom 18. Jahrhundert. Obwohl es mehrmals erweitert wurde, hat das Gebäude viel von seinem ursprünglichen Aussehen bewahrt.



J.E.C. Rasmussen. Ein Schoner an der Bucht Pilekrogen, Troense. Das Schiff ist fast auf Grund gestossen. Der Lotse ist an Bord, und die Besatzung versucht das Schiff mit der Schiffsjolle flott zu machen. Svendborg Kreis Museum.

familien – Untermieter zu haben. In Troense gab es 1890 40 Häuser mit 2 Familien, 17 mit 3 Familien und einige Beispiele von »Wohngemeinschaften« mit 6 oder 7 Familien unter einem Dach.

Obwohl die Familien relativ kinderreich waren, gab es in Troense 1890 nur durchschnittlich 1,8 Kinder, die im Elternhaus wohnten. Das entspricht ungefähr den Zahlen der Mitte des 20. Jahrhunderts. Die Tatsache war darauf zurückzuführen, dass die Kinder oft mit 14 Jahren – nach der Konfirmation – eine Stelle annehmen mussten, oder was die Jungen betrifft zur See gingen. Ein Seemann aus Rudkøbing erzählt über die Verhältnisse bei den Eltern kurz nach der Jahrhundertwende: »Mein Vater hiess Sophus. Er war auch Seemann. Er fuhr mit der grossen Bark HYDRA aus Skælskør. Wir wohnten in Ramsherred in einem kleinen Haus. Dort waren wir einst 12 unten und 6 oben. Meine Eltern und wir Kinder wohnten unten, und die Räume oben wurden an Fremde vermietet – u.a. an einen Segelmacher. Unten gab es 3 kleine Räume und eine Küche. Wir kamen nicht in die Stube hinein – dort hatten wir Plüsch. Wir Kinder durften uns nur in der Küche und im Schlafzimmer aufhalten. Wir waren 4 in einem Bett.

Meine Mutter arbeitete die ganze Zeit, und wir waren meistens uns selber überlassen. Sie war Putzfrau. Wir wurden jeden Tag satt, und dann gab es die Schulspeisung, und das war schön, denn es war umsonst«.
In den Seemannsvierteln der Städte und in kleinen Ortschaften, die von der Seefahrt gekennzeichnet waren, wie z.B. Troense und Thurø, war die Position der Frau in der Familie stärker als sonst. Während der Mann zur See fuhr, war es ihre Aufgabe allein für die Kindererziehung und für den Haushalt zu sorgen. Oft beteiligten sich auch die Grosseltern an der Betreuung der Kinder. Die Grossväter waren auch oft Seeleute gewesen. In dieser Weise hatten viele Seeleute aus Südfünen die Hantierung »mit der Muttermilch eingesogen«. Ein Seemann aus Lohals erzählt: »Opa, der Vater meiner Mutter, war ehemaliger Seemann. Er war viermal mit einer kleinen Schonerbrigg um Kap Horn gefahren. Um Kap Horn nach Chile und zurück. Er war 1864 dabei, als die Deutschen bis nach Als gelangen. Sie verloren ein Stück der Takelage, und sie erlebten auch, dass einige getötet wurden. Ich habe ja mit ihm zusammen hier draussen gesessen. Wir haben eine Klappbank, eine alte Klappbank, sie steht jetzt auf dem Speicher – hier draussen hat er darauf gesessen und dann erzählte er Geschichten!! – Und dann bin ich mit meinem Bruder in diesem alten Kahn gefahren, er lag im Garten... Wir sind im Winter nicht gefahren. Dann wurde er aufgelegt. So geschah es mit den Schiffen aus Lohals – sie wurden im Winter immer aufgelegt«.
Mitte des 19. Jahrhunderts, als die Segelschiffe aus Südfünen grosse Teile der Erde befuhren, waren die Männer oft jahrelang von zu Hause fort. Um die Jahrhundertwende wurden die Frachten der Schiffe aus Südfünen auf die Nordsee und die Ostsee konzentriert. Die eisbedeckte Ostsee hatte zur Folge, dass ein grosser Teil der Seeleute während der drei Wintermonate zu Hause waren. In dieser Zeit waren die Schiffe aufgelegt. Es war auch ganz gewöhnlich, dass die Frauen der Schiffer in den Sommermonaten mit den Männern mitfuhren. Oft waren auch die Kinder dabei. Es gibt mehrere Beispiele, dass die Frauen auch auf längeren Fahrten dabei waren. In einigen Familien war es üblich, dass Kinder, die auf solchen Fahrten



