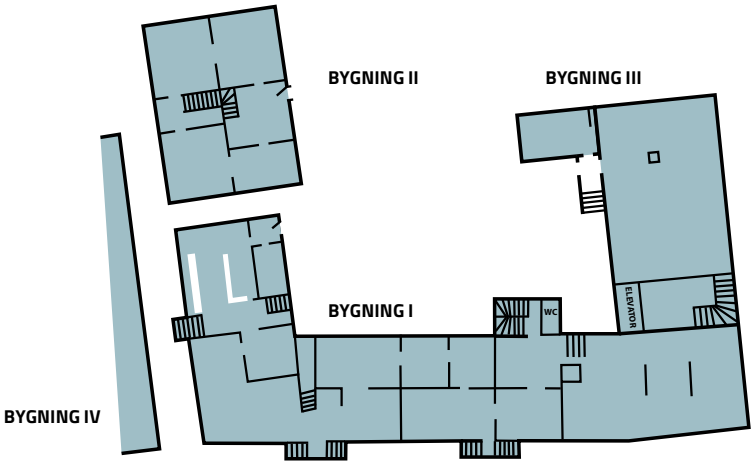
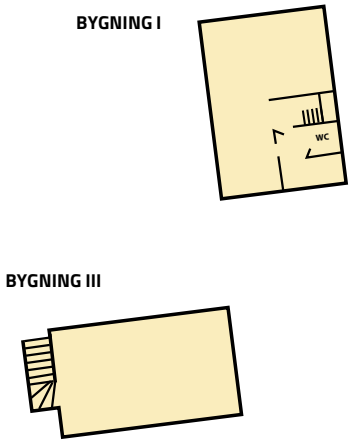
MARSTAL MARITIME MUSEUM

Marstal Søfartsmuseum, Prinsensgade 1 | 5960 Marstal | Tlf +45 62 53 23 31 | info@marmus.dk | www.marmus.dk

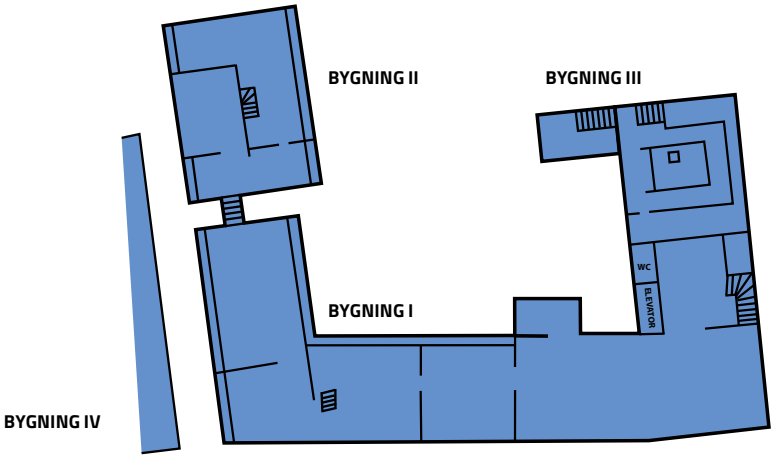
STUEETAGEN / ERDGESCHOß / GROUND FLOOR



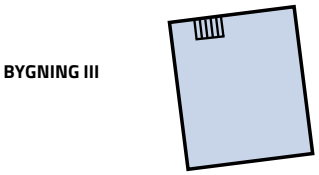
KÆLDER / KELLER / BASEMENT



I. SAL / I. STOCK / 1ND FLOOR



2. SAL / 2. STOCK / 2ND FLOOR



UDSTILLINGSBYGNING I
Kælder: Miniaturemodeller, garderobe, WC
Stueetagen: Marstal Søfart fra jagt til coaster, J.E.C. Rasmussenmalerier
I. sal: Særudstilling, værft, havn, fiskeri, søulykker/søkrig

BYGNING II
Stueetagen: M/S Dora, navigation, Bonavista-kabys, færger
I. sal: Sømandsflid/flaskeskibe, kahytter, hjembragte sager

BYGNING III
Kælder: Bådebyggeri
Stueetage: navnebrædder, Lorens Hansen-skibsmodelsamling, H.A. Hansen skibsportrætter, skibsudrustning
I. sal: Marinestue, byvandring med stuemiljøer
II. sal: Sejlloft, riggergrej

BYGNING IV – kontor, arkiv

AUSSTELLUNGSGEBÄUDE I
Keller: Miniaturemodelle, Garderobe, WC
Erdgeschoß: Marstal Schifffahrt, J.E.C. Rasmusse Gemälde
I. Stock: Sonderausstellung, Werft, Hafen, Fischerei, Krieg

AUSSTELLUNGSGEBÄUDE II
Erdgeschoß: M/S Dora, Navigation , Bonavista-Kombüse, Fähren
I. Stock: Flaschenschiffe, Dinge aus aller Welt

AUSSTELLUNGSGEBÄUDE III
Keller: Bootsbauerei
Erdgeschoß: Namenbretter, Schiffsmodelle, H.A. Hansen Schiffsportraits
I. Stock: Stadtwanderung
II. Stock: Segelboden, Takelwerkzeug

GEBÄUDE IV
Büro, Archiv

EXHIBITION BUILDING I
Basement: miniature models, cloakroom, WC
Ground floor: Marstal Shipping from jagt to coaster, J.E.C. Rasmussen paintings
1st floor: Temporary exhibition: shipyard, harbour, fishing, accidents at sea, war at sea

BUILDING II
Ground floor: M/V Dora, navigation, Bonavista-galley, ferries
1st floor: Bottle ships/handicrafts, cabins, curiosities from the seven seas

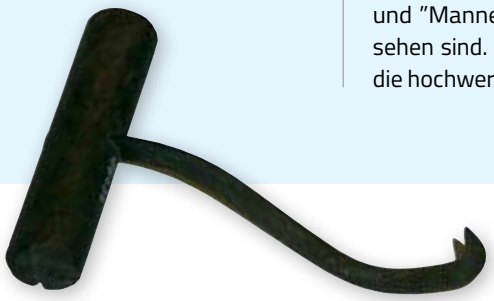
BUILDING III
Basement: Boatbuilding
Ground floor: Nameboards, model ships, H.A. Hansen ship portraits, equipment
1st floor: Naval room, guided tour of Marstal living rooms
2nd floor: Sail-loft, rigging tools

BUILDING IV: office, archives

Marstal Søfartsmuseum er en selvejende institution, etableret 1929, statsanerkendt 1959 og vokset støt gennem årene. Med Marstal Søfart som budgangspunkt er dansk søfart rigt repræsenteret med tyngdepunkt i sejlskibsfart, sejlskibe med hjælpemotor og coasterflåden. Her findes kahytter, mere end 250 skibsmodeller, 150 flaskeskibe, flere hundrede skibsportrætter, grej og sager fra skibene og fra De Syv Have. Her er en indendørs "byvandring", hvor husene er udstyret med inventar, fajance og husgeråd og bemandet med mannequiner i gamle dragter. Og ikke at forglemme er her fornemme malerisamlinger.

Das Marstaler Schifffahrtsmuseum ist eine 1929 gegründete, selbstverwaltete Institution, die 1959 staatlich anerkannt wurde und im Laufe der Jahre stetig gewachsen ist. Mit der Marstaler Schifffahrt als Ausgangspunkt ist die dänische Seefahrt mit den Schwerpunkten Segeln, Segelschiffe mit Hilfsmotor und der Coasterflotte reichhaltig vertreten. Es gibt Kajüten, mehr als 250 Schiffsmodelle, 150 Flaschenschiffe, mehrere hundert Schiffsportraits, Ausrüstung und Dinge von Schiffen und den sieben Meeren. Auf einem Indoor-Stadtspaziergang, bei dem Einblick in die Häuser, ausgestattet mit Inventar, Fayencen und Haushaltsgeräten gehalten werden kann und "Mannequins" in alten Trachten zu sehen sind. Und nicht zu vergessen sind die hochwertigen Gemälde.

Marstal Maritime Museum is a self-governing institution, established in 1929, officially recognised in 1959 and has grown steadily over the years. Based on Marstal's own rich maritime history, the maritime history of Denmark is comprehensively represented, covering the sailing ship trade, sailing ships with auxiliary engines and the coaster fleet. Here you find cabins, more than 250 ship models, 150 bottle ships, several hundred ship portraits, gear and items from the ships and The Seven Seas. Also, you can take a "tour" of the interior of the houses, showing you furniture, earthenware and kitchen utensils, and mannequins in old costumes.



Hook

BYGNING I

Bygning I - opført 1855 som bolig, mæglerkontor og skibshandel for skibsreder H.C. Christensen, udvidet 2016 med nybygning mod N.

Indgangen til museet er i Prinsegade nr. 1. Her træder den museumsbesøgende ind i en gammel skibshandel, hvor der ud over modtagelse/billetsalg er bogsalg og kiosk. Skibshandelens inventar er bevaret. I kælderen er toilet, garderobe og et udstillingsrum med en flåde af de smukkest tænkeligt udførte miniaturemodeller af sejl-, damp- og motorskibe.

STUEETAGEN

I stueetagen i Bygning I er ***Marstal Søfart*** beskrevet lige fra den oprindelige type jagten, over skonnerterne og de større windjammere, dampskibene, sejlskibe med hjælpemotor op til nutidens coastere. Her går du om bord i udstillingerne over et skibsdæk, den rette oplevelsesindgang til søens forunderlige verden. Dækket er en rekonstruktion af en traditionel marstaljagt Haabet.

GEBÄUDE I

Gebäude I – erbaut 1855 als Wohnhaus, Maklerkontor und Schiffshandel für den Reeder H.C. Christensen, erweitert 2016 mit einem Neubau nach N.

Der Eingang zum Museum führt über die Prinsengade 1. Hier betritt der Museumsbesucher ein altes Schiffshandelsgeschäft, wo in dessen erhaltenem Inventar die Rezeption mit Ticket- und Buchverkauf sowie ein Kiosk zu finden ist. Im Untergeschoss befinden sich Toilette, Garderobe und ein Ausstellungsraum mit einer Flotte der schönsten Miniaturmodelle von Segel-, Dampf- und Motorschiffen.

