Deutsches Schiffahrtsarchiv 25, 2002, S. 97–116

▶ OLE CRUMLIN-PEDERSEN

FULTON aus Marstal

Ein dänischer Schoner in Vergangenheit und Gegenwart

Seit dem Ende der 1960er Jahre hat man in Dänemark zielstrebig daran gearbeitet, eine kleine Auswahl charakteristischer nordischer hölzerner Schiffe aus der Segelschiffszeit in der Obhut von Museen für die Nachwelt zu erhalten. Bahnbrechend in dieser Beziehung waren die Bemühungen des Nationalmuseums in Kopenhagen/Roskilde um die FULTON, einen Dreimastschoner, der 1915 in Marstal erbaut und 1970 vom Museum erworben wurde.

Die Geschichte der FULTON gliedert sich in drei Abschnitte: zuerst – 1915 bis 1923 – unter Segel als Frachtschiff auf dem Nordatlantik, danach bis 1969 unter Segel und Motor in der Ostseefahrt und ab 1970 als segelndes Museumsschiff in dänischen Gewässern, mit einer Besatzung aus dänischen Jugendlichen.

Dieser Artikel erzählt in aller Kürze vom Schiff und von den Schicksalen einiger Menschen, die mit dem ersten und letzten Teil dieser Geschichte zu tun hatten, als ein Beispiel dafür, wie die Verhältnisse in der Schiffahrt der Vergangenheit den heutigen Jugendlichen vermittelt werden können und wie ihnen dadurch eine Perspektive für ihr eigenes Leben gegeben werden kann.

Das Nationalmuseum und die alten Schiffe – der Anfang

Als das Nationalmuseum auf Veranlassung Olaf Olsens sich 1962 mit der großen Ausgrabung der Wikingerschiffe bei Skuldelev im Roskilde-Fjord ernsthaft in der marinen Archäologie engagierte, d.h. der Archäologie der Schiffe, Häfen und meeresbezogenen Siedlungsplätze, wurde der Verfasser dieses Artikels mit der Aufgabe betraut, die Arbeit durch Dokumentation und Rekonstruktion der fünf Schiffe zu betreuen. Für mich als Schiffbauingenieur mit einem breiten Interesse an der Geschichte des dänischen Holzschiffbaus war es nur natürlich, das Arbeitsfeld auf Bestrebungen auszuweiten, die ursprünglich als segelführende Holzschiffe gebauten traditionellen dänischen Kleinschiffe zu erhalten. In den Jahren um den Zweiten Weltkrieg herum hatte Knud E. Hansen als Berater des Handels- und Schiffahrtsmuseums auf Kronborg, Helsingør, versucht, eine alte dänische Jacht und eine Brigg zu erhalten, aber – wegen fehlender Unterstützung zur Deckung der hohen Restaurierungskosten – vergebens. Jetzt konnte die neu eingerichtete Einheit *Skibshistorisk Laboratorium* (Schiffshistorisches Laboratorium, SL) am Nationalmuseum als Basis für einen neuen Vorstoß in dieser Sache benutzt werden, obwohl im voraus keine Mittel dafür zugesagt waren.

Von Anfang an war es klar, daß eine solche Aufgabe einer breiten Basis bedurfte; denn ein altes Holzschiff muß man pflegen und benutzen, will man es erhalten, wenn es nicht an Land und

unter ein Dach gesetzt wird. Als einen ersten Schritt tat sich das SL 1963 mit einem Kreis interessierter Privatleute zusammen zur Bildung des »Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse, Dansk Veteranskibsklub« (»Verein für den Erhalt alter Schiffe, Dänischer Veteranschiffsclub«). Der Verein erwarb im selben Jahr die kleine Dampffähre SKJELSKØR, die im Verlauf einiger Jahre instandgesetzt und auf einer »Veteranenroute« auf dem Roskilde-Fjord eingesetzt wurde. Unter der Regie des Vereins wurde ein »Holzschiffsausschuß« gebildet, der bemüht war, sich über den Bestand an erhaltenswerten dänischen Holzschiffen auf dem Laufenden zu halten.

Die einst so große Flotte von in Dänemark gebauten Schonern und Galeassen, die nach und nach zum Verkauf standen, weil ihre Eigner mit ihnen keine lohnende Frachtschiffahrt mehr betreiben konnten, schrumpfte in den 1960ern von Jahr zu Jahr gewaltig, nicht zuletzt durch Verkauf an ausländische Käufer. Zu jener Zeit war Dänemark nämlich das einzige Land in Nordeuropa, in dem man für eine bescheidene Summe ein gut gebautes Holzschiff erwerben konnte, das für Urlaubs- oder Chartersegeltörns in der Karibik oder anderswo geeignet war. Daher verschwanden diese erhaltenswerten Schiffe eines nach dem andern aus dem Land – oft als »fancyschooner« aufgeriggt – zu Segeltörns in Gewässern, in denen die Bedingungen für eine sachkundige Pflege sehr schlecht waren. Das Resultat war, daß viele dieser Schiffe nach wenigen Jahren wegen unzureichender Pflege und geringer Seemannschaft zugrunde gingen und so im doppelten Sinn als Teil des dänischen Kulturerbes verloren waren.

Als das Wikingerschiffsmuseum in Roskilde 1967/68 im Aufbau war und der Leiter des SL auch mit der Leitung des Museums betraut wurde, wurden im Vorstand Pläne für die Aktivitäten des Museums außerhalb des Museumsgebäudes erörtert. Hier wurde der Plan gefaßt, daß das Museum außer der Kopie eines der Wikingerschiffe und einigen traditionellen nordischen Booten zum Verleih auf dem Fjord den Besuchern auch eine erhaltene Galeasse oder einen Schoner im Hafen neben dem Museumsgebäude präsentieren sollte. Dies Ziel wurde schon ein Jahr nach Eröffnung des Museums vollständig erreicht, als Kultusminister K. Helweg Petersen und Reichsantiquar P.V. Glob im Mai 1970 im Hafen von Roskilde den restaurierten Schoner FULTON als Geschenk der Fisker & Nielsen AG entgegennehmen konnten.

Im folgenden soll die Geschichte der FULTON als Teil der letzten Phase der Segelschiffszeit in Dänemark kurz beschrieben werden, wobei das Hauptgewicht auf der Gesellschaft und den Geschicken einiger Menschen liegt, die mit genau diesem Schiff in seinen ersten Jahren verbunden waren – und nach seiner Verwandlung in ein Museumsschiff.

Marstals Schiffahrt um 1900-1915

Als der Dreimastschoner FULTON 1915 in Marstal auf der Insel Ærø südlich von Fünen vom Stapel gelassen wurde, war die Frachtfahrt unter Segel in den meisten anderen Hafenorten Nordeuropas längst aufgegeben worden. Die Dampfschiffe hatten da in mehr als einem halben Jahrhundert in der Konkurrenz mit den Segelschiffen die Führung übernommen, Fahrzeuge mit Dieselmotor hatten sich ebenfalls auf der Bühne gezeigt, und kein nüchterner Betrachter konnte Zweifel darüber hegen, daß die Zukunft den maschinengetriebenen Schiffen gehörte.

Trotzdem konnte die kleine Seefahrerstadt Marstal mit ihren nur knapp 4 000 Einwohnern in den Jahren bis zum Ersten Weltkrieg eine Flotte von 150-170 kleinen Seglern ausrüsten (Abb. 1) und mit ihnen in großen Teilen Europas und sowohl auf dem Nord- als auch auf dem Südatlantik operieren. Den Hintergrund dafür beleuchtet deutlich das Beispiel FULTON.