Im Sommer waren die Frauen der Schiffer und Schiffsführer oft dabei. Das Bild zeigt Laura Jørgensen und ihre Kinder an Bord des Schiffes ELIN aus Thurø, etwa 1939.

geboren wurden, nach der Position, wo sie geboren waren, benannt wurden. Deshalb gibt es einige Schifferstöchter aus Thurø, die India oder Atlanta hiessen.
Die strenge Hierarchie, die für das Leben an Bord bezeichnend war, wurde im Winter im Hafen aufrechterhalten. Die Schiffer und die Schiffsführer hatten ihren eigenen Verein, und keine Matrosen konnten hier Mitglied sein. Im Winter kamen die Seeleute vormittags zum Hafen um nach ihren aufgelegten Schiffen zu sehen und mit Kollegen zu plaudern. In Faaborg versammelten sich die Schiffer an der westlichen Seite des Zollamtes, die östliche Seite gehörte aber den Schiffsführern. Die Seeleute versammelten sich in dem Lokal »Skibet« in Strandgade. Dieses Lokal gibt es heute nicht mehr. Wenn sie dann vom Erzählen und Zuhören genug hatten, besuchten sie die Werften und die Handwerker. Dies galt auch für die übrigen Städte in diesem Gebiet. Ausserhalb der Städte, wo die Lokale weit auseinander lagen, begnügte man sich mit einer »Klatsch-Bank«. Von dort konnte man die Welt beschauen und Erinnerungen und Schiffergeschichten austauschen.
Die jüngsten Bemannungsmitglieder veranstalteten Fastnachtszüge mit Booten in den Häfen, und hier gab es u.a.

Turniere. Die Vereinskassen der Schiffer veranstalteten in der Regel jeden Winter einen grossen Ball, und alle örtlichen Spitzen der Gesellschaft waren anwesend. In dieser Weise wurde das Alltagsleben von der Anwesenheit der Seeleute beeinflusst.

Der zweite Weltkrieg bedeutete für viele eine grosse Veränderung der täglichen Routine. Etwa ⅔ der gesamten dänischen Handelsflotte waren, zur Zeit der deutschen Besatzung, in fremden Häfen. Dadurch befanden sich zahlreiche Familien in einer peinlichen Lage, indem die Beträge für den Lebensunterhalt ausblieben. Einzelne Redereien zahlten immer noch den Familien den Lohn, die anderen Familien mussten sich mit den knappen Darlehen des Staates begnügen. Für viele Familien dauerte die Trennung fast 6 Jahre.

Nach dem Krieg ist die Handelsflotte der Häfen im Inselmeer Südfünen stark reduziert. Nur Marstal hat immernoch eine eigene Flotte. Seeleute gibt es jedoch nach wie vor. Jetzt fahren sie aber mit Schiffen aus anderen Städten. Die Zahl der Seeleute in Marstal und Svendborg ist heute überdurchschnittlich hoch im Vergleich zu anderen Städten in Dänemark.



Obwohl es an Bord genug zu tun gab, hatte man auch Zeit zum Familienleben. Die Familie Jørgensen an Bord des Schiffes GARIBALDI aus Thurø, etwa 1935.