ERDGESCHOSS

Im Erdgeschoss des Gebäudes I wird die ***Marstaler Seefahrt*** von dem ursprünglichen Typ Jagt über Schoner und die großen Windjammer, Dampfschiffe, Segelschiffe mit Hilfsmotoren bis hin zu den heutigen Coastern/Kümos beschrieben. Hier gehst Du über ein Schiffsdeck an Bord der Ausstellungen - der richtige Einstieg in die

BUILDING I

Building I – built in 1855 as living quarters, shipbroker's office, and ship chandler for ship-owner H.C. Christensen, extended in 2016 towards north.

You enter the museum from Prinsegade 1 and find yourself in a ship chandler, where you can buy tickets as well as books and miscellaneous things. The original interior is well preserved. In the basement you find the toilet, cloakroom and an exhibition room with a fleet of the most beautiful miniature models of sailing, steam and motor vessels.

GROUND FLOOR

Here you find exhibitions of ***Marstal's maritime history*** from the original type of jagt, schooners and the large windjammers, steamships, sailing ships with auxiliary engines to the coasters of today. You enter the exhibitions from a ship's deck, an appropriate entrance to the wonderful world of the sea. The deck is a reconstruction of the traditional Marstal jagt Haabet. We

Vi har valgt at lægge Haabet op i Marstal Havn anno 1932, hvor en stor del af den tilbageblevne danske sejlskibsflåde ses oplagt omkring skibet.

Når søfarten dominerer samlingerne, er det ingen tilfældighed. Marstals søfart har rødder langt tilbage i tiden og er udsprunget af stedets oprindelige erhverv fiskeriet. Søfartens opstart daterer sig til 1634, hvor øens købstad Ærøskøbings monopol på handel og søfart blev brudt. Jagten er den skibstype, der var altdominerende i marstalflåden fra starten og helt op til midt i 1800-tallet. Jagten er karakteristisk ved sin runde fyldige bov, det kraftige spring - buen mellem for og agterstævn - og det mere eller mindre hjerteformede agterspejl. Jagten er rigget med én mast i ét stykke, en såkaldt pælemast. Jagtens skrog (krop) er særdeles sødygtigt, og da man begyndte at bygge større skibstyper som to- og tremastede sejlskibe, byggede man efter samme skabelon, kaldet jagtbygget her til lands. I udlandet fx Sverige og Tyskland kaldte og kalder man de jagtbyggede skibe for marstalbyggede, selvom de er bygget i de pågældende lande, fordi typen er udviklet i Marstal. Skonnert Bonavista og tremastskonnert Fulton er eksempler på de jagtbyggede skibe. Ved byens værfter blev der dog også bygget en hel del skibe med klipperskrog (de to typer kan

wunderbare Welt des Meeres. Das Deck ist eine Rekonstruktion der traditionellen Marstal-Jagt Haabet. Wir haben es in das Jahr 1932 des Marstaler Hafens platziert, wo ein großer Teil der verbleibenden dänischen Segelschifffflotte um das Schiff aufgelegt ist.

Das in den Sammlungen die Seefahrt dominiert, ist kein Zufall. Marstals Seefahrt hat weit zurückreichende Wurzeln und ist aus dem ursprünglichen Erwerbszweig, der Fischerei hervorgegangen. Der Beginn der Seefahrt ist auf das Jahr 1634 datiert, wo Ærøskøbing's Handels- und Schifffahrtsmonopol gebrochen wurde. Die Jagt ist der Schiffstyp, der von Beginn an bis Mitte des 19. Jahrhunderts in der Marstal-Flotte dominierte. Das Charakteristische an einer Jagt ist ihr runder, fülliger Bauch, der kraftvolle Sprung - der Bogen zwischen dem Vor- und Achtersteven - und der mehr oder weniger herzförmige Achterspiegel. Geriggt ist die Jagt mit einem Mast aus einem Stück, dem sogenannten Pfahlmast. Der Jagtrumpf ist extrem seetüchtig und so wurde beim Bau größerer Schiffstypen, wie Zwei- und Dreimastschonern die gleiche Vorlage benutzt, in Dänemark bekannt als „jagt-gebaut". Im Ausland, zum Beispiel in Schweden und Deutschland, wurden oder werden die jagt-gebauten Schiffe "Marstal-gebaute" benannt, weil der Typ in

have decided to lay the ship up in Marstal harbour in the year 1932 with a large part of the remaining Danish sailing ship fleet around her.

The reason why shipping is taking up so much of the collection is no coincidence. Marstal's maritime history goes back a long way and began with the fishing trade. The beginning of shipping dates back to 1634 when the monopoly of the royal borough Ærøskøbing on trade and shipping was broken. From the beginning and right up to the middle 1800s, the all dominating ship type in the Marstal fleet was the jagt. The jagt is recognised by its rounded, smooth, chubby bow, the typical strong sheer – the curve between the stem and the flat stern – and the almost heart-shaped square stern. The jagt is rigged with one mast in one piece, a so-called pole mast. The jagt's body is particularly seaworthy, and the same template was later used for building larger ship types such as two- and three-

Nathus til kompas og kompaslys

Jagt

Barkentine

ses på bagsiden og i halvmodeludgaver i udstillingerne).
Fartsområdet var i begyndelsen indenrigs, den vestlige Østersø og norgesfart med hovedvægt på handel for egen regning med landbrugsprodukter. Denne kombinerede skipper- og købmandsvirksomhed var ret så givtig, og stedet var præget af stærk aktivitet i tiden frem til englænderkrigen (1807-14), ved hvis udbrud halvandet hundrede jagter var hjemmehørende i byen.

Efter krigen med statsbankerotten 1813, hvor kapitalen til handel for egen regning blev decimeret, fulgte en lang række sløje år. Jagterne viste sig med tiden at være for små til at være rentable i fragtfart på længere distancer. En del af dem blev derfor forlænget og nogle omtaklet til galeaser (se skibssilhuetterne på bagsiden). Jagterne var for det meste ejet af skipperen selv eller finansieret i sameje med andre ofte i den nære familie.

Verdenshandelens opsving midt i 1800-tallet, især efter den engelske kornlovs ophævelse i 1849, gav vind i sejlene igen, og Marstalflåden passerede i 1851 et antal af 200 skibe. Efter krigen 1864 blev hertugdømmerne udland, hvilket betød forhøjede takster for danske skibe. Marstallerne blev tvunget til at finde nye markeder og dermed anskaffe større enheder.

Marstal entwickelt wurde, obwohl die Schiffe in den betroffenen Ländern gebaut wurden. Der Schoner Bonavista und der Dreimastschoner Fulton sind Beispiele für jagt-gebaute Schiffe. Auf den Werften der Stadt wurden jedoch auch zahlreiche Schiffe mit Klipperrumpf gebaut (die beiden Typen sind auf der Rückseite und in den Halbmodellversionen der Ausstellungen zu sehen).

Das Schifffahrtsgebiet befand sich anfangs im Inland, in der westlichen Ostsee und in Norwegen, wobei der Handel mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen auf eigene Rechnung im Vordergrund stand.

Recht lohnend war die Kombination aus Skipper- und Handelsunternehmen und so war der Standort in der Zeit bis zum englischen Krieg (1807–14) von starker Aktivität geprägt, bei dessen Ausbruch 150 Jagten in der Stadt beheimatet waren. Nach dem Krieg mit Staatsbankrott 1813 und der Dezimierung des Kapitals für den Handel auf eigene Rechnung, folgte eine Reihe von schlechten Jahren. Die kleinen Jagten wurden im Laufe der Zeit zu klein, um auf längeren Strecken mit Fracht profitabel zu sein. Ein Teil dieser wurde daher verlängert und einige umgetakelt zu Galeassen (siehe die Schiffssilhouette auf der Rückseite). Die Jagten waren meistens im Besitz der Skip-

masted sailing ships - the so-called jagt-built ships. As the type was developed in Marstal, the jagt-built ships in e.g. Sweden and Germany were called and are still called Marstal-built although they are built in the respective country. The schooner Bonavista and the three-masted schooner Fulton are examples of jagt-built ships. However, the Marstal shipyards also built a number of ships with clipper hulls (the two types are shown on the back page and among the exhibited half models).

At first, the trading area was domestic - the western part of the Baltic and Norway - with emphasis on trade in agricultural products at the ship-owner's own expense. This combined shipping and merchant trade was very lucrative, and Marstal hummed with activity right up to the outbreak of the war with England (1807-14), when there were around 150 jagts in Marstal. After the war, the state went bankrupt in 1813 and the capital for trade was decimated. Then followed some slack years. With time, the small jagts became too small to be cost-effective for the trade on long distances. Therefore, some were lengthened and some re-rigged as galeases (see the ship silhouettes on the back page). Mostly, the jagts were owned by the skipper himself or financed in joint ownership with others, often close relations.

Skibene, der blev bygget og indkøbt var hovedsagelig tomastede fartøjer, rigget som sletskonnerter, topsejls- og bramsejlsskonnerter og skonnertbrigger. Desuden indkøbtes nogle råsejlere, rigget som brigger eller barker. De større skibe betød, at flere måtte slå sig sammen for at skaffe kapital. Der opstod partsrederier og dedicerede rederier, selvejere var naturligvis fortsat stærkt repræsenteret.