Der Name des Schiffes selbst ist ein Schlüssel zum Verständnis der kleinen Gemeinschaft, für die es gebaut wurde. Andere Schiffe der Zeit aus Marstal erhielten Namen wie BIEN, DUTY und ENERGI – als Spiegel des Unternehmergeistes in einer Seefahrergesellschaft, in der die meisten jungen Männer mit dem Traum in See stachen, eines Tages Schiffer auf einem eigenen Schiff zu

Abb. 1 Der Hafen von Marstal mit über Winter aufgelegten Schiffen um 1910. (Marstal Söfartsmuseum)

sein. Eine Kombination von tüchtigen Schiffbauern und Seeleuten, einer Risikoverteilung durch Aufteilung der Eignerschaft an jedem Schiff auf viele lokale Parten, einem örtlichen Versicherungsverein mit guter Kenntnis der Qualifikationen der Schiffer im Verein mit der legendären Sparsamkeit und Knickerigkeit der Marstaler Schiffer in Hinsicht auf z.B. die Ausgaben für Proviant waren wichtige Voraussetzungen für die damalige Schiffahrtswirtschaft in Marstal.[1]

Diejenigen, die daran teilhatten, sahen sich nicht als Relikte der Vergangenheit, schon gar nicht als Segelschiffsromantiker; sie waren energisch Handelnde, die ihre eigene Nische in der Schiffahrt der Zeit gefunden hatten. Auf hölzerne Segelschiffe mit Größen bis zu 100 BRT zu setzen, bedeutete für einen jungen Steuermann die zu bewältigende Aufgabe, bei Freunden und in der Familie die Mittel für einen Neubau zu beschaffen. Gleichzeitig waren die Ausgaben für Hafen- und Lotsgebühren moderat, und man ersparte sich, Maschinenmeister und Heizer anzuheuern, die in der Abrechnung von Dampfschiffen schwer wogen. Andererseits konnte ein Segelschiff nicht mit einem Dampfschiff konkurrieren, wenn es um schnellen und sicheren Transport der Ladung ging; es kam vorwärts, wenn Wind und Wetter es zuließen. Die Schoner hatten zwei oder drei Masten mit einer einfachen Segelführung, so daß die Arbeiten an Bord mit lediglich vier Mann erledigt werden konnten: Schiffer, ein Steuermann, ein Matrose oder Leichtmatrose und ein Schiffsjunge. Wenn der Schoner Rahsegel am Fockmast führte, brauchte man noch einen Mann mehr an Bord.

In den Jahren vor dem Krieg waren die kleinen Marstalschoner besonders in der Klippfischfahrt von Neufundland oder den Färöern nach Spanien und Portugal zu Hause. Entlang der Küste Neufundlands wurde die Ladung in kleinen Mengen nach und nach in den Fischerdörfern eingesammelt, so wie die Fische gefangen und getrocknet wurden.

Es gab keinen Lagerplatz an Land, so daß die Schiffe lange vor der Küste liegen und als schwimmende Packhäuser dienen mußten. Wenn ein Schiff vollständig beladen war, wurde der Kurs auf einen Hafen der Iberischen Halbinsel gesetzt, wo die Nachfrage nach Klippfisch groß und wohin die Fracht geordert war. Auf der Rundreise nahmen die Schiffer vom Heimathafen Marstal

nach Neufundland und von Spanien oder Portugal nach Hause Frachten, die sich anboten, wie Holz, Salz, Schiefer und Kohle, gern auch für Zwischenhäfen auf Island, den Färöern und in England.

In den Jahrzehnten bis 1900 war die Schiffahrt grundsätzlich so geregelt, daß die Schiffe bis Weihnachten den Heimathafen erreichten, so daß Schiffer und Besatzung die Wintermonate bei ihren Familien verbringen konnten – ein Umstand, der sich übrigens in diesen Jahrzehnten in Marstal deutlich in einem jährlichen Babyboom im September und in den folgenden Monaten widerspiegelte.[2] Aber nach der Jahrhundertwende war die Konkurrenz der Dampfschiffe härter geworden und das Kostenniveau in einem solchen Maße gestiegen, daß die Schiffe das ganze Jahr über in Betrieb gehalten werden mußten, damit die Bilanz der Partenreeder einen kleinen Überschuß auswies. Eine Konsequenz dieser Veränderung in der letzten Phase der Segelschiffszeit war, daß etliche Marstalschoner wegen Vereisung und Sturm in den Wintermonaten auf dem Nordatlantik mit Mann und Maus verloren gingen.

Abb. 2 Foto von Marius Eriksen mit Frau und den beiden Kindern Erik und Laura, um 1907. Zu dieser Zeit war Marius Eriksen Steuermann und sparte emsig, um sein eigenes Schiff zu bekommen – seine FULTON. Als das 1915 Wirklichkeit wurde, war die Mutter der Kinder gestorben, und 1918 raubte ihm die spanische Krankheit auch den Sohn Erik. (Foto in Privatbesitz)

Es stand ein hartes Stück Arbeit bevor, wenn man auf einem dieser kleinen Schoner anmusterte, wo die Kräfte eines jeden Mannes bis zum Äußersten gefordert wurden, beim Laden und Löschen, beim Segelsetzen und während der langen Wachen, besonders während der Winterstürme, die das Schiffsboot zerschlagen und die Einzelteile in einem lebensgefährlichen Hexentanz auf dem Deck herumwirbeln konnten. Aber es war der einzige gangbare Weg für einen Jungen aus Marstal, Erfahrung und Anerkennung im heimischen Kreis zu gewinnen, um die Navigationsschule besuchen zu können und später vielleicht ein eigenes Schiff zu besitzen. Man fuhr am liebsten mit Leuten aus dem Ort – auf die konnte man sich verlassen, denn es gab in dem kleinen, dicht abgeschotteten Seefahrerstädtchen eine strenge gegenseitige soziale Kontrolle. Aber da eine bestimmte Seefahrtszeit auf Segelschiffen unabdingbare Voraussetzung für den Besuch der Navigationsschule war, drängten auch auswärtige Seeleute auf die Marstalschoner, um eine Heuer zu bekommen, obwohl man auf Dampfschiffen wesentlich mehr verdienen konnte.

1914 brach der Erste Weltkrieg aus, der für immer den Glauben an den Fortschritt als Grundgesetz menschlicher Entwicklung, an die Stabilität der Werte und ein ständiges ökonomisches und soziales Fortkommen zerrüttete. Der Krieg berührte in erster Linie die Nationen, die Soldaten in den Kampf mit all seinen Greueln schickten und auf deren Gebiet gekämpft wurde. Aber auch für das Seefahrerstädtchen Marstal im neutralen Dänemark erlangten die Kriegsjahre entscheidende Bedeutung, sowohl für die Lebensumstände jedes einzelnen Einwohners als auch generell für das wirtschaftliche Leben der Stadt.

Marstals Schiffe wurden Spielfiguren im militärischen Kampf der Mächte, und 42 Kriegsverluste trafen die Seglerflotte der Stadt. Gleichzeitig wurde das Leben in der Stadt vom ökonomi-

Abb. 3 Während die FULTON noch im Bau war, bestellte Kapitän Eriksen bei dem örtlichen Schiffsportraitmaler H.A. Hansen, der selbst zur See gefahren war und sich leicht vorstellen konnte, wie der Schoner sich auf den Wogen des Atlantiks ausnehmen würde, ein großes Ölgemälde des Schiffes. Hier präsentiert sich die FULTON unter vollen Segeln bei frischem Wind, so wie der stolze Eigner sein Schiff am liebsten sehen würde. (Privatbesitz, Foto: Nationalmuseum)

schen Hasardspiel geprägt, das den jäh steigenden Frachtraten im Kielwasser folgte. Es gab gewaltige Preissteigerungen und eine völlig schiefe soziale Entwicklung.

Die Schwierigkeiten hörten mit dem Waffenstillstand 1918 oder dem Inkrafttreten des Friedensvertrages von Versailles im Januar 1920 keineswegs auf. Zu diesem Zeitpunkt waren die Frachtraten auf das Vorkriegsniveau gefallen, aber die Kosten für Heuern, Lotsgebühren, Schlepperassistenz und Hafengebühren blieben auf einem wesentlich höheren Niveau als früher. Dadurch war es den Partenreedereien der kleinen Schiffe nicht mehr möglich, einen Unterschuß zu vermeiden, und eine nach der anderen mußte aufgeben und ihre Schiffe zum Verkauf anbieten. Anfang der 1920er Jahre vermittelte deshalb das Schiffsverkaufsbüro in Kopenhagen fast jede Woche den Verkauf eines Marstalschoners an Käufer außerhalb der Insel. Damit verschwand Marstals Segelschiffsflotte für die Atlantikfahrt, und die verbleibenden Schiffe wurden – mit wenigen Ausnahmen – in der Ostseefahrt eingesetzt. Noch 1935 versuchte ein Marstalschoner, eine Klippfischfracht aus Neufundland zu erhalten, aber ohne Erfolg.