Storebæltsoverfarten – Die Fährverbindung zwischen Fünen und Seeland

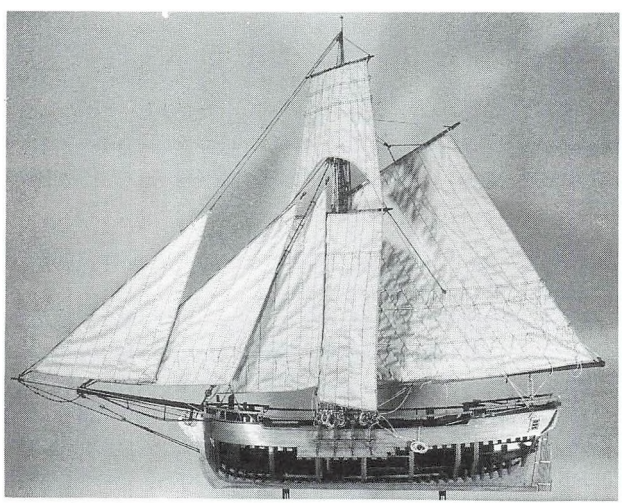
Im Prinzip war die Fährverbindung zwischen Fünen und Seeland nicht anders als die übrigen Fährverbindungen in früheren Zeiten. Was diese Verbindung besonders machte war der Wunsch der Könige/des Staats, *unter allen Umständen* den Grossen Belt so schnell wie möglich überqueren zu können. 1624 gründete König Christian IV das Postwesen in Dänemark um Handel und Industrie zu fördern – und um Geld zu verdienen. Laut der Verordnung sollten alle königlichen Briefträger – wie auch die übrigen Leute des Königs – kostenlos über den Belt gefahren werden. Die Fahrt sollte sofort nach Ankunft zur Fährstelle erfolgen.

Die Schiffahrt über den Belt wurde aber sowohl vor als nach 1624 von den Fährzünften in Nyborg und Korsør betreut. Die Einnahmen der Zünfte von der Schiffahrt stammten hauptsächlich vom Ochsentransport. Die Ochsen wurden in grossen, offenen Fährschiffe transportiert. Die Mitglieder der Zünfte hatten es nicht immer eilig, die Fähren nach ankunft der königlichen Post abzuschicken. Mehrere Mitglieder der Zünfte waren nämlich ausserdem Kaufleute und betrieben Fährkrüge/Herbergen. Infolgedessen hatten sie es gern, wenn Reisende – und Briefträger – ein paar Tage warten mussten. Dann kamen vielleicht noch weitere Reisende, die mitfahren wollten.

Als ein erster Versuch die Verbindung zu verbessern wurde in den 1620er Jahren – hauptsächlich wegen des Postverkehrs – eine Fährjacht eingesetzt. Sie konnte wegen ihrer Segelführung den Grossen Belt unter schwierigeren Windverhältnissen als die alten Fähren, die nur Rahsegel führten, überqueren.

Im Laufe des 1800 Jahrhunderts stiegen Menge und Wert der Post, die den Grossen Belt passierte. Gleichzeitig stieg die Anzahl von Beschwerden über den langsamen Postverkehr. Als Konsequenz wurde die Leitung der Überfahrt dem Generalpostamt 1793 betreffend Post- und Personenverkehr übertragen. Im selben Jahr gab man 2 neue Postjagten »Mercurius« und »Ørnen« in Auftrag. Die 2 neuen Jagten wurden als Passagierschiffe sehr beliebt. Und dies obwohl man bald die Fahrpreise von 5 bis 8 Mark erhöhte. Die Jachten waren gut – sie waren jedoch immernoch vom Wind abhängig.

1828 wurde das erste Dampfschiff im Grossen Belt in Betrieb genommen. Es wurde in Harwich in England gebaut und »Mercurius« genannt. Es war ein Schaufelraddampfer mit einem Schiffsraum von 20 Tonnen, 70 Fuss lang und mit einer Breite von 12 Fuss zwischen den Schaufelrädern. Alles in allem war »Mercurius« ein bescheidenes



Modell von »Mercurius«, die 1793 als die erste Postjacht im Grossen Belt eingesetzt wurde. Das Moell gehört dem Museum »Handels- og Søfartsmuseet«, Kronborg.