I den følgende menneskealder spredtes marstalskonnerterne ud over verdenshavene og gjorde Marstals navn kendt over den halve klode. Fra 1880'erne var det ikke mindst tremastede skibe, rigget som bramsejlsskonnerter eller barkentinere, der blev bygget med henblik på de længere farter. Atlanterhavsfarten fik større og større betydning, en hel flåde af Marstallere gik på den såkaldte Rio Grandefart. Fra omkring 1890 begyndte man at rigge mange af de nye tremastere som topsejlsskonnerter. 1893 kulminerede Marstalflåden med 332 fragtskibe. I alt beskæftigede flåden da omkring 1400 mand. Når et så lille samfund kunne mønstre en så imponerende flåde, var det udtryk for et fællesløft med det formål at holde flåden og dermed byens eksistens-

per oder in Zusammenarbeit mit anderen, oft deren Familien, finanziert.
Die Erholung des Welthandels in der Mitte des 19. Jahrhunderts, vor allem nach der Aufhebung der englischen Korngesetze im Jahr 1849, brachte wieder Wind in die Segel und 1851 wuchs die Marstal-Flotte auf 200 Schiffe. Bei den nach dem Krieg im Jahre 1864 gebauten und gekauften Schiffen handelte es sich meistens um Zweimaster, geriggt als Gaffelschoner, Toppsegel- und Bramsegelschoner und Schonerbrigg. Weiterhin wurden einige Rahsegler eingekauft, als Brigg oder Bark getakelt. Die größeren Schiffe bedeuteten, dass sich mehr zusammenfinden musste, um Kapital aufzubringen. Es entstanden Partenreedereien und normale Reedereien, private Eigner waren natürlich noch stark vertreten. In dem folgenden Zeitalter breiteten sich die Marstal-Schoner über die Weltmeere aus und machten Marstals Namen über den halben Globus bekannt. Mit Beginn der 1880er waren es besonders Dreimaster, geriggt als Bramsegelschoner oder Barkentine, die mit Hinblick auf längere Fahrten gebaut wurden. Fahrten über den Atlantik gewannen immer mehr an Bedeutung, eine ganze Flotte der Marstaler fuhren auf der sogenannten Rio

The upturn of world trade in the mid-1800s, particularly after the British nullified the Corn Laws in 1849, meant renewed prosperity to the Marstal trade, and in 1851 the fleet numbered 200 ships. The ships built and purchased after the war in 1864 were mostly two-masted vessels, rigged as fore-and-aft schooners, topsail and topgallant schooners and brigantines. Also, a number of square rigged vessels were purchased, rigged as brigs or barques. To enable ship-owners to raise capital for purchasing larger ships, they had to join forces. Now came the shared shipping companies and actual shipping companies, but owner-companies were of course still strongly represented. In the following generation, the Marstal schooners spread to the Seven Seas and made the name Marstal known to half the world. From the 1880s, it was mostly three-masted ships, rigged as topgallant schooners or barquentines that were built for longer journeys. The Atlantic trade became more and more important, an entire fleet of Marstal ships traded on the Rio Grande. From around 1890, many of the three-masted schooners were rigged as topsail schooners. 1893 saw the culmination of the Marstal fleet which now counted 332

Tremastskonnert

Motorskonnert

grundlag i gang og naturligvis i håb om et rimeligt afkast. Finansieringen var for en stor del baseret på partsrederier, hvor alle – selv mindre velbeslåede familier - kunne købe parter, og det gjorde de. I slutningen af 1890'erne begyndte Marstallerne at gå ind i klipfiskefarten ud af Newfoundland og Labrador til Sydeuropa og Brasilien. Skonnerterne i denne fart var for det meste af den marstalske jagtbyggede type, rigget med to eller tre master, som Bonavista, Marilyn Anne (ex Frem) og Fulton, der alle har overlevet den hårde nordatlantiske sejlads og er restaureret og genoprigget. I alt 110 marstalskonnerter har været beskæftiget i newfoundlandsfarten i kortere eller længere perioder frem til anden verdenskrig.

Første verdenskrig kostede 60 lokale søfolk livet og 42 marstalskibe og ét ærøskøbingskib krigsforliste. Efter krigen var newfoundlandsfarten den sidste oversøiske fart, der beskæftigede et større antal marstalskonnerter. Det sidste rene sejlskib i Danmark, barkentinen Dana, fik installeret

Grande-Fahrt. Etwa ab 1890 wurden viele der Dreimaster als Toppsegelschoner getakelt. 1893 war die Marstal-Flotte auf 332 Frachtschiffen angewachsen und es waren insgesamt etwa 1400 Mann beschäftigt. Das eine solch kleine Gemeinde eine so beeindruckende Flotte bilden konnte war Ausdruck eines gemeinsamen Auftriebs, um die Flotte und damit die Existenz der Stadt zu erhalten und natürlich die Hoffnung auf einen angemessenen Gewinn. Die Finanzierung beruhte zu einem großen Teil auf Partenreederei, bei denen alle - auch weniger wohlhabenden Familien Parten kaufen konnten – was sie auch taten.

Ende der 1890er begannen die Marstaler mit den Klippfisch-Fahrten von Neufundland und Labrador nach Südeuropa und Brasilien. Die Schoner auf diesen Fahrten waren meistens vom Marstaler Jagt-Typ, geriggt mit zwei oder drei Masten, wie die Bonavista, Marilyn Anne (ehem. Frem) und die Fulton, die alle das harte, nordatlantische Segeln überlebt haben, restauriert und wiederaufgebaut wurden. Alles in allem

sailing ships. The fleet employed around 1400 men.

The reason why such a small community could build such an impressive fleet, was the joint efforts of keeping the fleet and the livelihood of the town afloat – and the hope of generating a profit. Much of the financing was based on joint ownership enabling anybody – even less fortunate families - to buy shares, and so they did.

By the end of the 1890s, the Marstal ships entered the codfish trade out of Newfoundland and Labrador for Southern Europe and Brazil. Most of the schooners involved in this trade were of the Marstal-built jagt type, rigged with two or three masts, such as Bonavista, Marilyn Anne (ex Frem) and Fulton, which have all survived the rough North Atlantic and are now restored and re-rigged. A total of 110 Marstal schooners were involved in the Newfoundland trade for shorter or longer periods up until the Second World War.

motor i hjemhavnen Marstal 1941, sejlskibstiden var da definitivt omme.

Dampskibe fortrængte sejlskibene fra flere og flere farter - selv fra newfoundlandsfarten. Damp og motor var fremtiden, men damptonnage var en kapitalkrævende investering, der oversteg de traditionelle selvejeres og partrederiernes kræfter. Kun få rederier i provinsen magtede opgaven, blandt dem det lokale rederi H.C. Christensen. Allerede 1889 lod firmaet bygge sin første damper i Newcastle. Snart fulgte flere efter, og efterhånden byggedes dampskibe på rederiets eget værft i Marstal. Samtidig fik sejlskibene lidt efter lidt installeret hjælpemaskineri, de sidste omkring udbruddet af anden verdenskrig. Efterhånden udskiftedes en del af træskibene med brugt ståltonnage fra udlandet, især efter anden verdenskrig, hvor også motorskibsnybygninger kom til, bl.a. fra det lokale H.C. Christensens Staalskibsværft, hvor man byggede en serie på 20 af de såkaldte Carolinere. En af disse er bevaret i Marstal nemlig M/S Samka, der ofte ligger og pynter i havnen. Coasterne kom stærkt ind i billedet fra 1960'erne og den danske coasterflåde talte i 1970'erne

waren 110 Marstalschoner über kurze oder längere Zeit in der Neufundlandfahrt bis zum Zweiten Weltkrieg beschäftigt. Der Erste Weltkrieg kostete 60 einheimischen Seeleuten das Leben und 42 Marstalschiffe versanken. Nach dem Krieg war die Neufundlandfahrt die letzte Überseefahrt auf der eine größere Anzahl von Marstal-Schonern beschäftigt war. Das letzte, reine Segelschiff in Dänemark, die Barkentine Dana, bekam 1941 in ihrem Heimathafen Marstal einen Motor installiert – damit war die Zeit der Segelschiffe definitiv vorbei.

Dampfschiffe verdrängten die Segelschiffe auf mehr und mehr Fahrten – selbst auf der Neufundlandfahrt. Dampf und Motor waren die Zukunft, aber Dampftonnage war eine kapitalintensive Investition, die die Kräfte der traditionellen Eigner und Partenreedereien übertraf. Nur wenige Reedereien in der Provinz konnten diese Aufgabe erfüllen, darunter die örtliche Reederei H.C. Christensen. Bereits 1889 ließ das Unternehmen sein erstes Dampfschiff in Newcastle bauen. Bald folgten mehrere nach und allmählich wurden mehr und mehr Dampfschiffe auf der eigenen Werft in

In the First World War, 60 Marstal sailors lost their lives and 42 Marstal ships were lost. After the war, the Newfoundland trade was the last surviving overseas trade, involving a large number of Marstal schooners. The last genuine sailing ship in Denmark, the barquentine Dana, had an engine installed in its home port Marstal in 1941. This was the definite end of the sailing era.

The steamships replaced sailing ships on steadily more trades – even the Newfoundland trade. Steam and engines were the future, but investing in steam tonnage required a large capital and proved too much for the traditional ship-owners and the joint ship-owners. Only a few shipping companies in the provinces could cope, among these was the local shipping company H.C. Christensen. As early as 1889, the company built its first steamship in Newcastle. More soon followed, and gradually the company built steamships in its own shipyard in Marstal.

By and by, the sailing ships had auxiliary engines installed, the last around the out-

H.C. Christensen-damper

Coaster

og 80'erne flere hundrede enheder. Også marstalflåden talte godt et halvt hundrede af slagsen, nybygget eller anskaffet secondhand af rederier og selvejere. På trods af betegnelsen coaster sejlede de danske af slagsen i stor udstrækning world wide og viste Dannebrog overalt i alle kringelkroge af verden.
De mindre samfund Kragnæs og især **Ommel** har også været hjemsted for ikke så få mindre sejlskibe og senere sejlskibe med hjælpemotor ligesom coastere har haft Ommel som hjemsted.

Udviklingen i **ærøskøbingflåden** er stort set den samme som marstalsøfarten, dog med en tidligere start, begunstiget af købstadsrettighederne. Byen erhvervede på et tidligere tidspunkt større sejlskibe og var tidligere på langfarten end kollegernes i Marstal. Ærøskøbings søfart toppede i 1850 med 90 enheder, hvorefter det gik den forkerte vej. I coastertiden var der en del coasterrederier i byen, ligesom **Søby** var hjemsted for ikke så få af slagsen. Søbyskibene var indtil da mest repræsenteret i småskibsafdelingen og med en del sejlskibe

Marstal gebaut. Zur gleichen Zeit bekamen die Segelschiffe Hilfsmotoren eingebaut, die letzten etwa zu Ausbruch des Zweiten Weltkrieges. Nach und nach wurden einige der Holzschiffe durch gebrauchte Stahltonnage aus dem Ausland ersetzt. Vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg, wo auch Motorschiffsneubauten entstanden, einschließlich auf der lokalen H.C. Christensens Stahlschiffswerft, wo eine Serie von 20 der sogenannten Caroliner gebaut wurde. Eines davon ist Marstal erhalten geblieben, nämlich die M/S Samka, die hier oft liegt und mit ihrer Anwesenheit den

Hafen schmückt. Coaster/Kümos kamen ab den 1960ern verstärkt ins Bild und die dänische Coasterflotte zählte in den 1970ern und 80ern mehrere hundert Einheiten. Auch die Marstalflotte zählte ein halbes Hundert davon, neugebaut oder gebraucht angeschafft von Reedereien und Eignern. Trotz der Bezeichnung Coaster waren die Dänen diejenigen, die in großem Ausmaß weltweit segelten und den Dannebrog in allen Ecken der Welt zeigten. Ab den späten 60ern kam es zu einer Reihe von Neu-

break of the Second World War. Gradually, some of the wooden ships were replaced with used steel tonnage from abroad, especially after the Second World War, when also new built motor vessels saw the light, e.g. from the local H.C. Christensen's Steel Shipyard.