Die FULTON von Marstal wird gebaut, 1914-1915

Der Schiffsführer Marius Eriksen war der Sohn eines Marstal-Schiffers und hatte selbst die harte Segelschiffsausbildung durchlaufen, gefolgt vom Navigationsexamen und einer Heuer als Steuermann (Abb. 2). 1914 hatte er als 38Jähriger genug zusammengespart, um mit Schiffbaumeister C.L. Johansen, Marstal, eine Vereinbarung über den Bau eines dreimastigen Schoners von knapp 100 Bruttoregistertonnen treffen zu können (Abb. 3). Die Bausumme von 33 000 Kronen wurde durch die Gründung einer örtlichen Partenreederei aufgebracht, an der Eriksen selbst sich mit 35/100 beteiligte, während 20/100 der Segelmacher und Korrespondentreeder Hans Petersen stellte, 5/100 der Schiffbauer Johansen und den Rest die Familie und Bekannte in Marstal. Ein-

zige Ausnahme war ein Part von 5/100, der von einem Kaufmann aus Nordjütland gezeichnet wurde, wo das Schiff auf seinem Weg in die oder aus der Ostsee bequem verproviantiert werden konnte.[3]

Wenn ich jemals mein eigenes Schiff bekomme, soll es FULTON *heißen*, soll Marius Eriksen einmal ausgerufen haben, als er über den amerikanischen Erfinder und Künstler Robert Fulton gelesen hatte, der mit dem Schiff CLERMONT 1807 die Dampfschiffepoche in Amerika einleitete. Der Name des neuen Schiffes war also – wie die Namen der Schiffe ENERGI, DUTY und BIEN – eine Widerspiegelung des Fortschrittsglaubens und Vorwärtsdranges, der die Seeleute in Marstal in den Jahren bis zum Ersten Weltkrieg prägte.

Schiffbaumeister C.L. Johansen besaß eine der sieben Holzschiffswerften in Marstal, und ab 1912 steht sein Name für den Bau einer langen Reihe der besten Segler der Stadt, so für zwölf Schiffe zwischen 82 und 225 BRT in den Jahren bis 1921. Wie verschiedene andere Schiffszimmermeister der Stadt war er zu jener Zeit nach Ærø gekommen, in der er als junger Geselle von Werft zu Werft wanderte, um sich fortzubilden, und er hatte hier seine zukünftige Frau gefunden. Vorher war er mit der Bark HYDRA von Skælskør auf Großer Fahrt rund Kap Hoorn gewesen und hatte in Ærøskøbing und Kopenhagen Schiffsentwurf gelernt. Im Laufe der Kriegsjahre verdiente er mit dem Schiffbau und seinen Schiffsparten recht gut, die 1918 in eine Werft- und Reedereiaktiengesellschaft übergingen. Die brach allerdings 1922 in Verbindung mit einer großen Bankenkrise zusammen. Johansen selbst erhielt jedoch die Möglichkeit, seine Werft auf Sparflamme bis 1943 weiterzuführen, als er selbst nach einem langen und tätigen Arbeitsleben aufzuhören wünschte.[4]

Als die FULTON gebaut wurde, gab es übrigens auf der Werft von Johansen mehrere Schiffbauer, die als Wandergesellen nach Marstal gekommen waren und sich dort verheiratet hatten. Unter ihnen war Claus A. Hermansen, der als Sozialist in der konservativ geprägten Marstaler Gesellschaft ein Außenseiter war. Er verheiratete sich 1910 mit einer Steuermannstochter aus Ærøskøbing, und sie bekamen vier Kinder. Die Familie mußte mit dem bescheidenen Stundenlohn des Vaters zurechtkommen, während er Arbeit hatte, und mit fünf Kronen pro Woche in der Kriegszeit, als er zur Schutztruppe eingezogen war. Während also andere mit den Schiffen, die er mit erbaute, Vermögen verdienten, versank Claus Hermansen in Schulden, um sein Leben zu fristen. 1919 starb seine Frau an der spanischen Krankheit, als die Kinder zwischen zwei und acht Jahre alt waren, und in den folgenden Jahren mußte er neben seiner Arbeit – acht Stunden täglich, sechs Tage in der Woche – seine vier Kinder versorgen. Trotzdem war er aktiv in der Gewerkschaftsarbeit und in sozialdemokratischer Politik, Vorsitzender der Krankenkasse und Mitglied im Steuerschätzungsausschuß, und er versuchte durch diesen Einsatz mitzuhelfen, die schlimmsten Auswüchse zu entfernen und für die Zukunft bessere soziale Verhältnisse zu schaffen.[5]

FULTONS erste Reise, 1915-1916

Als die FULTON am 26. März 1915 klar für den Stapellauf war, die Masten gesetzt und der Dannebrog vorn und achtern geheißt, gab es ein Fest im Hafen (Abb. 4). Aber die Hurrarufe verstummten, als das Schiff mitten im Ablaufen stecken blieb und später das letzte Stück bis ins Hafenwasser gezogen werden mußte, mit der Folge von Schäden an Ruder und Achterschiff. Jetzt, kurz nachdem der Erste Weltkrieg ausgebrochen war und die ersten Schiffe aus Marstal bereits Kriegsbeute geworden waren, wurde dies Mißgeschick als böses Omen für das Schiff gedeutet. Das hat sich jedoch in der Folgezeit glücklicherweise nicht bewahrheitet. Ganz im Gegenteil, denn die FULTON wurde auf ihrer ersten Reise mit Holzladung von Göteborg nach England im Mai 1915 zwar von einem deutschen Uboot in der Nordsee gestoppt, durfte aber wei-

Abb. 4 Die FULTON beim Stapellauf am 26. März 1915. Das Schiff blieb auf dem Helgen stecken und mußte das letzte Stück unter großen Mühen gezogen werden. (Söfartssamlingerne ved Svendborgsund)

tersegeln, im Gegensatz zu vier anderen Marstalschonern, die im Sommer 1915 auf derselben Fahrt angehalten und in Brand gesteckt wurden.

Als die FULTON am 1. Mai 1915 von Marstal aus zu ihrer ersten Reise in See stach, hatte Kapitän Eriksen folgende Besatzung angeheuert: Steuermann Johnsen, der Isländer war und frisch mit einem Mädchen aus Marstal verheiratet, Leichtmatrose Kristen Svane Hansen, 21 Jahre alt, Sohn des künstlerisch begabten Steuermanns Hans A. Hansen von Ærø (siehe Abb. 5), und den Küchenjungen Harry Thomasen, Sohn eines Kopenhagener Gastwirts. Die Anmusterung galt, bis das Schiff das nächste Mal einen dänischen Hafen anlief, was erst im August 1916 in Kopenhagen der Fall war nach 14 verschiedenen Reisen zwischen Häfen in Schweden, England, Island, Nova Scotia, Neufundland, Spanien, Irland, Wales, den Färöern und Norwegen[6] (Abb. 6).

Es wurde eine schwere erste Reise, auf der der Sturm auf der Ausreise die Heckjolle zerschlug und die Jollendavits abknickte; das Skylight über der Kajüte des Schiffers wurde in dem Weststurm weggerissen, der die FULTON in neun Tagen quer über den Atlantik zurückblies. Die Arbeit an Bord wurde auf der Reise von Neufundland zusätzlich erschwert, weil das Schiff da mit nur drei Mann gesegelt werden mußte, denn der Küchenjunge war kurz vor der Abreise von Bord geflohen. Desertion war eine schwerwiegende Sache, und selbst unter sehr harten Bedingungen hätte ein Junge aus Marstal kaum dazu gegriffen, wenn er mit unbefleckter Seemannsehre heimkommen wollte. Aber die Schiffer hatten große Mühe, auf der Insel genügend Jungen zur Bemannung der vielen Schoner zu finden, und so mußten sie mit Burschen von außerhalb der Insel vorliebnehmen, die durch die besseren Heuern auf anderen Schiffen oder die vielen Möglichkeiten in Amerika in Versuchung geführt werden konnten.