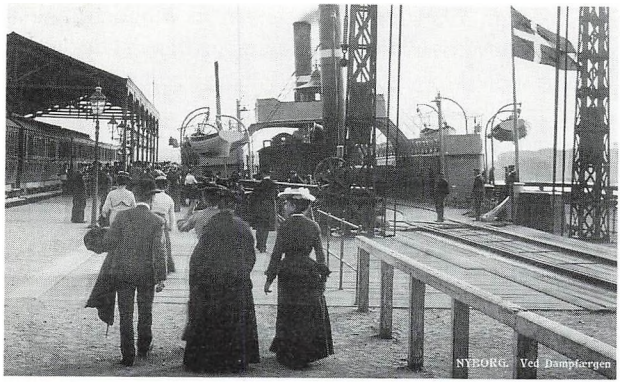


Aussicht auf Nyborg mit der ersten Dampffähre »Mercurius« am Hafendamm. Gemälde in »Nyborg og Omegns Museer« nach einem Kupferstich von P. Petersen 1846.

Schiff, es konnte aber die Post in 2 Stunden über den Belt bringen - auch mit Gegenwind!

Die Eisenbahn von Kopenhagen wurde 1856 bis Korsør verlängert, und nach der Einweihung der Eisenbahn auf Fünen 1865 von Nyborg bis Strib überlegte man, wie man Güterwagen mit den Schiffen transportieren konnte. Auf diese Weise brauchte man nicht die Güter umzuschlagen. Nach vielen Überlegungen in Kommissionen, wo man u.a. die Möglichkeit erörterte, die anliegenden Bahnhöfe in Nyborg und Korsør nach Knudshoved bzw. Halsskov zu verlegen, wurde der Entschluss gefasst, die existierenden Häfen in Nyborg und Korsør zu erweitern, und man gab die ersten Eisenbahnfähren in Auftrag, die 1883 in Betrieb genommen wurden.

Die 2 neuen Radfähren »Korsør« und »Nyborg«, die in Malmö gebaut worden waren, hatten grosse Kapazität für Güter- und Personenverkehr. Sie konnten 900 Passagiere und 16 Güterwagen mitbringen, und es gab täglich 3 Abfahrten. Wenn aber der Grosse Belt im Winter ganz oder zum Teil zugefroren war, konnten keine Segelschiffe den Belt überqueren, und die ersten Dampf- und Motorfähren verfügten auch nicht über genügend Maschinenkraft um



Ansichtskarte mit der ersten Eisenbahnfähre »Nyborg« im Fährbett in Nyborg 1885.

durch das Eis zu kommen. Dann musste man zu *Eistransporten* greifen.

Die Eistransporte waren ein wohlbekanntes - und zum Teil gefürchtetes - Phänomen im Grossen Belt. Die Eisboote waren grosse Jollen, die man mit eine Art Kufen, eine auf jeder Seite des Kiels, versehen hatte. Auf diese Weise konnte man das Boot übers Eis ziehen ohne dass es umkippte. Die Boote hatten einen Führer, der voraus ging um die Tragfähigkeit des Eises zu untersuchen, und eine 4 Mann-Besatzung. Jedes Boot konnte 4-5 Passagiere mitnehmen. Wenn es kein offenes Wasser gab, musste die Besatzung - und die Passagiere - das Boot vorwärts ziehen/schieben. Mit viel Glück war es möglich eine solche Fahrt in 3 Stunden zu machen, es gibt aber auch viele Berichte darüber, dass Passagiere und Besatzung mehrere Tage in den offenen Eisbooten verbringen mussten. Schlimmstenfalls musste man die Zeit auf einer treibenden Eisscholle verbringen, oder auf der Insel Sprogø mitten im Grossen Belt, wo es eine Herberge für diesen Zweck gab. Die Eistransporte gingen von Knudshoved und Halsskov aus, und hier hatte man Gebäude für Eisboote, Besatzungen und Passagiere gebaut. Nachdem Dampffähren im Grossen Belt eingesetzt worden waren, wurden in den 1870er Jahren bei Knudshoved und Halsskov Molen angelegt. Diese konnte man dann benutzen, wenn es Probleme mit dem Eis gab.