They built a series of 20 of the so-called Caroliners. One of these is preserved in Marstal, i.e. M/V Samka, which you will often see in the harbour.

From the 1960s, the coasters arrived in full force, and the Danish coaster fleet in the 1970s and 1980s numbered several hundreds. The Marstal fleet numbered around fifty of the type, new-built or purchased second-hand from shipping companies and ship-owners. Despite its name, a coaster often sailed world-wide and Dannebrog was seen in every corner of the world. From the end of the 60s came new initiatives, e.g. write-off shipping companies with tax speculation as their primary objective. They addressed Danes who felt plagued by taxes.

med hjælpemotor efter første verdenskrig. Søby har også markeret sig stærkt som fiskeriby og er i dag hjemsted for øens største virksomhed, Søby Værft.
Fra slut-60'erne kom en række nye coasterforetagender på banen, afskrivningsrederier, der havde skattespekulation som det primære sigte. De henvendte sig til de danskere, der følte sig skatteplagede. Resultatet blev, at markedet blev oversvømmet med coastertonnage til skade for dem, der skulle leve af erhvervet. Denne investeringsform sattes der en stopper for 1989 her til lands, dog uden at der kom alternative finansieringsmuligheder for de foretagender, der ønskede at drive seriøs skibsfart. I andre EU-lande fortsatte det skattefinansierede byggeri uhindret. Den danske coasterflåde er skrumpet katastrofalt under disse ulige konkurrencevilkår og tidens udvikling generelt mod større virksomhedskoncentrationer. Coastere under dansk flag tæller i 2019 under en snes, heraf en enkelt marstalcoaster i fragtfart. Hertil kommer museumscoasteren Samka og andre fartøjer med Marstal som hjemsted fx. Bonavista og Fulton og ikke at forglemme A. P. Møller Mærsks kæmpecontainerskib Marstal Mærsk, et blandt verdens største, der i 2014 ankrede op i Marstal Bugt på jomfrurejsen som en fornem cadeau til byen, dens søfolk og søfart i anledning af byens 500-års jubilæum.

anschaffungen, Abschreibungslinien, bei denen es vor allem um Steuerspekulation ging. Diese richteten sich an die Dänen, die sich steuerlich geplagt fühlten. Mit dem Resultat, der Markt wurde mit Coastertonnage überschwemmt, zum Nachteil derjenigen, die von diesem Erwerb leben mussten. Dieser Form der Investition wurde 1989 in diesem Land ein Ende gesetzt, ohne die Möglichkeit alternativer Finanzierungsmöglichkeiten für Unternehmen, die eine ernsthafte Schifffahrt durchführen wollten. Anderen EU-Ländern blieb der steuerfinanzierte Bau ungehindert erhalten. Die dänische Coaster-Flotte schrumpfte katastrophal unter diesen ungleichen Wettbewerbsbedingungen und der Entwicklung der Zeit allgemein hin zu größeren Unternehmenskonzentrationen.

Coaster unter der dänischen Flagge zählen im Jahr 2019 weniger als 20, davon einzelne Marstal-Coaster in Frachtfahrt. Hinzu kommt der Museums-Coaster Samka und andere Fahrzeuge mit Marstal als Heimathafen, z.B. Bonavista und Fulton und nicht zu vergessen A. P. Møller Mærsk's Großcontainerschiff Marstal Mærsk, eines der größten der Welt, das 2014 aufgrund des 500-jährigen Bestehens der Stadt Marstal auf seiner Jungfernfahrt als herausragendes Geschenk an die Stadt und deren Seefahrer in der Marstal Bucht ankerte.

As a result, the market was swamped with coaster tonnage causing problems for those who had to make a living from the trade. In 1989, this type of investment was stopped in Denmark but without offering alternative ways of financing for the companies wishing to run a serious shipping trade. In the other EU countries the tax-financed building continued unrestricted. The Danish coaster fleet was reduced catastrophically due to this unequal competition and the development, in general, towards larger businesses. In 2019, there are less than twenty coasters under Danish flag, one of which is a Marstal coaster sailing with cargo. Then there are the museum's coaster Samka and other vessels registered in Marstal, e.g. Bonavista and Fulton, and not least the A.P. Møller Mærsk giant container ship Marstal Mærsk – among t he largest in the world. In 2014, the ship was anchored in Marstal Bay on its maiden voyage as a tribute to the town, its seamen and shipping trade in connection with the town's 500-year anniversary.

Museumscoasteren Samka

J.E.C. RASMUSSEN

I den nordlige ende af stueetagen er der i en i 2016 nybygget afdeling udstillet en særdeles omfattende samling malerier og skitser af den kendte ***Grønlands- og marinemaler J.E.C. Rasmussen.*** Han var født i Ærøskøbing 1841 og flyttede efter uddannelse på kunstakademiet i København senere til Marstal, hvor han havde bolig og atelier i Teglgade. Han debuterede 1863 på Charlottenborg og slog for alvor igennem efter sin første rejse til Grønland, især efter 1872, hvor han modtog Akademiets stipendium til en Europarejse. Carl Rasmussen var meget produktiv. Han malede også altertavler. Altertavlen i Marstal Kirke "Jesus stiller stormen på søen" er et Rasmussen-produkt. Carl Rasmussen omkom på vej hjem fra Grønland i 1893, hvor han sprang over bord fra Den Kongelige Grønlandske Handels brig Peru. Netop denne sejler har han malet liggende foran det markante Umanakfjeld i 1893. Billedet er ophængt i Rasmussensudstillingens grønlandsafdeling.

Forfatteren Carsten Jensen har skrevet romanen *"Sidste rejse"*, der omhandler kunstmaler Rasmussens liv og endeligt på Nordatlanten. Malerens enke Anna Egidia, der har en væsentlig rolle i bogen, optræder også i Carsten Jensens storroman "*Vi, de druknede*", der fortæller om flere generationer Marstallere og deres færden i hjembyen og på De Syv Have. Museets historiker Karsten Hermansen har beskrevet Rasmussens liv i en rigt illustreret bog *"....saa maler jeg, hvad jeg har set"*. Bøgerne forhandles i museets kiosk.

Am nördlichen Ende des Erdgeschosses befindet sich eine sehr umfangreiche Sammlung von Gemälden und Skizzen des bekannten ***Grönland- und Marinemalers J.E.C. Rasmussen*** in einer im Jahr 2016 neugebautes Haus. Carl Rasmussen wurde 1841 in Ærøskøbing geboren und wechselte an die Kunstakademie Kopenhagen, später nach Marstal, wo er seinen Wohnsitz und ein Atelier in der Teglgade hatte. Er debütierte 1863 in Charlottenborg-Ausstellung und erhielt nach seiner ersten Reise nach Grönland, insbesondere nach 1872, das Stipendium der Akademie für eine Europa-Reise. Carl Rasmussen war sehr produktiv, unter anderem malte er auch Altarbilder, wie Altarbild der Marstaler Kirche „Jesus legt den Sturm auf dem Meer". Carl Rasmussen starb 1893 auf dem Heimweg von Grönland, wo er von Bord der Königlich-Grönländischen Handelsbrigg Peru stürzte. Genau diesen Segler malte er 1893 vor dem markanten Umanak-Fjeld. Das Bild ist in der Grönlandabteilung der Rasmussen-Ausstellung zu sehen.
Der Autor Carsten Jensen hat im Roman *„Sidste rejse"* (Letzte Reise) das Leben des Kunstmalers Rasmussen und dessen Ende im Nordatlantik beschrieben. Die Witwe des Malers Anna Egidia, die eine bedeutende Rolle in dem Buch spielt, erscheint auch in Carsten Jensens Handlung *"Wir Ertrunkenen"*, die von mehreren Generationen von Marstalern und deren Verbleib in ihrer Heimatstadt und auf den Sieben Weltmeeren erzählt. Der Historiker des Museums Karsten Hermansen hat Rasmussens Leben in einem reich illustrierten Buch *"....saa maler jeg, hvad jeg har set"* (..... so male ich, was ich sehe) beschrieben. Die Bücher sind in der Museuminformation erhältlich.

In the northern part of the ground floor, in a house built in 2016, you find an extensive collection of paintings and sketches by the famous ***Greenland and marine painter J.E.C. Rasmussen***. He was born in Ærøskøbing in 1841, and after being educated at the Royal Academy in Copenhagen, he moved to Teglgade in Marstal where he had a studio. In 1863, he made his debut on Charlottenborg and became well known after his first trip to Greenland, especially after 1872 when he received the Academy's grant for a tour around Europe. Carl Rasmussen was very prolific. He also painted altarpieces. The altarpiece in Marstal Church "Jesus calms the storm at the sea" was painted by Rasmussen. In 1893, Carl Rasmussen disappeared on his way home from Greenland onboard the Royal Greenlandic Trading Company's brig Peru. This was the ship he had painted in 1893 in front of the impressive Umanak Mountain. The painting is hanging in the Greenlandic part of the Rasmussen exhibition.
The author Carsten Jensen has written the novel "*Sidste Rejse*" (Last Journey) about Rasmussen's life and demise in the North Atlantic. The painter's widow, Anna Egidia, who plays an important part in the story, also appears in the comprehensive novel of Carsten Jensen, *"We, the drowned"*, telling the story of several generations of Marstallers, and their lives in their home town and on the Seven Seas. The museum's historian, Karsten Hermansen, has described Rasmussen's life in a richly illustrated book *("...så maler jeg, hvad jeg har set")*. (....then I paint what I have seen) The books can be purchased in the museum's shop.