Daß ein Schiffsjunge zur Unzeit vom Schiff weglief, war nichts Besonderes, aber in der Regel

Abb. 5 Die FULTON in schwerem Wetter unter Island, 1916 von H.A. Hansen für seinen Sohn Kristen Svane Hansen gemalt, der zu der Zeit auf dem Schiff als Leichtmatrose fuhr. Im Gegensatz zur Abb. 3, die ein »Hochglanzbild« zur Freude des Kapitäns darstellt, gibt dies Gemälde einen guten Eindruck des Schiffes mit gerefften Segeln in grober See, während der häufigen Fahrten des Schiffes auf dem Nordatlantik zur Winterzeit eine alltägliche Situation. (Privatbesitz, Foto: Nationalmuseum)

wurde er wieder eingefangen, nach einer Jagd, die sich nicht wesentlich von derjenigen unterschied, die in Gang gesetzt wurde, wenn früher Sklaven vor ihren Herren davonliefen. Der Schiffsjunge Harry Thomasen von der FULTON sprang über Bord, als das Schiff bei St. Laurence vor Anker lag. Danach versteckte er sich so gut in einer Scheune, daß er nicht entdeckt wurde und das Schiff – wie gesagt – mit nur drei Mann an Bord über den Atlantik nach Hause segeln mußte. Harry ließ sich als Fischer und Seemann auf Neufundland nieder und endete als bekannter und geachteter Schiffsführer, dessen 1973 herausgegebene Biographie leicht über die näheren Umstände seiner »Abmusterung« hinweggeht.[7]

Ein wirklichkeitsgetreuerer Bericht darüber, wie die Jagd nach einem Deserteur erlebt wurde, findet sich in den Tagebuchaufzeichnungen des 17jährigen Jungmanns Aksel Nielsen, der im Oktober 1916 auf Neufundland von einem anderen Marstalschoner desertierte. Er wußte, daß alle an Bord ihn jagen würden, denn es wurde demjenigen eine Belohnung von 20 Dollar versprochen, der ihn an Bord zurückbrächte. Er mußte sich tagelang an verschiedenen Orten verstecken, bis die Besatzung die Nachforschungen in dem Glauben aufgab, daß er vor Hunger und Kälte in dem öden Land gestorben wäre. Stattdessen hatte ein örtlicher Fischer ihn gefunden und so lange verborgen, bis sein Schiff heimwärts segelte. Dies Erlebnis und die übrigen Erfahrungen aus seiner Seefahrtszeit machten auf Aksel Nielsen einen solch tiefen Eindruck, daß sie ihm ein Menschenleben lang Stoff genug gaben, um – unter dem Verfassernamen Sandemose – Novellen und Romane zu schreiben, in denen sich starke menschliche Dramen in diesem Segelschiffsmilieu abspielen.[8]

Auf der ersten Rundreise 1915-1916 segelte die FULTON mit insgesamt zehn Frachten (einer Holzladung, drei Salzladungen, einer Klippfischladung, zwei Kohlenladungen, einer Stückgutladung und zwei unbekannten Ladungen).[9] Für sechs dieser ersten Befrachtungen sind Frachtverträge erhalten, die belegen, daß die Einnahmen hieraus 26 120 Kronen betrugen. Wenn die übrigen vier Ladungen, inklusive die Klippfischfracht, mitgerechnet werden, haben die Einnahmen vermutlich über 40 000 Kronen gelegen. Das war zweifellos eine gute Einnahme, ungeachtet wegen des Krieges erhöhter Versicherungsprämien und steigender Betriebsausgaben; so haben die Anteilseigner sicherlich für das erste Mal einen guten Gewinn aus ihrer Einlage gezogen. Der Schiffer selbst bekam zusätzlich zu dem Gewinn aus seinem Anteil am Schiff ein Kaplaken von 5% der Frachteinnahmen. So konnte er zu seiner Familie heimkehren und bis zur nächsten Ausreise mit seinem neuen Schiff wohl zufrieden sein. Sowohl Johnsen als auch Svane Hansen entschieden sich, in Kopenhagen abzumustern, und Johnsen fuhr nie wieder auf Segelschiffen zur See.

Kapitän Eriksen verläßt die FULTON

In den folgenden Jahren segelte die FULTON weiterhin in der Nordsee und auf dem Atlantik, trotz des hohen Risikos, von einem der vielen deutschen Uboote aufgebracht und versenkt zu werden. Die Frachtraten stiegen in dieser Zeit aus demselben Grund gewaltig. So brachte eine Klippfischladung, die von den Färöern nach Spanien transportiert wurde, im September 1916 insgesamt 10 237 Kronen, während eine Salzladung auf dem entgegengesetzten Weg zwei Jahre später ca. 34 000 Kronen einbrachte, also mehr, als drei Jahre früher die Baukosten der FULTON betragen hatten.

Für Marius Eriksen war es eine Zeit ständiger Nervenanspannung wegen der stets vorhandenen Gefahr des Kriegsverlustes. Aber hart getroffen wurde er nur an der Heimatfront, als er seinen einzigen Sohn durch die spanische Krankheit verlor, die 1918 insgesamt 8000 Todesfälle in Dänemark verursachte. Er reiste eilig von der FULTON, die damals im Mittelmeer lag, nach Hause nach Marstal, und nun trennte er sich vom größten Teil seiner Anteile an dem Schiff, das er endgültig 1921 verließ, um einige Jahre als alleiniger Eigner auf einem Stahlschoner in der Ostsee zu fahren. Als dieser Schoner 1927 in einem Sturm kenterte, beschloß er als 51Jähriger, sich zur Ruhe zu setzen. Er war damals zum zweiten Mal verwitwet und entschied sich zum Bau der Villa FULTON neben dem Haus, in dem seine einzige Tochter in Marstal wohnte. Nach den vielen Jahren auf See, weit entfernt von seiner Familie, wollte er nun bei seinen Enkelkindern sein; doch es wurde eine kurze Freude, denn schon 1935 starb FULTON-Eriksen hier in seiner Heimatstadt im Alter von 59 Jahren.[10]

Abb. 6 FULTON im Hafen von Bilbao, 1916. (Foto unbekannter Herkunft)

Die Fulton in Fahrt auf der Ostsee, 1923-1969

Wegen des jähen Falls der Frachtraten nach dem Krieg mußte die Partenreederei Fulton im Winter 1922-1923 aufgeben, und am 24. März 1923 wurde der Dreimastschoner für 39 500 Kronen an den schwedischen Schiffsführer Karl Johanson aus dem kleinen schonischen Hafenstädtchen Barsebäck gegenüber Kopenhagen verkauft. Johanson behielt den Namen des Schiffes bei, und 1925 hatte er die Mittel, einen Hilfsmotor von 38 PS in das Schiff einzubauen, so daß die Fulton sich unter den vielen kombinierten Segel- und Motorschiffen, die östlich von Skagen in Fahrt waren, gut nützlich machen konnte.[11]

Nach 13 Jahren mit dem Heimathafen Barsebäck folgten 24 Jahre, in denen das Schiff in Skärhamn eingetragen war, einem ehemaligen Fischerdorf in Bohuslän, das in den 1930er und 1940er Jahren eine bedeutende Flotte von kleinen Frachtschiffen für die Ostseefahrt versammelte. Die Fulton erhielt immer stärkere Motoren, und gleichzeitig wurden das Rigg kräftig reduziert und die Luken erweitert zur Erleichterung von Laden und Löschen mit Hilfe eines Krans. Ab 1960 fand das Schiff – noch immer unter dem Namen Fulton – seine Heimat in Ålborg und fuhr Ladungen von Zement, Futtermittel und Korn, bis Lastwagen und die ein wenig größeren Coaster diesen Transport übernahmen und für die Kleinschiffe darin keine Wirtschaftlichkeit mehr gegeben war. Zum letzten Mal wurde die Fulton im Winter 1969-1970 zum Verkauf angeboten, diesmal für einen Preis von 140 000 Kronen, und diesmal erwarb das Nationalmuseum das Schiff.[12]

Die Fulton als Museumsschiff

Der Wunsch des Nationalmuseums, ein traditionelles dänisches Holzschiff zu erwerben, war im Winter 1969-1970 dem damals 94jährigen Gründer der Firma Nilfisk, Direktor P.A. Fisker, zu Ohren gekommen. Bei ihm fand dieser Wunsch aus besonderen Gründen Anklang. Er war als junger Mann nach den USA ausgewandert, hatte aber die Anregung erhalten, nach Dänemark heimzukehren und etwas in Gang zu setzen, das sein Land draußen in der Welt bekannt machen könnte, als er in einem ausländischen Hafen den Anblick eines Dreimastschoners genoß, der mit achtern wehendem Dannebrog einlief. 1970 konnte seine Firma ihr 50jähriges Jubiläum feiern, und als Geste aus diesem Anlaß waren P.A. Fisker und sein Sohn Erik Fisker willens, für den Erwerb eines alten Schoners als Museumsschiff durch das Nationalmuseum zu bezahlen.

Am 4. Januar 1970 erhielt ich deshalb von der Firma eine telephonische Anfrage, ob das Gerücht der Wahrheit entspreche. Falls ja, könne ich am nächsten Tag kommen, um die Angelegenheit zu besprechen. Da ich kurz vorher von dem Schiffsführer Mogens Frohn Nielsen, der unabhängig von den Plänen des Museums daran arbeitete, ein Segelschiff für jugendpädagogische Unternehmungen zu beschaffen, kontaktiert worden war, rief ich ihn an und lud ihn zu dem Treffen ein. Wir erhielten grünes Licht, ein geeignetes Schiff zu suchen, das erworben werden könnte, um am 31. Mai 1970, dem Tag vor dem Firmenjubiläum, dem Nationalmuseum übereignet zu werden.