1883 übernahm DSB (die dänische Staatsbahn) endlich den Fährverkehr im Grossen Belt, und noch in diesem Jahr wurde der erste Eisbrecher »Fyen« gekauft. Dieser Eisbrecher wurde in den folgenden Jahren von mehreren gefolgt. Selbst die Eisbrecher mussten jedoch in besonders strengen Wintern aufgeben, und die traditionellen Eisboottransporte wurden bis in 1947 durchgeführt. Zu diesem Zeitpunkt geschah es aber auf privater Basis, weil DSB »aufgelegt« worden war.

Die Fähren, die später im Grossen Belt zum Einsatz kamen, waren alle mit so grosser Maschinenkraft versehen, dass man einigermassen die Eismassen bewältigen konnte - in schwierigen Fällen mit Hilfe der Eisbrecher des Staates.

»Heimdal«, 1930 im Grossen Belt eingesetzt, war die erste Fähre, die ausschliesslich Autos transportierte.

Sowohl der Auto- als auch der Eisenbahnverkehr wurde



Der Hafen von Nyborg und die Halbinsel Knudshoved 1989. Beachten Sie das Fährbett auf Knudshoved, die Eisenbahnfähren und die private Autofähre »Vognmandsruten« im Binnenhafen sowie den Anfang der Brücke am Fährbett auf Knudshoved.



Die Einweihung der ersten Automobilfähre »Heimdal« Nyborg 1938.

umfangreicher, besonders nach 1945, aber obwohl DSB neue und grössere Fähren bauen liess, die Autos und Eisenbahnwaggons, je nach Bedarf, mitnehmen konnten, dann war der Auto- und Personenverkehr mitunter so gross, dass DSB nicht gleichzeitig den Güterverkehr über den Belt bewältigen konnte. Als die Autostaus in Nyborg und Korsør manchmal den örtlichen Verkehr ganz blockierten, wurde die Entscheidung getroffen, die Überfahrtsstellen ausserhalb der Städte zu verlegen.
Der Seeverkehrsdienst zwischen Knudshoved und Halsskov begann 1957, und danach war es möglich täglich etwa 5.200 Autos zu transportieren. Seitdem ist der Autoverkehr weiterhin gestiegen, und heute werden etwa 7.000 Autos pro Tag befördert.
Innerhalb der letzten Jahre hat sich eine private Auto- und Personenfähre »Vognmandsruten« als Konkurrenz für DSB etabliert. Es ist geplant, dass dieser Linienverkehr fortsetzen soll, obwohl DSB wegen der neuen festen Verbindung über den Belt aufhören wird.
Der alte Wunsch nach Schnellichkeit/Effektivität hat ganz natürlich Gedanken über eine feste Verbindung über den Belt geweckt. Die ersten kamen schon in den 1850er Jahren auf.
Seitdem hat man diese Gedanken über eine Brücke oder einen Tunnel mehrmals geäussert. Nach einem internationalen Wettbewerb in den 1960er Jahren betreffend die Gestaltung einer solchen Verbindung, wurde diese feste Verbindung 1987 vom Folketinget - dem dänischen Parlament - beschlossen.
Es wird eine kombinierte Autobahn- und Eisenbahnbrücke aus Beton von Knudshoved nach Sprogø. Zwischen Sprogø und Halsskov folgen dann eine Autobahn-Hängebrücke und ein gebohrter Eisenbahntunnel. Die Anlage- und Bohrarbeiten sind schon in vollem Gange und werden wahrscheinlich Mitte der 1990er Jahren fertig sein.



Der letzte Eistransport im Grossen Belt 1947.