I. SAL

På 1. sal findes et ***foredrags***- og ***særudstillingslokale*** med skiftende udstillinger. Desuden er der udstilling om det i 1870 anlagte ***H.C. Christensens skibsværft***, hvorfra der er leveret adskillige sejlskibe bl.a. til Rio Grandefarten. Midt i rummet står en eminent værftsmodel, et figurbemandet tidsbillede fra tiden omkring år 1900, et panorama af H.C. Christensens værft. Her er en jagt på vej ind med tømmer til skibsbygning, et skib er under bygning, et andet under kølhaling. Det er barkentineren, Rio Grandefareren Fredensborg, som modellens skaber, Lorens Hansen, selv havde sejlet med på et 4 års togt i sin søgrønne ungdom. Bemærk også folkene, nogle går rundt i kølhalerspillene under kommando af værftets bygmester Jørgen Olsen Christensen i hvid jakke, en stanger ål, en er på vej hjem med et bundt ål, to saver i tømmer, hvoraf den ene har den uheldige underposition, hvor savsmuldet drysser ned, et par drenge er på vej i vandet, og en forretter sin nødtørft på et bræt ud over kajkanten. Fredensborg kølhaler (bliver halt over på siden) for bundbehandling og tjek af kobberpladerne i bunden. Beskyttelsen med kobberplader, kobberforhudningen, der var nødvendig for træskibe, der gik på varmen, skulle være i orden ellers gik der pæleorm i tømmeret, som det ses af træ-

I. STOCK

Im 1. Stock befindet sich ein ***Vortrags- und Ausstellungssaal*** mit wechselnden Ausstellungen. Darüber hinaus gibt es eine Ausstellung über ***die Werft von H C. Christensen*** aus dem Jahr 1870, die mehrere Segelschiffe für die Rio Grandefahrt ausgelieferte. In der Mitte des Raumes steht ein bedeutendes Werftmodell, als Zeitzeuge aus der Zeit um 1900, die H.C. Christensens Werft mit einem großzügigen Panorama. Eine Jagt, beladt mit Holz, ein Schiff im Bau und ein anderes ist kielgeholt. Letzteres ist eine Barkentine, der Rio Grandefahrer Fredensborg, auf dem der Modellbauer Lorens Hansen selbst in seiner Jugendzeit 4 Jahre lang segelte. Die Fredensborg wird für die Rumpfbehandlung und den Check der Kupferplatten am Rumpf kielgeholt (seitlich umgelegt). Der Schutz mit Kupferplatten war für Holzschiffe, die im warmen Wasser fuhren notwendig. Die Kupferdecke musste in Ordnung sein, denn diente sie als Schutz vor dem Ansiedeln des Schiffsbohrwurms im Holz, wie an dem Teststück auf der Glasvitrine zusehen ist. Man beachte auch die Menschen: einige drehen am Gangspill und der Baumeister der Werft, Jørgen Olsen Christensen (erkennbar an der weißen Jacke) führt das Kommando; ein Mann sticht Aale, ein anderer ist mit einem Bund Aale auf dem Weg nach Hause; zwei sägen, davon hat der Eine eine unglückliche

1ST. FLOOR

On the first floor is a room for ***lectures and temporary exhibitions***. You will also find an exhibition of ***H.C. Christensen's Shipyard***, founded in 1870. The shipyard delivered many sailing ships to the Rio Grande trade, among others. In the middle of the room, is a brilliant shipyard model, a period piece from the time around year 1900, a panorama of H.C. Christensen's Shipyard. A jagt is on its way with timber for shipbuilding, a ship is being built, and another is being careened. That is the barquentine, the Rio Grande trader Fredensborg which the maker of this model sailed with for four years in his youth. Notice the people; some are walking around the capstan under the command of the shipyard master builder, Jørgen Olsen Christensen in a white jacket, one is spearing eels, one is on his way home with a bundle of eels, two are sawing timber – one of which has the unfortunate bottom position getting all the sawdust, a couple of lads are getting into the water, and one is doing his business on a plank over the quayside. Fredensborg is being careened and its bottom cupper plates checked. The protection of cupper plates, cupper sheathing, was vital on wooden ships trading in warm climates to avoid shipworms – see the piece of timber on the exhibition case! On the wall are half-

stykket på montren. På væggene hænger halvmodeller af træskibe, stålskonnerter og dampskibe, der også er bygget på værftet, der blev omrigget til stålskibsværft 1914. I 1950'erne blev der bygget en serie på 23 mindre motorskibe, kaldet Carolinere, på danske værfter, heraf 20 på H.C. Christensens værft, den første af disse Caroline ses i model. Et udsnit af en Caroliner under bygning i størrelsesforholdet 1:1 er opført i lokalet. To af disse Carolinere eksisterer fortsat under dansk flag, ud over Samka er det Caroline S af Svendborg. Værftet fortsatte som stålskibsværft frem til 1992, de senere år under forskellige ejerforhold. I dag fungerer virksomheden som HCC Bådeværft med reparationer og bådopbevaring.

I næste rum træder man ind i ***Marstal Havn***, illustreret gennem storslået panorama i størrelsesforholdet 1:100 forestillende den nordlige del af havnen med oplæggere anno 1925, fremstillet af Niels Stegmann. Havnen er i sin oprindelse en naturhavn, beskyttet af sandodden Eriks Hale mod syd og af småholme og grunde mod øst. Talrige fund viser, at positionen har været benyttet siden stenalderen af jægere og fiskere. Da søfarten fra 1600-tallet blev hovederhvervet for stedets indbyggere, voksede flåden i antal og skibsstørrelse. Flåden var i voldsom vækst de næste århundreder, og pladsen blev for trang for de mange skibe, der søgte vinterhi i hjemhavnen. Der blev behov for udvidelse af den naturskabte havn. Det voldte en del besvær hos centralmyndighederne at få tilladelser til havnebyggeri, men den slags afvisninger har Marstallerne været vant til at håndtere. Efter gennembrud af Eriks

Position unter dem herabfallendem Sägemehl; ein paar Jungen sind auf dem Weg zum Wasser und einer verrichtet seine Notdurft auf einem Brett an der Kaimauer.

An der Wand hängen Halbmodelle von Holzschiffen, Stahlschonern und Dampfschiffen, alle auf der Werft gebaut, die 1914 zur Stahlschiffswerft umgebaut wurde. Nach dem II. Weltkrieg wurde eine Serie von 23 Kümo's auf dänischen Werften gebaut, sogenannte Caroliner, davon 20 auf H.C. Christensens Werft, das erste davon, Caroline, ist im Model zu sehen, genauso wie ein Schnitt durch einen Caroliner im Maßstab 1:1. Zwei dieser Caroliner existieren heute noch unter dänischer Flagge, neben Samka ist es Caroline S aus Svendborg. Die Werft blieb als Stahlwerft bis 1992 bestehen, in den letzten Jahren in unterschiedlichem Besitz. Heute ist das Unternehmen als HCC Bådeværft mit Reparaturen und Bootslagerung tätig.

Im nächsten Raum betreten wir den ***Hafen von Marstal***, mit einem großzügigen Panorama, das den nördlichen Teil des Hafens mit aufgelegten Schiffen anno 1925 darstellt, gefertigt im Maßstab 1:100 von Niels Stegmann. Der Hafen ist in seinem Ursprung ein Naturhafen, geschützt durch die Sanddüne Eriks Hale im Süden und Flachwasser mit Weder im Osten. Zahlreiche Funde zeigen, dass der Ort seit der Steinzeit von Jägern und Fischern genutzt wurde. Als die Schifffahrt im 17. Jahrhundert zur Hauptbeschäftigung der Einheimischen wurde, wuchs die Flotte an Zahl und Schiffsgröße und der Platz wurde für die vielen Schiffe, die besonders im Winter im Heimathafen lagen, zu eng. Der Naturhafen musste ausgebaut werden. Es gab einige Schwierigkeiten mit den Zentral-

models of wooden ships, steel schooners and steamships built in the shipyard. The shipyard was re-rigged as a steel shipyard in 1914. In the 1950s, a series of 23 small motor vessels called Caroliners were built in Danish shipyards, 20 of these were built in H.C. Christensen's Shipyard. You can see a model of the first of these, Caroline. In the room is a segment of a Caroliner under construction built to scale. Two of these Caroliners are still flying the Danish flag - Samka and Caroline S of Svendborg. The shipyard continued as a steel shipyard up until 1992, the latter years under various owners. Today the business is HCC Bådeværft with repairs and boat storage.

In the next room you enter ***Marstal harbour*** in the shape of a spectacular panorama, scale 1:100. It shows you the northern part of the harbour with laid-up vessels in the year 1925. It was created by Niels Stegmann. The harbour is originally a natural harbour, protected by the sandy point, Eriks Hale to the south and by small islets and grounds to the east. Numerous findings have shown that the harbour has been used since the Stone Age by hunters and fishermen. As shipping became the main industry after the 1600s, the fleet grew in number and size. During the following centuries, the size of the fleet grew tremendously, and space became a problem for the many ships seeking shelter for the winter. The need for a bigger harbour grew. The local skippers experienced a lot of problems getting the permission to extend the harbour, but this has never kept the Marstallers back. After the sea broke through Eriks Hale during a storm in the autumn of 1824 and a number of ships and

Hale under storm efteråret 1824, hvorunder en del skibe og fartøjer fik større eller mindre havarier, havde søfolkene mistet tålmodigheden og 28. januar 1825 startede de selvhjulpne indbyggere et omfattende molebyggeri. Som udgangspunkt blev der ved en mindre sandø, Holmen, anlagt en ø af ballast, som skibene medbragte, når de kom hjem for oplægning. På denne ø, der blev benævnt Frederiksholm, var der senere skibsbyggeri og fra 1863 kalkbrænderi. En kalkovn står fortsat på øen. Kampesten til molebyggeriet blev i vintertiden indsamlet på land og i farvandet i nærområdet og under stort besvær over sne og is slæbt til stedet, hvor molen skulle opføres. Kampestensmolen blev opført ad frivillighedens vej af søfolkene, når de lå hjemme med deres skibe vinter efter vinter. Først byggede man syd på fra Frederiksholmen for at beskytte den oprindelige vinterhavn, herefter fortsatte man molebyggeriet nordefter. Det kostede et ufatteligt slid og sammenhold at samle og stable disse tusindvis af kampesten. Byggeriet foregik i vintrene 1825-1841, hvor hovedparten af molen blev opført. Herefter blev molen udbygget 1861-63, 1866, 1873 og i 1875-79, det sidste i kølvandet af den store stormflod 13. november 1872, hvor vandet gik over molen og langt op i gaderne. Et højvandsmærke er placeret på museets ydermur ved det SØ-lige hjørne. En mindesten *Enighed gør stærk* er opsat på havnen over molebyggerne.