Da Frohn Nielsen kurz vorher den Dreimastschoner Odysseus für Dreharbeiten für den Film *Klabautermanden*, der auf Aksel Sandemoses Roman basierte, aufgeriggt hatte, war es nur selbstverständlich, zunächst dies Schiff, das sich bei der Übergabe schick präsentiert hätte, mit Hinblick auf einen eventuellen Ankauf zu besichtigen. Ein Besuch an Bord enthüllte jedoch Anzeichen solch umfassender Rottungsschäden an den Spanten des Schiffes, daß dieser Plan aufgegeben werden mußte.

Die Wahl fiel stattdessen – wie erwähnt – auf das Motorschiff Fulton des Schiffsführers Roar Nielsen, das in seinem Heimathafen Ålborg zum Verkauf stand. Hierher war es am 23. Dezem-

Abb. 7 MS FULTON von Ålborg verläßt vollbeladen den Hafen, 1960er Jahre. (Foto in Privatbesitz)

ber 1969 gekommen, nachdem es auf seiner letzten Reise als Frachtschiff 159 Tonnen Weizen von Nakskov nach Århus gebracht hatte. Zwei Monate später lag das Schiff für die Bodenbesichtigung im Dock, danach fand die Übernahme statt. Die FULTON hatte nur noch einen der ursprünglichen Masten, achtern war ein großes Steuerhaus errichtet worden, und nahezu das gesamte Deck wurde von den großen Luken eingenommen, so daß vom Segelschiffscharakter nur wenig übrig geblieben war (Abb. 7); doch der Rumpf war überall dort, wo man die Spanten untersuchen konnte, gesund und gut.

Die Restaurierung der FULTON

Nachdem das Schiff ausgewählt war, stellte sich sofort die Frage nach der Art und Weise sowie dem Umfang der Restaurierung. So, wie die FULTON bei der Übernahme in Ålborg lag, hatte sie eine lange Geschichte hinter sich, deren verschiedene Phasen teilweise in Details an dem alten, wohlgepflegten, aber stark umgebauten Rumpf ablesbar waren. Die zwei klaren Möglichkeiten, das Aussehen des Schiffes um 1915 wiederherzustellen oder das von 1969 zu belassen, würden beide den Ausgangspunkt für die Vermittlung der Geschichte des Schiffes bilden können. Bei einem Besuch in Marstal im Januar 1970 stießen wir jedoch im örtlichen Schiffahrtsmuseum und bei Familienangehörigen des ersten Schiffers und seiner Besatzung auf so fülliges Material über die ersten Jahre der FULTON (siehe oben), daß beschlossen wurde zu versuchen, das Schiff in den Zustand beim Stapellauf 1915 zurückzuversetzen, allerdings unter Beibehaltung des Motors. Als Hilfe dienten u.a. der originale Takelriß des Schiffes sowie Fotos und Gemälde aus den ersten Jahren (vgl. Abb. 3, 4 und 5).

Bei einer weiteren Besprechung bei Nilfisk konnten wir die Dokumentation des ursprünglichen Aussehens der FULTON präsentieren und dazu noch viele Auskünfte über das Schicksal des Schiffes geben. Das wurde sehr positiv aufgenommen und die Mittelbewilligung ausgeweitet, um die Ausgaben für das Wiederaufriggen des Schiffes zu decken und eine kleine Schrift über die Geschichte der FULTON herauszugeben[13], unter der Voraussetzung, daß die Arbeit abgeschlossen

werden könnte, bevor Ende Mai desselben Jahres die formelle Übergabe an das Museum stattfinden sollte. Alles zusammen glückte in der kurzen Zeit von drei Monaten.

Dank Frohn Nielsens Erfahrungen aus seiner Arbeit mit der ODYSSEUS und einer guten Zusammenarbeit mit örtlichen Schiffszimmerleuten wurde das Äußere der FULTON also im Frühjahr 1970 in großen Zügen erneuert. Das Steuerhaus wurde entfernt, ein Kombüsenhäuschen wurde auf das Deck gesetzt, und der ursprüngliche Takel- und Segelplan wurde wieder umgesetzt. Gleichzeitig wurden die Prinzipien für die Verwendung des Schiffes festgelegt und das Programm für die erste Fahrtsaison der FULTON von Frohn Nielsen als Skipper und mir als Reeder ausgearbeitet.[14] Darin wurden die Wünsche des Museums für die Erhaltung der FULTON und ihre Vermittlung als Museumsschiff kombiniert mit Frohn Nielsens Plänen, mit einem Segler in einer jugendpädagogischen Unternehmung zu arbeiten.

Die FULTON als pädagogisches Schulschiff

Während der Restaurierungsarbeiten in Ålborg bekam Frohn Nielsen, »Skipper Mogens«, Kontakt zu einigen größeren Jungen aus der Stadt, die bei der Arbeit halfen, weil sie hier die Gelegenheit erhielten, aktiv in einer spannenden Arbeitsgemeinschaft mitzuwirken. Frohn Nielsen hatte früher gute Erfahrungen damit gemacht, das Segelschiffsmilieu als Ausgangspunkt zu nutzen, um jungen Leuten, die in der Schule nicht zurecht kamen, Freude und Stolz darüber zu vermitteln, daß sie verantwortliche Mitglieder einer Schiffsbesatzung waren.[15]

Diese Erfahrungen machten einen wichtigen Teil der ideellen Grundlage aus, die gleich zu Beginn für die Verwendung der FULTON formuliert wurde. Hier sollte der Erhalt dieses Repräsentanten traditioneller dänischer Segelschiffe der Vergangenheit mit einem Einsatz dafür kombiniert werden, der dänischen Jugend die Möglichkeit zu geben, das Wesen der See mit Leib und Seele selbst zu erleben. In der Praxis sollte die FULTON eine Sommersaison mit einwöchigen Segeltörns, in erster Linie für dänische Schulklassen der Jahrgangsstufen 14 Jahre und darüber, mit einer Wintersaison als Klubschiff für einen Kreis von Kindern und Jugendlichen kombinieren, die teilweise von den Schulbehörden geschickt wurden.

Im April 1970 konnte das Nationalmuseum also den dänischen Schulen ankündigen, daß auf dem Dreimastschoner FULTON die Möglichkeit für einen Schulheimaufenthalt während eines Segeltörns in dänischen Gewässern bestand. Viele Schulen meldeten sich und führten zur großen Freude der Schüler – und in den allermeisten Fällen auch der Lehrer – Fahrten durch. Darüber hinaus kam auch der Sommerkurs 1970 des Dänischen Geschichtslehrerverbandes zu Besuch an Bord. Das war der Anlaß für eine große Debatte über neue Prinzipien der Möglichkeiten der Museen, die Vergangenheit zu vermitteln. Die FULTON wurde als Anregung und Herausforderung für diese Debatte empfunden, deren Perspektive das Bedürfnis nach Offerten der Museen war, den Schülern konkrete Gegenstände zum Gebrauch und Milieus zum Erleben anzubieten, die durch Mitwirkung engagierter Menschen – Forscher, Handwerker und dergl.[16] – lebendig gemacht werden.

Um die vielseitige Verwendung der Möglichkeiten des Schiffes zu sichern, wurden indessen mehrere Fahrten im Jahr besonderen Teilnehmergruppen vorbehalten. So wurde eine Fahrt für archäologisch interessierte Sporttaucher durchgeführt, die unter Anleitung professioneller mariner Archäologen die Möglichkeit erhielten, an historischen Wracks, Schiffahrtssperren u. dergl. zu tauchen, um einige Grundprinzipien vom Rekognoszieren, Berichten und Bewahren zu lernen (Abb. 8). Solche Fahrten sind seitdem jedes Jahr durchgeführt worden, wodurch in Dänemark ein besonderes Vertrauensverhältnis zwischen Sporttauchern und Museumsleuten aufgebaut wurde, zum Vorteil für den Schutz von Zeugnissen der Vergangenheit auf dem Meeresboden in dänischen Gewässern.