Öffnungszeiten:

Langelands Museum

Jens Winthersvej 12

01.06.-31.08.:	Montag-Donnerstag:	10.00-16.00
	Freitag:	10.00-14.00
	Sonnabend:	14.00-16.00
	Sonn- und Feiertagen:	10.00-16.00
01.09.-31.05.:	Montag-Donnerstag:	10.00-16.00
	Freitag:	10.00-16.00
	Sonnabend:	Geschlossen
	Sonn- und Feiertagen:	14.00-16.00

Østergade 25

01.06.-31.08.:	Montag-Freitag:	10.00-17.00
	Sonnabend:	10.00-14.00
	Sonntag:	Geschlossen
01.09.-31.05.:	Montag-Freitag:	10.00-16.00
	Sonnabend:	10.00-13.00
	Sonntag:	Geschlossen

Det Gamle Apotek

15.06.-31.08.:	Montag-Freitag:	13.00-17.00
	Die Herbstferien:	13.00-16.00

Slotsmøllen

15.05.-30.09.:	Montag-Freitag:	10.00-17.00
	Sonnabend:	Geschlossen
	Sonn- und Feiertagen:	13.00-17.00
Die Herbstferien:	Sonntag:	13.00-16.00
	Montag-Freitag:	10:00-16.00

Skovsgaard

15.05.-30.09.:	Montag-Freitag:	10.00-17.00
	Sonnabend:	Geschlossen
	Sonn- und Feiertagen:	13.00-17.00
	Die Herbstferien:	13.00-16.00
	Montag-Freitag:	10.00-21.00

Marstal Søfartsmuseum

01.04.-30.04.:	Montag-Freitag:	10.00-16.00
01.05.-14.06.:	Täglich:	10.00-16.00
15.06.-14.08.:	Täglich:	9.00-17.00*
15.08.-30.09.:	Täglich:	10.00-16.00
01.10.-31.10.:	Montag-Freitag:	10.00-16.00

* Juli auch 19.30-22.00

Faaborg Kulturhistoriske Museer

Den Gamle Gård - Kaleko Mølle:

15.05.-15.09.:	Täglich:	10.30-16.30

Svendborg Kreis Museum

Viebæltegård

02.01.-28.02.:	Montag-Freitag:	13.00-16.00
	Sonnabend und Sonntag	Geschlossen
01.03.-30.04.:	Täglich:	13.00-16.00
01.05.-15.06.:	Täglich:	10.00-16.00
16.06.-25.10.:	Täglich:	10.00-17.00
26.10.-30.12.:	Täglich:	13.00-16.00

Ofenmuseum L. Lange & Co.

15.06.-15.08.:	Täglich:	10.00-17.00

- sonst wenden Sie sich bitte an das Büro.

Anne Hvides Gaard

01.05.-15.06.:	Täglich:	10.00-16.00
16.06.-25.10.:	Täglich	10.00-17.00

- Veranstaltungen in Verbindung mit Weihnachten in Dezember, Erkundigen Sie sich bitte im Büro.

Die Seefahrtssammlungen in Troense

02.01.-30.04.:	Montag-Freitag:	09.00-17.00
	Sonnabend:	09.00-12.00
	Sonntag:	Geschlossen
01.05.-31.10.:	Täglich:	09.00-17.00
01.11.-30.12.:	Montag-Freitag:	09.00-17.00
	Sonnabend:	09.00-12.00
	Sonntag:	Geschlossen

Nyborg Kreis Museen

Nyborg Schloss, Slotspladsen:

01.03.-31.05.: 10.00-15.00. Montag geschlossen.
01.06.-31.08.: 10.00-17.00.
01.09.-31.10.: 10.00-15.00. Montag geschlossen.

Mads Lerches Gård, Slotsgade 11:

01.03.-31.05.: 10.00-15.00. Montag geschlossen.
01.06.-31.08.: 10.00-16.00.
01.09.-31.10.: 10.00-15.00. Montag geschlossen.



ISSN 0106-2220
ISBN 87 87769-41 7