Med opførelsen af molen kunne stedet videreudvikle sig som søfartscentrum. Marstal Havn er anlagt som oplæggerhavn for den store flåde, når den lå hjemme i vinterhi og for værftsophold, eller når

behörden, Genehmigungen für den Hafenbau zu erhalten, jedoch nutzten die Marstaler diese Ablehnungen auf ihre Weise. Nach dem Durchbruch bei Eriks Hale während eines Sturms im Herbst 1824, bei dem mehrere Schiffe Verluste hatten, verloren die Seeleute die Geduld und am 28. Januar 1825 begannen die Bewohner selbständig mit dem Bau der Mole. Als Ausgangspunkt wurde eine kleine Sandinsel, Holmen, ausgebaut mit Ballast der Schiffe, den diese mitbrachten, wenn sie nach Hause kamen um aufzuliegen. Auf dieser, als Frederiksholm bekannten Insel gab es später Schiffbau und ab 1863 eine Kalkbrennerei. Ein Kalkofen steht heute noch dort. Während des Winters wurden die Feldsteine **für** den Molenbau an Land und in den Gewässern der unmittelbaren Umgebung gesammelt und unter großen Anstrengungen über Schnee und Eis an den Ort gezogen, an dem die Mole errichtet werden sollte. Die Feldsteinmole wurde auf freiwilliger Basis von den Seeleuten gebaut, als diese Winter für Winter mit ihren Schiffen zu Hause waren. Begonnen wurde der Bau südlich von Frederiksholmen, um den ursprünglichen Winterhafen zu schützen und später nach Norden fortgesetzt. Es kostete unbegreifliche Mühen und Anstrengungen, diese Tausende von Feldsteinen zu sammeln und zu stapeln. Der Hauptanteil der Mole wurde in den Wintern 1825-1841 errichtet, 1861-63, 1866,1873 und 1875-79 wurde die Mole weiter ausgebaut, das letzte Stück im Kielwasser der Sturmflut vom 13. November 1872, wo das Wasser über die Mole ging und sich in die Straßen ergoss. Eine Hochwassermarke ist an der Außenmauer des Museums zu finden. Der Gedenkstein *Einigkeit macht stark* am Hafen soll an den Molenbau erinnern.

vessels were damaged, the seamen lost their patience and on the 28th of January 1825 they began the arduous work on the outer breakwater themselves. As a starting point, an island of ballast was established by a small sand bank. The ballast came on the ships returning to be laid up. On this island, named Frederiksholm, a shipyard was later established and in 1863 a lime kiln was built here. You can still see the kiln on the island today. In the winter, large boulders were gathered on land and in the local waters, and with great difficulty towed across snow and ice to where the breakwater was to be built. The outer breakwater was built by volunteering seamen when they came home for the winter. First they built to the south from Frederiksholm to protect the already existing winter harbour, and then they built to the north. It was unbelievably hard work and the teamwork was incredible to be able to stack thousands of boulders. The build was carried out during the winters 1825-1841, when most of the breakwater was established. Then the breakwater was extended in 1861-63, 1866, 1873, and again in 1875-79 in the wake of the violent flood on the 13th November 1872, when the water flooded the streets. On the museum's outer wall on the south-easterly corner, you will find a flood mark showing how high the water came on that day. A memorial for the breakwater builders was erected near the harbour. It says: *Unity is strength*. With this breakwater, Marstal was set to develop as a center for shipping. Marstal harbour was designed to harbour the large fleet coming home for the winter and to be repaired in the shipyards, or when the freight market

fragtmarkedet var for sløjt til at sejlads kunne svare sig. Som billederne viser, har der ligget mange skibe i havnen, således skrev Nationaltidende den 21. februar 1886: *"For Tiden ligger i Marstal Havn over 200 fragtsøgende Skibe"*.

Havnen var nogenlunde anlagt med sit nuværende udseende omkring år 1900. 1904-06 blev de to ophalerbeddinger anlagt. I 1990 blev havnen uddybet, nyt løb etableret til Østersøen, havnehullet udvidet og beskyttet af nyanlagt mole NØ for indsejlingen og flydedok anskaffet. Denne blev igen fjernet i 2018. I det sydlige rummelige bassin, den oprindelige vinterhavn, er der rammet broer til lystsejlere. Marstal Havn har mange kvaliteter, her er bevaret en del af de grønne åndehuller, hvor der var skibsbygningspladser, herunder Eriksens Plads, en af landets sidste træskibsværftspladser. Denne har været anvendt af adskillige skibsbygmestre siden 1855. Her ligger en del bevaringsværdige fartøjer.

Langs Marstal Havn har der ligget en lang række værfter i årenes løb, flest træskibsværfter. En overgang var der ikke færre end 8 samtidige skibsværfter, der byggede til den lokale flåde. I1906 anlagdes Marstal Staalskibsbyggeri som det første af sin art i den fynske region. Efter første verdenskrig fik værftet økonomiske problemer og

Mit dem Bau der Mole konnte sich der Standort als maritimes Zentrum weiterentwickeln. Der Hafen von Marstal wurde als Aufliegerhafen für die große Flotte etabliert, wenn diese im Winter zu Hause lag sowie für Werftaufenthalte oder wenn der Frachtmarkt zu schlecht war, um darauf reagieren zu können. Wie auf den Bildern zu sehen, lagen viele Schiffe im Hafen und so schrieb die Nationalzeitung am 21. Februar 1886: *„Derzeit liegen über 200 Frachtschiffe im Marstaler Hafen aufgelegt"*.

Der Hafen wurde mit seinem heutigen Aussehen um 1900 grob angelegt. 1904-06 kamen die beiden Slipanlagen dazu. 1990 wurde der Hafen vertieft, ein neuer Lauf zur Ostsee etabliert, das Hafenbecken erweitert und durch eine neu errichtete Mole nach NO die Einfahrt und das Hafen geschützt. In dem südlichen und geräumigen Bassin, dem ehemaligen Winterhafen, wurden Anlegebrücken für Sportboote geschaffen. Der Marstaler Hafen hat viele Qualitäten, da wo die Werften lagen, darunter Eriksens Plads, wo sich eine der letzten Holzschiffwerften des Landes befand. Dieser Platz wurde seit 1855 von mehreren Schiffsbaumeistern genutzt. Hier liegt auch ein Teil erhaltungswerter Schiffe.

Entlang des Hafens von Marstal gab es im Laufe der Jahre eine Reihe von Werften, die meisten Holzschiffwerften. Über kurze Zeit

was not profitable. As the photos show, the harbour contained many ships. According to a national paper on the 21st February 1886: *"More than 200 ships looking for freight are now laid up in Marstal Harbour"*.

Around 1900, the harbour looked similar to today. During 1904-06, the two slipways were established. In 1990, the harbour was dredged, a new channel was established to the Baltic Sea, the entrance to the harbour widened and protected by a new breakwater to the north-east, and a floating dock was procured. This was removed in 2018. In the large south basin, the original winter harbour, jetties for leisure yachts have been built. In Marstal Harbour, you will find many green areas, where the shipyards used to be, e.g. Eriksens Plads, one of the last wooden shipyard sites in the country. Several shipbuilders have built on this site from 1855. Today, you can find some vessels here worth preserving.
Over the years, there have been a number of shipyards along Marstal Harbour, most of them wooden shipyards. At one point there were as many as 8 shipyards building for the local fleet. 1906 saw the first of its kind in the Funen region, the Marstal Steel Shipyard. Following the First World War, the shipyard experienced financial problems and was later taken over

blev senere overtaget af H.C. Christensens Værft. I dag ligger reparationsværftet Marstal Værft på stedet. Halvmodeller fra Marstal Staalskibsbyggeri og fra andre af havnens værfter er opsat i havnerummet.

Fiskeriet er Marstals oprindelige erhverv. Det har været drevet så lang tid, der har boet mennesker på disse breddegrader. Omkring år 1700 levede befolkningen fortsat for en stor del af fiskeri. De fiskede i farvandene i nærheden af byen og havde desuden gennem lange tider drevet et meget omfangsrigt sildefiskeri et par efterårsmåneder under Lollands sydkyst. Her opførte Marstallerne tanghytter, som de anvendte til beboelse. Fangsten afsatte de til beboerne på Lolland, hvilket afstedkom en del bryderier bl.a. med det lokale toldvæsen. Fiskeriet fortsatte sideløbende med søfarten op gennem årene. Ligesom søfarten kulminerede fiskerierhvervet omkring år 1900 med noget over 100 fartøjer, således 146 fartøjer i 1910. Antallet har varieret meget i årenes løb, erhvervsbådene tæller i dag kun få fartøjer. Søby har været hjemsted for en større kutterflåde, men antallet er også her reduceret til ganske få. Strandjagt, der ofte er knyttet sammen med fiskeri, er også repræsenteret her, bl. a. ses en sælharpun fra 1763.

Blandt modellerne ses to drivkvaser, lokalt kaldet vojebåde, der anvendtes til at drive

waren es nicht weniger als acht Werften gleichzeitig, die für die lokale Flotte bauten. 1906 wurde die Marstal Staalskibsbyggeri als eine der ersten ihrer Art in der fünischen Region in Betrieb genommen. Heute liegt an dieser Stelle die Marstal Werft als Reparaturwerft. Halbmodelle aus der Zeit des Marstaler Schiffbau sind im Hafenraum ausgestellt.

Die ***Fischerei*** ist Marstals ursprüngliches Gewerbe. Sie wird so lange betrieben, wie Menschen auf diesem Breitengrad leben. Etwa um 1700 lebte die Bevölkerung noch zum größten Teil von der Fischerei. In den Gewässern nahe der Stadt und über lange Zeit unter Lollands Südküste wurde ein sehr umfangreiches Heringsfischen betrieben. Hier bauten die Marstaler aus Seetang Hütten, die sie während der Fangzeit bewohnten. Den Fang verkauften sie an die Bewohner von Lolland, welches einige Unannehmlichkeiten verursachte, u.a. mit der lokalen Zollbehörde. Neben der Schifffahrt wurde im Laufe der Jahre weiter gefischt. Genau wie die Seefahrt kulminierte die Fischerei um die Jahrhundertwende 1900 mit über hundert Fischereifahrzeugen, auf 146 Fahrzeuge im Jahr 1910. Diese Anzahl veränderte sich im Laufe der Jahre sehr, heute liegen nur noch einige Fischerboote im Hafen. – Die Strandjagt, oft verbunden mit der Fischerei, war auch hier sehr verbreitet, dies bezeugt u.a. eine Robbenharpune aus dem Jahr 1763. Unter den Modellen sieht man zwei Zeesen-

by H.C. Christensen's Shipyard. Today you will find Marstal Shipyard on the site. You can see half models from Marstal Steel Shipyard and other local shipyards in the harbour room.