Abb. 8 Diskussion auf dem Achterdeck während der Taucherfahrt der FULTON, 1971. (Foto: Nationalmuseum)

Die erste Fahrt des Jahres wurde mit einer Gruppe Studenten der Universität Kopenhagen, Institut für europäische Volkskunde, durchgeführt, zu denen noch schwedische und norwegische Ethnologiestudenten hinzukamen. Unter Leitung von Professor Olof Hasslöf ging die Reise nach Bohuslän, u.a. mit einem Besuch in Skärhamn, dem ehemaligen Heimathafen der FULTON, wo die Gruppe die Möglichkeit zu ethnologischer Feldarbeit mit dem Schiff selbst als Ausgangspunkt erhielt.[17] Die Reise beeinflußte auch das Klima der Zusammenarbeit zwischen den Studenten positiv, das zu diesem Zeitpunkt sehr belastet war. Einer der Studenten kam zu der Erkenntnis, daß die wichtigste Funktion der Reisen des Schiffes darin bestand, *eine Stätte* (zu bilden), *wo junge Leute, die an Seele und Leib verkrüppelt sind wie chinesische Kinder in der Kruke, zu Menschen gemacht werden.*[18]

Als direkte Konsequenz hieraus wurde außerdem 1970 versuchsweise eine Fahrt mit einer Gruppe von 20 sozial und psychisch belasteten Jugendlichen mit Drogenproblemen durchgeführt. Die Fahrt war in Zusammenarbeit mit dem St. Hans Hospital in Roskilde arrangiert worden, und genau wie ein anderer Törn mit Jugendlichen aus einem staatlichen Schulheim wurde sie als positiv stimulierend empfunden, sowohl von den Jugendlichen als auch von den Lehrern und Betreuern – allerdings mit der wichtigen Erfahrung, daß für diese Gruppe Jugendlicher länger dauernde Fahrten nötig wären, wenn man sich Hoffnung machen wollte, nachhaltige Verbesserungen in Selbstauffassung und Verhalten der jungen Leute zu erreichen.[19] Deshalb wurde dieser Versuch nicht wiederholt, da länger dauernde Fahrten mit solchen besonderen Gruppen gegebenenfalls auf Kosten der Fahrten für »gewöhnliche« Jugendliche hätten durchgeführt werden müssen. Gleichzeitig gab es berechtigte Zweifel an der Möglichkeit, mit solchen Schiffsreisen bei den harten Drogenabhängigen dauerhafte Resultate zu erzielen. Obwohl die FULTON seit dem Törn im August 1970 nicht wieder mit Drogenabhängigen gefahren ist, war sie wegen dieser einen Reise für lange Jahre in der Presse als »Narkoschiff« bekannt.

Die FULTON als sozialpädagogischer Aufenthaltsort

In der Konsequenz von Frohn Nielsens starkem Engagement in der Resozialisierung von Jugendlichen, die auf die schiefe Bahn geraten waren oder lediglich ein für einen normalen Schulverlauf zu hohes Aktivitätsniveau hatten, wurde es in der Arbeit mit der FULTON für ihn besonders wich-

Abb. 9 Frohn Nielsen mit seinen »Welpen«. (Foto: Christian Jensen)

tig, die Möglichkeiten zu nutzen, die das Schiff als Rahmen für längere Aufenthalte für Jugendliche dieser Kategorie bot. Die Erfahrung hatte ihn gelehrt, daß ein Segelschiff mit seinen Anforderungen im täglichen Betrieb ein ideales pädagogisches Mittel war, um Verantwortungsgefühl und Selbständigkeit der Jugendlichen zu entwickeln, wenn man ihnen mit Vertrauen und einer konsequenten Pädagogik entgegenkam, bei welcher der Weg zwischen Ursache und Wirkung kurz und klar war, so wie es ein jeder in der täglichen Arbeit erfahren konnte.[20]

Bei den Wochentörns für Schüler brauchte man auf der FULTON einige junge »Vormänner« als Ergänzung zu Schiffer und Steuermann, den Nautikern des Schiffes. Für diese Aufgabe wählte Frohn Nielsen einige der jungen problematischen »Mitspieler« aus, die beim Aufriggen oder während der ersten Fahrten dabei gewesen waren, und er schenkte ihnen Aufmerksamkeit, Vertrauen, Aufgaben und Verantwortung, so daß sie »Langzeitschüler« werden konnten und einen Teil der Stammbesatzung bildeten, wenn sie die vielen praktischen Funktionen des Schiffes kennengelernt hatten (Abb. 9). Damit konnten sie die neuen Heimschüler anleiten, die an Bord kamen und lernen sollten, am Segelsetzen, Aufschlagen und Bändseln von Hängematten, Essenkochen auf dem Kohleherd des Schiffes, an der Nachtwache, dem Törn als Rudergänger und anderem mehr teilzunehmen. In einer solchen neuen Rolle mit Verantwortung gegenüber »normalen« Jugendlichen erlebten die Schiffsjungen (und einzelne Mädchen) häufig zum ersten Mal sich selbst in einer sinnvollen Rolle, in der ihr Können wertgeschätzt wurde, und der daraus gezogene menschliche Gewinn half manchem dieser Jugendlichen sehr gut auf seinem Weg aus seinem problematischen sozialen und persönlichen Umfeld heraus.

Nach dem Ende der Fahrten des ersten Jahres wurde die FULTON im Hafen von Roskilde für den Winter aufgelegt, und hier wurde das Schiff schnell zum Sammelpunkt für Kinder und Jugendliche aus der Stadt, die es hierher zog, weil sie Teil des besonderen FULTON-Milieus in Gesellschaft des »Skippers« und einiger Langzeitschüler werden wollten. Es wurde ein Kontakt zu einem lokalen Kinder- und Jugendheim hergestellt, aber da es für diese Aktivität keine sichere ökonomische Grundlage gab, mußte alles nach dem Prinzip der verfügbaren Mittel ablaufen, mit altem Brot aus der Stadtbäckerei als Proviant usw.

Bei diesen Aktivitäten standen der persönliche Einsatz des Skippers für die Jugendlichen, sein schlichter und direkter Ton und seine Handlungsweise gegenüber allen an Bord in deutlichem Kontrast zu den sozialpädagogischen Normen der Zeit, worüber er sich völlig im Klaren war und auf das in Interviews und Vorträgen landesweit aufmerksam zu machen er keine Gelegenheit versäumte. Das machte ihn schnell zu einer überall im Lande bekannten Person und lenkte sehr große Aufmerksamkeit auf die Langzeitschüler der FULTON. Da unbedingt Unterstützungsmittel für das Projekt eingeworben werden mußten, übernahm Frohn Nielsen die Aufgabe als »fundraiser« bei Firmen, Clubs oder Einzelpersonen, die gern diese Alternative zu den gängigen sozialpädagogischen Normen unterstützen wollten. Es wurde ein Unterstützungsverein »Freunde der FULTON« gegründet, und Künstler und andere Personen stellten sich zu Gunsten der »Welpen« auf der FULTON für Konzerte und andere Veranstaltungen zur Verfügung.

Die FULTON als Museumsschiff in Fahrt

Die große Aufmerksamkeit, die sich auf die sozialpädagogische Arbeit auf der FULTON richtete, ließ in einem gewissen Maße die Tatsache in den Hintergrund treten, daß das Projekt, wie gesagt, auf einer Kombination der Erhaltung und Vermittlung eines wichtigen kulturhistorischen »Monuments« dänischen Schiffbaus und dänischer Seemannschaft mit einer allgemein- und sozialpädagogischen Unternehmung beruhte. Das FULTON-Projekt in seiner Komplexität und seinem unkonventionellen Aufbau half mit, zwischen Bereichen der Gesellschaft Brücken zu schlagen, die sonst gewöhnlich nicht bei der Lösung wichtiger Aufgaben zusammenarbeiteten. Aber die Strukturen der dänischen Gesellschaft waren zu Beginn der 1970er Jahre einfach noch nicht für solche übergreifenden Unternehmungen eingerichtet, die innerhalb kurzer Frist, ohne vorausgehende Verhandlungen, Anhörungsphasen o.ä. ins Werk gesetzt werden mußten.