Fishing was the original trade of Marstal. As long as there have been people living here, there have been people fishing. Around year 1700, most of the population made a living from fishing. They fished in the waters close to the town, and for many years also fished for herring in the autumn around the south coast of Lolland. The Marstallers erected shacks made of seaweed on the coast where they could stay. They sold the catch to the people of Lolland, and got into trouble with the local customs authorities. Fishing continued alongside shipping for many years. Like shipping, fishing peaked around the year 1900 with a little over 100 vessels, and in 1910 with 146 vessels. The number has varied considerably over the years, and there are only a few left today. Hunting from the beach is often connected to fishing; you can find a seal harpoon from 1763 among other things.

Among the models are two sailing drifters used to drag fish seines on the broads under sail. The museum has one of these drifters, Anne Karoline in Eriksens Plads near the museum.

med vod på bredningerne for sejl. Museet har en af disse vojebåde, Anne Karoline, liggende som sejlende enhed ved Eriksens Plads i umiddelbar nærhed af museet.

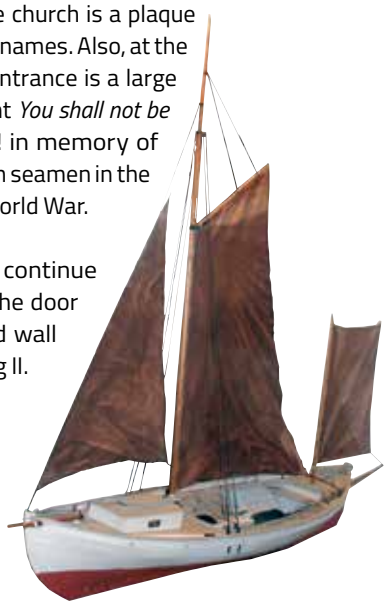
Forlis og sejlads under krigsforhold er emnet for udstillingerne i næste rum. Søfart var før i tiden et særdeles farligt erhverv med mange skibsforlis og andre søulykker med hyppige tab af søfolk til følge. Sejlskibstiden var virkelig risikofyldt, hvilket søulykke-statistik årbøgerne i museets søfartsarkiv kan tale med om. Nutidens søfart er derimod et helt anderledes sikkert erhverv, selvom der også i vor tid forekommer episoder, hvor søfolk bliver taget som gidsler i uroplagede piratfarvande, hvilket montren med udstillingen *839 dage i helvede* illustrerer. Selvom naturen kan være barsk, kan menneskeskabte ulykker være en endnu barskere faktor. Således høstede de to verdenskrige 140 søfolk med tilknytning til Marstalområdet - et forfærdende stort antal for et sogn med små 4000 indbyggere. Den øvrige ø blev også ramt, således minesprang ærøskøbingfærgen Rise ved Drejø i 1940, hvorved 9 mennesker omkom. Søfolkene ydede under anden verdenskrig en stærk indsats for en fri verden som aktive frihedskæmpere på havet. De satte livet ind som indsats, og det kostede dyrt. På Havnen er opsat mindesmærker for de omkomne lokale søfolk fra såvel første som anden verdenskrig og ved kirken en mindetavle med deres navne. Ved havneindsejlingen er endvidere rejst et stort monument *I skal ikke blive glemt!* over den danske sømands indsats under anden verdenskrig.

Den videre færd rundt på museet går gennem dør i gavlen til Bygning II.

boote, die mit Schleppnetz vor dem Wind segelten. Im Besitzt des Museums befindet sich auch ein Zeesenboot, Anne Karoline, das im Hafen des Museums bei Eriksens Plads als segelndes Museumsboot liegt.

Schiffbruch und Segeln während des Krieges ist Gegenstand der Exponate im Nebenzimmer. Die Seefahrt war in der Vergangenheit ein besonders gefährlicher Beruf, bei dem viele Schiffbrüche und andere Unfälle auf See auftraten, was häufig auch den Verlust an Seeleute zur Folge hatte. Die Segelschiffzeit war wirklich riskant, wie aus den Listen der Seeunfälle zu erfahren ist, wovon die Jahrbücher im maritimen Museumsarchiv erzählen. Die heutige Schifffahrt ist ein völlig anderer Beruf, aber es gibt auch Episoden, in denen Seeleute als Geiseln in unbekannten Piratengewässern gefangen genommen werden, wie die Ausstellung *839 Tagen in der Hölle* zeigt. Obwohl die Natur hart sein kann, können die von Menschen verursachte Unfälle ein noch härterer Faktor sein. So verloren 140 Seeleute aus Marstal in den beiden Weltkriegen ihr Leben - eine grauenhaft große Zahl für eine kleine Gemeinde mit knapp 4000 Einwohnern. Im Zweiten Weltkrieg unternahmen die Seeleute als aktive Freiheitskämpfer auf See große Anstrengungen für eine freie Welt. Sie bezahlten teuer mit ihrem Leben. Am Hafen gibt es einen Gedenkstein für die verlorenen einheimischen Seeleute aus dem Ersten und Zweiten Weltkrieg und an der Kirche eine Gedenkplatte mit deren Namen. Außerdem wurde an der Hafeneinfahrt ein großes Denkmal errichtet *Ihr sollt nicht vergessen werden!* - über die Bemühungen der dänischen Seeleute während des Zweiten Weltkriegs.
Zur weiteren Museumsreise geht es durch die Tür im Giebel zum Gebäude II.

Shipwrecks and sailing during war is the subject of the exhibition in the next room. Shipping used to be a very dangerous trade in the old days, often resulting in shipwrecks and other accidents with many fatalities. It really was a risky business as you can read in the statistics in the museum archives. Modern shipping, however, is a very safe trade, although we do have episodes where seamen are taken hostage in pirate infested waters. This is illustrated in the display cabinet showing *839 days in hell*. Nature can be tough, but accidents created by man can be even tougher. Marstal lost 140 seamen in the two world wars – a devastating number for a small community of 4,000 inhabitants. During the Second World War, the seamen contributed greatly to win the war as active freedom fighters at sea. They sacrificed their lives in doing so. At the harbour you can find memorials for the local seamen who lost their lives in the First and Second World War, and at the church is a plaque with their names. Also, at the harbour entrance is a large monument *You shall not be forgotten*! in memory of the Danish seamen in the Second World War.



Now you continue through the door in the end wall to Building II.

BYGNING II

Bygning II - opført 1906 som bolig og mæglerkontor for skibsmægler Albert E. Boye.

I. SAL

Det første loftslokale rummer noget om sømandsliv. Her er harmonikaer - også kaldet skipperklaverer, skibskister og sømandsflid her iblandt en stor ***flaskeskibssamling,*** hvoraf godt 100 er fremstillet af Mads Boye, der har sejlet med de store "Havrebarker", fransk/marstalsk-ejede storsejlere, der sejlede under Dannebrog og med Marstal som hjemsted. Her kan man besøge sømandens beboelse i rekonstruktion af lukaf ("logar") og ruf (dækshus) fra mindre sejlskibe. I det tilstødende udstillingslokale finder du herlige ***hjembragte sager*** fra de Syv Have og fra alverdens strande og lande, kuriositeter og sære ting, der kan sende tankerne på langfart til fjerne himmelstrøg. Her er en kano fra Haiti, lerkar fra Peru, 2000 år gamle olielamper fra Kartago, Buddhafigurer, pingvinæg, romerske mønter, figurer fra Grønland og kister m.m. fra det fjerne Østen. Et elfenbensarmbånd fra Afrika er også blandt sagerne. Det har en marstalsømand bragt med hjem fra sin færd gennem Afrika. Han var faktisk den første dansker, der krydsede det store land. Hvad skulle en sømand nu egentlig der? Jo Christian Friis fra Marstal skulle være skipper et par år på skonnert Storms på Tanganyikasøen.

GEBÄUDE II

Gebäude II - erbaut 1906 als Wohn- und Makleragentur für Schiffsmakler Albert E. Boye.

I. STOCK

Der erste Ausstellungsraum erzählt etwas über das Seemannsleben. Hier gibt es Harmonikas - auch bekannt als Schifferklaviere, Seemannskisten, Seemannsbastelarbeit, hierunter eine große Sammlung von ***Flaschenschiffen*** u. a. eine Flaschenschiffsflotte von über 100 Modellen, hergestellt von Mads Boye, der seine Karriere als Flaschenschiffbauer auf den sogenannten "Havre-Barken" begann, große Segelschiffe, die, in französisch/Marstaler-Besitz unter dänischer Flagge segelten und deren Heimathafen Marstal war. Ein Besuch in einer Seemannswohnung eines Schiffes, die der Kajüte und dem Deckshaus kleinerer Segelschiffe nachgebildet wurde, schließt sich an. In dem angrenzenden Ausstellungsraum befinden sich hübsche Dinge, ***Mitbringsel*** von den sieben Meeren, deren Strände und den Ländern dieser Welt, Kuriositäten und besondere Dinge, die Ihre Gedanken auf eine lange Reise in ferne Welten lenkt. Ein Kanu aus Haiti, eine Tonwanne aus Peru, eine 2000 Jahre alte Öllampen aus Karthago, Buddhafiguren, Pinguineier, römische Münzen, Figuren aus Grönland, Truhen aus dem Fernen Osten und vieles mehr sind ausgestellt. Auch ein Elfenbeinarmband aus Afrika ist zu finden. Letzteres brachte ein Marstaler Seemann von seiner Tour durch Afrika mit nach Hause. Er war der erste Däne, der das große Land durchquerte. Was wollte ein Seemann eigentlich dort? Jo Christian Friis aus Marstal war einige Jahre Skipper auf dem Schoner Storms auf dem Tanganyikasee.

BUILDING II

Building II – built in 1906 as residence and shipping office for shipbroker Albert E. Boye.