Deshalb kam das Projekt schnell in Schwierigkeiten, die damit zusammenhingen, daß man nicht den gängigen Vorgehensweisen gefolgt war. Da die Fahrten des ersten Jahres unter der

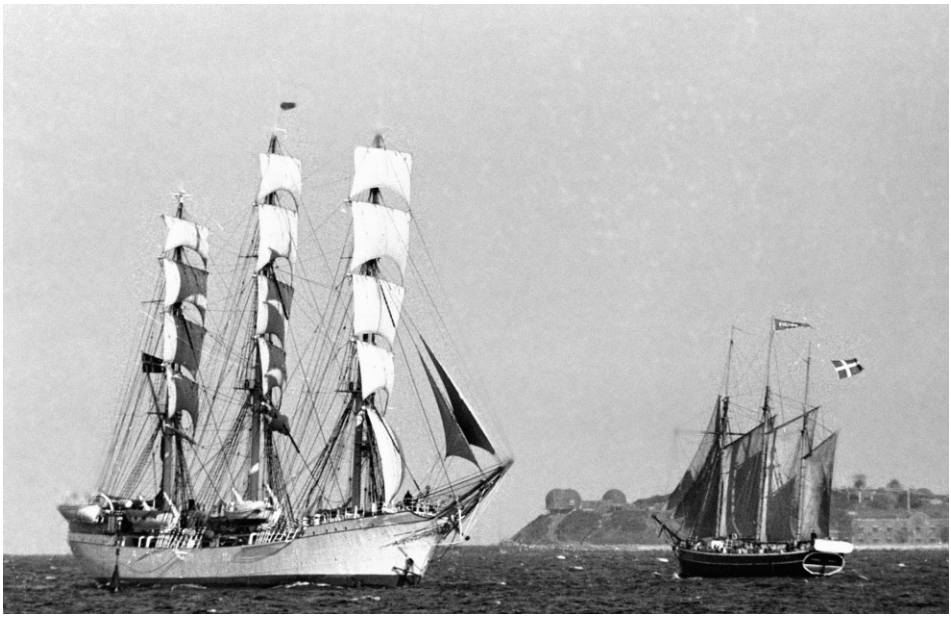

Abb. 10 FULTON dippt vor dem Schulschiff DANMARK die Flagge, 1970. (Foto: Erik Gleie, Polfoto)

Regie des Nationalmuseums durchgeführt worden waren, mußten die Fahrtkosten von den Schulen direkt an die Staatskasse fließen, wie die übrigen Staatseinnahmen, und die zu zahlenden Ausgaben für Proviant, Brennstoff, Heuern u.ä. hätten im Jahr vorher in den Staatshaushalt aufgenommen werden müssen, was natürlich nicht möglich war, da das Projekt, wie erwähnt, erst im Januar des laufenden Jahres ins Leben gerufen worden war. Es wurde daher nötig, die Betriebsführung 1971 auf den Eigenbetrieb Wikingerschiffsmuseum in Roskilde zu übertragen. Das bedeutete jedoch überhaupt keine Änderungen in den ursprünglich für die Verwendung des Schiffes festgelegten Richtlinien, und der Betrieb wurde deshalb in den Folgejahren im Prinzip unverändert fortgeführt, allerdings mit einer verwundbaren wirtschaftlichen Basis, die mal für mal das Projekt zu stoppen drohte.

Trotzdem wurde mit Unterstützung durch verschiedene Stifter die Möglichkeit geschaffen, die Arbeit, das Äußere des Schiffes in den Zustand von 1915 zurückzuversetzen, in Verbindung mit den jährlichen Werftaufenthalten im Winter weiterzuführen. So wurde das Deck neu gelegt und die ursprüngliche Größe der Luken wiederhergestellt, ferner wurde der Hilfsmotor für Elektrizität und Licht an Bord vom Vordeck unter das Achterdeck verlegt. Später wurden größere Auswechslungen von rottenden Spanthölzern im Vor- und Achterschiff vorgenommen, und die markante Kielbucht von mittschiffs 60 cm, die die FULTON in ihrer langen Arbeitszeit mit ihrem schnellen Wechsel von gefülltem und leerem Frachtraum erhalten hat, wurde gestreckt, so daß der ursprüngliche Sprung des Schiffes wiedergewonnen wurde.

Im Fortgang dieses Prozesses hat es laufend Verhandlungen mit der staatlichen Schiffsaufsicht gegeben, um optimale Lösungen für die schwierige Aufgabe zu finden, die Integrität des Schiffes als unter Denkmalschutz stehendes Museumsschiff mit der Sicherheitsausrüstung und dem Rettungsgerät in Einklang zu bringen, das verlangt wird, wenn man mit bis zu 40 Personen an Bord segeln will. Im großen und ganzen ist das bis jetzt gut gelungen, aber es ist ein nicht endender Prozeß, solange das Schiff in Fahrt gehalten wird. Falls in Zukunft radikale neue Anforderungen an die Sicherheitsausrüstung gestellt werden sollten, die sich mit dem originalen Charakter des Schiffes einfach nicht verbinden lassen, kann es sich als notwendig herausstellen, zu überlegen, die Segelfahrten einzustellen und die FULTON als stationäres Museumsschiff aufzulegen. Wenn das nicht passiert, wird das Schiff aber seine Fahrten noch viele Jahrzehnte fortsetzen können, da die laufende Unterhaltung sichergestellt hat, daß Rumpf und Rigg in einem so guten Zustand sind wie beim Stapellauf des Schiffes.

Die FULTON-Stiftung

Der Betrieb der vielseitigen Aktivitäten der FULTON mit den Eltern des »Skippers« als Reedereikontor und der Leitung des Wikingerschiffsmuseums als Verantwortliche gegenüber den Behörden wurde 1976 durch eine neue Struktur abgelöst, indem das Nationalmuseum, das Wikingerschiffsmuseum und der Verein »Freunde der FULTON« eine eigenbetriebliche Institution errichteten, die »FULTON-Stiftung«, in der die Geschäftsführung für das Schiff auf einen Vorstand aus Repräsentanten der drei Institutionen überging. Das eröffnete die Möglichkeit für eine weitere Entwicklung besonders der sozialpädagogischen Aktivität und gab eine bessere Grundlage für den Kontakt mit den Behörden. 1978 wurde so eine gemeinsame Absprache mit den Ministerien für Kultur, Unterricht und Soziales über einen jährlichen Betriebskostenzuschuß für das Schiff getroffen, und 1979 erhielt das Projekt Mittel zum Ankauf des unter Denkmalschutz stehenden Gebäudes »Postgaarden« (»Posthof«) in Assens auf Fünen als zukünftige Landstation für Langzeitschüler.

Seit 1980 wird das sozialpädagogische Wirken unter dem Namen der FULTON als Kombination von Aktivitäten auf dem Posthof, wo die Langzeitschüler ihre feste Basis mit Schulbesuch u.ä.

Abb. 11 FULTON und BONAVISTA während der jährlichen Fahrt alter Schiffe rund Fünen. (Foto: Christian Jensen)

haben, und auf dem Schiff während der Segelsaison und der Werftliegezeit im Winter betrieben. Weiter ist eine Art »Ausschleusungsregelung« hinzugekommen, die die Möglichkeit eröffnet, den Jugendlichen unter einer gewissen Aufsicht in der Gesellschaft weiterzuhelfen. Frohn Nielsen verließ 1987 das Projekt, aber die ideelle Basis des FULTON-Projektes hat sich als sehr dauerhaft erwiesen, auch über die ersten hektischen Jahre hinaus und mit neuen Leuten am Ruder, so in späteren Jahren mit der früheren Kultusministerin Grethe Rostbøll als Vorstandsvorsitzende. Seit 1970 haben viele tausend dänische Jugendliche auf diese Weise an den existentiellen Erlebnissen und Herausforderungen teilgehabt, die eine Fahrt mit der FULTON in so reichem Maße bietet, und viele hundert Langzeitschüler sind dem Schiff und dem Posthof verbunden gewesen. Hoffentlich können diese Aktivitäten noch viele Jahre lang fortgesetzt werden, auch nachdem das Schiff 2015 das hundertjährige Jubiläum seines Stapellaufs gefeiert hat, als ein deutliches Zeichen für ein fruchtbares Zusammenspiel zwischen der Museumswelt und der sie umgebenden Gesellschaft.

Anregungen durch die FULTON

Die Arbeit mit der FULTON seit 1970 hat eine große Bedeutung als Anregung für andere Menschen gehabt, die Wünsche und Pläne hegen, mit alten Segelschiffen zu arbeiten, weil sie entweder ein Interesse an ihrem Erhalt als Zeugen eines wertvollen Teils dänischen Kulturerbes haben oder an der Verwendbarkeit dieser Schiffe als Rahmen für sozialpädagogische Projekte.

Als Folge sind an verschiedenen Orten in Dänemark und anderswo Schritte unternommen worden, um alte Segelschiffe als Basis für sozialpädagogische Projekte zu nutzen. Viele von ihnen sind inzwischen wieder geschlossen worden, u.a. weil sie als rein soziale Projekte betrieben worden sind, ohne die mehrsträngige Verankerung in Kultur, Unterricht und sozialer Arbeit, wie die FULTON sie hat. In dieser Situation hat die Erfahrung gefehlt, behördliche Ansprüche an die Schiffe und soziale Institutionen zusammenzubringen, und gleichermaßen hat es sich als schwierig herausgestellt, diese Schiffe innerhalb der normalen Arbeitszeitregelungen und Verhaltensmuster für das Personal dieser Institutionen zu betreiben.

Als Anregung für die Belange des Erhaltes von Schiffen in Dänemark ist das Beispiel der FULTON von großer Bedeutung gewesen. Aus einem wachsenden Kreis anderer Interessenten kamen sofort viele Bitten um die Erfahrungen und den Rat der FULTON und des Nationalmuseums, und als Reaktion darauf erarbeitete das Wikingerschiffsmuseum eine Sonderausstellung über die Grundlagen des Erhalts von Schiffen. Bei der Ausstellungseröffnung im Frühjahr 1971 lud das Museum alle anderen älteren dänischen Schiffe, um deren Erhalt für die Nachwelt Gruppen oder Einzelpersonen sich bemühten, zur Pfingstregatta nach Roskilde ein. Hier versammelten sich alle Skipper und beschlossen, einen Appell um öffentliche Hilfe für diese Erhaltungsbemühungen an den Kultusminister zu richten; die Unterstützung sollte dem entsprechen, was Besitzer denkmalgeschützter Häuser in Stadt und Land erhalten konnten.

Dieses Treffen von 1971 legte den Grund für die Zusammenarbeit der Eigner aller erhaltenswerten älteren Wasserfahrzeuge in Dänemark innerhalb des Rahmens des Vereins »Træskibs Sammenslutningen« (»Zusammenschluß der Holzschiffe«, TS), dem 2001 insgesamt 356 Fahrzeuge aller Größen und 769 persönliche Mitglieder angehörten. Der Verein hat sich dafür eingesetzt, daß etliche dänische Häfen den Schiffen des TS als Anerkennung für die Steigerung der Qualität des Hafenmilieus freie Liegeplätze gewähren, und er veranstaltet jährlich verschiedene gemeinsame Segeltörns und Regatten.

Das Nationalmuseum hatte 1970 einen Schiffsausschuß gebildet, der die Entwicklung in der Angelegenheit des Schiffserhaltes verfolgen sollte, und dieser Ausschuß arbeitete im Anschluß an die Pfingstregatta 1971 in Roskilde einen Vorschlag für eine Denkmalschutzordnung für ältere Schiffe aus. Diese Ordnung, die auf dem Prinzip der Freiwilligkeit beruhte, sollte bei Schiffen angewendet werden, die für ihren Erhalt staatliche Unterstützung erhielten. Das setzte jedoch voraus, daß die Behörde dafür Mittel gewährte, was erst seit 1989 der Fall war. Seit 1995 wird für diesen Zweck jährlich ein Betrag von 3 Mill. Kronen bereitgestellt.

Die traditionellen älteren Schiffe haben jetzt einen solch anerkannten Status als Teil des Kulturerbes gewonnen, daß der Ausschuß des Kultusministeriums für den Erhalt besonders wertvoller älterer Kunst- und Kulturobjekte in Dänemark sich im Jahre 2001 dem Verkauf des Schwesterschiffes der FULTON, des Zweimastschoners BONAVISTA, ins Ausland widersetzte. Daraufhin wurde das Schiff vom Staat erworben und dem Nationalmuseum zur Restaurierung und zum Erhalt übertragen.

Außer aus diesen beiden Schiffen besteht die Flotte des Nationalmuseums nun aus einer ganzen Reihe anderer Schiffe, die in den Jahren nach 1970 erworben worden sind, der Galeasse ANNA MÖLLER, erbaut 1906 in Randers, der Slup RUTH, erbaut 1854 in Svinör, Norwegen, FYRSKIB 17, erbaut 1895 in Odense, und dem Decksprahm DFDS 19 von 1907. Die meisten dieser Fahrzeuge haben im Hafenbecken Nyhavn in Kopenhagen festgemacht, wo sie sich als besonders attraktives Element in das Stadtbild einfügen und als Erinnerung an die vitalen Funktionen, welche die Schiffe in dieser Umgebung von denkmalgeschützten und erhaltenswerten Gebäuden in früheren Zeiten gehabt haben.

Literatur:

Crumlin-Pedersen, O., 1970: Skonnerten Fulton af Marstal. Roskilde.
Crumlin-Pedersen, O., 1981: Mit skib skal hedde Fulton! Mennesker omkring et Marstal-skib i tiden omkring 1. verdenskrig. In: Det skabende menneske 2. (Festschrift für P.V. Glob). København, S. 97-122.
Frohn Nielsen, M., 1982: Klap i og hør efter. København.
Frohn Nielsen, M., 1985: Hundedage og hvalpefedt. København.
Frohn Nielsen, M., 1989: 17 år for Fulton. København.
Horwood, A., 1973: Captain Harry Thomasen. Forty Years at Sea. St. John's, Newfoundland.
Kroman, E., 1928: Marstals søfart indtil 1925. København.
Larsen, P./Vilby, K., 1981: En søroman med ufrivillig landgang. Vindrose.
Væth, J., 1975: På sporet af Sandemose. Nykøbing Mors.

Anmerkungen:
1 Kroman 1928.
2 Crumlin-Pedersen 1970, S. 8f.
3 Ebd., S. 12 u. 16.
4 Crumlin-Pedersen 1981, S. 102-104.
5 Ebd., S. 104-107.
6 Ebd., S. 118f.
7 Horwood 1973.
8 Væth 1975, S. 32-41.
9 Crumlin-Pedersen 1981, S. 118f.
10 Ebd., S. 120f.
11 Larsen/Vilby 1981, S. 23-28.
12 Crumlin-Pedersen 1970, S. 32-34.
13 Crumlin-Pedersen 1970.
14 Crumlin-Pedersen 1970 (Red.)
15 Frohn Nielsen 1982, S. 25-42.
16 E. Nørfelt in Crumlin-Pedersen (Red.) 1970, S. 30f.
17 O. Hasslöf in Crumlin-Pedersen (Red.) 1970, S. 26f.
18 P. Christiansen in Crumlin-Pedersen (red.) 1970, S. 28f.
19 K. Højer, J. Winther, P. Jacobsen und F. Jørgensen in: Crumlin-Pedersen (Red.) 1970, S. 43-53.
20 Frohn Nielsen hat in seinen Büchern von 1982, 1985 und 1989 einen stark persönlich gefärbten Bericht über diese Arbeit gegeben, über seine Freuden und Schwierigkeiten bei der Realisierung seiner Ideen und Prinzipien während seiner Zeit auf der FULTON 1970-1987.

Aus dem Dänischen übersetzt von Uwe Schnall.

The FULTON of Marstal. A Danish schooner in the past and present

Summary

Since the late 1960s, concerted efforts have been made in Denmark to preserve a small selection of characteristic Nordic wooden vessels of the sailing era for posterity. Of epochal significance within this context have been the endeavours of the National Museum in Copenhagen/Roskilde with regard to the FULTON, a three-masted schooner built in Marstal in 1915 and acquired by the museum in 1970.

The history of the FULTON is divided into three sections: the period of the ship's operation under sail as a cargo vessel on the North Atlantic from 1915 to 1923, then on the Baltic by sail and engine until 1969, and since 1970 as a sailing museum ship in Danish waters with a crew of Danish youth.

The present article reports on the ship's history and on the fates of several of the persons involved with her beginnings and early phase. The story of the FULTON serves as an example of how the circumstances of shipping in the past can by conveyed to the young generation of the present, and how the members of this generation can thus develop prospects for their own futures.

Le FULTON de Marstal. Une goélette danoise dans le passé et le présent

Résumé

Depuis la fin des années 1960, des efforts suivis ont été entrepris au Danemark pour confier à des musées un petit choix de navires nordiques caractéristiques, en bois, afin de les préserver pour les générations à venir. À ce sujet, les efforts du Musée national de Copenhague/Roskilde concernant le FULTON, une goélette à trois-mâts construite en 1915 à Marstal et acquise par le Musée en 1970, ont fait date.

L'histoire du FULTON s'articule en trois parties: tout d'abord, de 1915 à 1923, dans l'Atlantique Nord comme voilier de fret, ensuite jusqu'en 1969 avec voile et moteur dans la Baltique et à partir de 1970, comme navire de musée, naviguant dans les eaux territoriales du Danemark avec à bord un équipage de jeunes Danois.

L'article raconte l'histoire du navire et le destin de quelques participants du début et plus récemment, comme un exemple de la manière dont les conditions de navigation dans le passé peuvent être transmises aux jeunes d'aujourd'hui, et comment ceux-ci peuvent en tirer une perspective pour leur propre vie.