1ST FLOOR

The first attic room contains objects from the life of a seaman. Here you find harmonicas – also called a ship's piano, sea chests and seamen's handicraft, e.g. a large ***bottle ship collection***, 100 of these are created by Mads Boye who sailed on the large "Havre barques", French/Marstal owned sailing ships flying the Danish flag and registered in Marstal. You can visit the seaman's living quarters in a reconstruction of a crew cabin and deckhouse from a small ship. In the adjacent room, you can find wonderful objects brought home from the Seven Seas and from foreign beaches and countries, curiosities and strange objects that will take you to faraway places. Here is a canoe from Haiti, clay vessels from Peru, 2,000 year old oil lamps from Carthage, Buddha figures, penguin eggs, Roman coins, figures from Greenland, chests etc. from the Far East, and an ivory bracelet from Africa. The bracelet was brought back by a Marstal seaman from his travels through Africa. He was actually the first Dane to cross the large continent. What was a seaman doing there? Well, for a couple of years, Christian Friis from Marstal was the skipper of the schooner Storms on Lake Tanganyika.

Hilsen fra Lars
12 juni 1910
Brasilien

STUEETAGEN

En trappe fører til stueetagen. I trappegangen øverst er den engelske skibsportrætmaler Reuben Chappell repræsenteret med adskillige gode stykker. I trapperummet nederst er monteret elektronisk navigationsinstrumenter og elektronisk kommunikationsgrej. I det mørke rum til venstre høres lyden af skibsmotor. Her træder man ind i det originale ***styrehus*** fra motorskibet, Carolineren Dora, omdøbt Sarah Rousing og sidst Ral, der blev bygget på H.C. Christensens Stålskibsværft i Marstal 1954 og ophugget i Grenaa 2004. Når man kigger ud af frontruderne i styrehuset, er det lige før man bliver søsyg på grund af søerne, der får skibet til at slingre. Man kan gå neden under ad lejderen (trappen) i skipperens salon og i styrmandskammeret, der ligeledes er hjemtaget fra skibet.

På den anden side af trappegangen finder man ***navigationsrummet*** med søkort, oktanter, sekstanter og andre navigationsinstrumenter samt journaler og bøger, bl.a. håndskrevne navigationsbøger, heraf en skrevet af en marstalsømand, Ditlev F. Grube, nedskrevet på engelsk fangeskib på Themsen under englænderkrigen.

Der er i Marstal blevet undervist i navigation fra omkring år 1800, hvor nogle af skibene begyndte at gå på længere rejser. Kravet til teoretisk undervisning steg i årene fremefter i takt med flådens voksende aktionsradius. I 1870'erne var der en overgang ikke færre end tre navigationsskoler i byen, det samme antal, som der findes i hele landet i dag. I dag har Marstal en moderne navigati-

ERDGESCHOSS

Eine Treppe führt nach unten in das Erdgeschoß. Im oberen Treppenhaus repräsentiert der englische Schiffsportraitmaler Reuben Chappell mit mehreren guten Bildern. Am unteren Ende der Treppe befinden sich elektronische Navigationsinstrumente und Kommunikationsgeräte. Im dunklen Raum zur Linken ist das Geräusch eines Schiffsmotors zu hören. Hier betreten Sie das originale ***Ruderhaus*** eines Motorschiffs, des Caroliners Dora, später Name Sarah Rousing und letztendlich Ral, die 1954 auf der H.C. Christensen Stahlschiffswerft Marstal gebaut und 2004 in Grenaa verschrottet wurde. Der Blick durch die Frontscheiben des Steuerhauses kann leicht seekrank machen, aufgrund der Wellen, die das Schiff zum Schlingern bringen. Man kann hinunter in den Salon des Kapitäns und in die Kammer des Steuermannes steigen. Im nächsten Raum neben der Treppe befindet sich der ***Navigationsraum*** mit Seekarten, Oktanten, Sextanten und Ferngläser, sowie nautische Bücher, davon eine Sammlung handgeschriebener Navigationslehrbücher. Eines davon wurde während der Kriegsgefangenschaft von dem Marstaler Seemann Ditlev F. Grube auf einem englischen Gefangenenschiff auf der Themse im Napoleon krieg niedergeschrieben. In Marstal gab es ab ca. 1800 Navigationsunterricht, als einige Schiffe auf längere Reisen gingen. Der Bedarf an theoretischer Ausbildung stieg in den kommenden Jahren mit dem wachsenden Tätigkeitsspektrum der Flotte. In den 1870er Jahren gab es in der Stadt nicht weniger als drei Navigationsschulen, so viele wie heute im ganzen Land. Heute hat Marstal

GROUND FLOOR

A staircase leads to the ground floor. Over the top of the stairwell are several great pieces by the English painter of ships portraits, Reuben Chappell. At the bottom of the stairwell are electronic navigational instruments and electronic communications equipment. In the dark room on your left you hear the sound of a ship's engine. You step into the original ***wheelhouse*** of motor vessel, the Caroliner, Dora, later named Sarah Rousing and finally Ral, which was built at H.C. Christensen's Steel Shipyard in Marstal in 1954 and scrapped in Grenaa in 2004. Looking out of the windscreen of the wheelhouse, you may feel a bit nauseous due to the waves making the ship roll. The steep steps lead to the skipper's salon and the mate's cabin which are both from the original ship. On the other side of the stairwell, is the ***navigation room*** containing nautical charts, octants, sextants, and other navigational instruments, journals and books, some of them handwritten navigational books. One of these books was written by a Marstal seaman, Ditlev F. Grube when he was a prisoner onboard an English prisoner ship on the Thames during the Napoleonic wars.

From around year 1800, when some ships began to sail further afield, navigation was taught in Marstal. The demand for theoretical education grew as the fleet traded further away. In the 1870s, there were no less than three navigation schools in Marstal; today there are three in the whole country. Today, Marstal has a modern navigation school founded in 1975. Notice the model of five-masted barque, København, cargo

onsskole opført 1975. I lokalet bemærkes model af femmastet bark København, lastførende skoleskib, der forsvandt sporløst i slutningen af 1928 med 60 mand om bord, på rejse fra Buenos Aires til Australien.

Så galt gik det heldigvis ikke med Bonavista, hvis oprindelige kabys (køkken) er placeret på et skibsdæk i rummet ved siden af, men der var bud efter skonnerten vinteren 1925-26, hvor fem andre newfoundlandsfarere fra Marstal forliste i den krævende fart. Heraf forsvandt tre sporløst. Bonavista var i følgeskab med tremastet topsejlsskonnert Svalen af Marstal, der forliste på et skær på den newfoundlandske kyst, medens Bonavista red stormen af på åbent hav i 28 etmål (døgn), før den kunne anduve lastepladsen Fogo.

I Bonavista-lokalet opleves vind og havvejr i lanterneskær om bord på skibet fra dækket, der krænger under sejlpresset. Der er også mulighed for at komme ned på havnen og på tæt hold se Bonavista, når den ikke er på søen. Bonavista er restaureret tilbage til oprindeligt udseende fra 1914. Skonnerten er et stykke ærketypisk dansk skibsbygnings- og sejlskibskultur, den har base ved Eriksens Plads, et af de oprindelige arnesteder for den engang så store danske skonnertflåde - fra sejlskibsepokens guldalder. Skibsbygningspladsen ligger klos på Marstal Søfartsmuseum.

Sidste rum i Bygning II fortæller om øens ***færgefart*** gennem tiderne. Her er modeller af flere af øens færger, skibsklokke fra M/F Marstal og oplysningsskilt fra færgekontoret på Dampskibsbroen i Marstal, hvorfra færgefart til Rudkøbing har foregået siden

eine moderne Navigationsschule, die 1975 gebaut wurde. Im dem Raum steht auch ein bemerkenswertes Schiffsmodell der Fünfmastbark København, einem lastführenden Schulschiffes, das Ende 1928 mit 60 Mann an Bord auf der Reise von Buenos Aires nach Australien spurlos verschwand.

So erging es glücklicherweise nicht der Bonavista, deren ursprüngliche Kombüse im Raum nebenan auf einem Schiffsdeck zu sehen ist. Dennoch war Vorsicht angeraten nach dem Winter 1925/26, wo fünf weitere Neufundland-Fahrer aus Marstal verloren gingen. Hiervon verschwanden drei spurlos. Die Bonavista segelte in Gemeinschaft mit dem Dreimast-Toppsegelschoner Svalen von Marstal, dieser zerschellte an Neufundlands Klippen, während die Bonavista den Sturm über 28 Tage auf offener See abritt, bevor sie den Ladeplatz auf Fogo anlaufen konnte.

Im Bonavista-Raum rauscht der Wind, der Blick schweift von Deck auf die raue See und im Schein der Laternen wird das Kränken des Schiffes unter dem Druck der Segel erlebt. Es besteht auch die Möglichkeit, außerhalb des Museums zum Hafen zu gelangen und die Bonavista aus der Nähe zu sehen, leider nicht auf See zu erleben. Gegenwärtig wird das Schiff einer umfassenden Restaurierung unterzogen, wobei es sein ursprüngliches Aussehen von 1914 zurück erhält. Der Schoner ist ein Stück urtypischer dänischer Schiffbau- und Segelschiffkultur, basierend hier auf Eriksens Plads, eines der ursprünglichen Zentren der einstmals so großen dänischen Schonerflotte – aus der Blütezeit der Epoche der Segelschiffe. Der Schiffbauplatz liegt ganz in der Nähe des Marstaler Søfartsmuseums.

and school ship that disappeared at the end of 1928 with 60 crew aboard while sailing from Buenos Aires to Australia.

Luckily, Bonavista did not suffer the same fate. You can find its galley (kitchen) on a ship's deck in the adjacent room. However, in the winter of 1925-26, five other Newfoundland traders from Marstal went down. Three of them disappeared without a trace. Bonavista was accompanied by the three-masted top-sail schooner, Svalen of Marstal which was shipwrecked on a reef off the Newfoundland coast, while Bonavista rode out the storm in open sea during 28 days before it could make the land at Fogo.

In the Bonavista room, you can experience wind and weather at sea in the glow of a lantern onboard the ship from the deck keeling over under the pressure of the sails. You can also go to the harbour and experience the real Bonavista close up if it is not out to sea. Bonavista is restored to its original look from 1914. The schooner is an example of archetypical Danish shipbuilding and sailing ship culture. It is based at Eriksens Plads, one of the original sites of the once large Danish schooner fleet – from the golden age of the sailing ships. The shipbuilding site is close to Marstal Maritime Museum.

The last room in Building II tells the story of ***ferry*** services through the ages. Here you find models of the island's ferries, a ship's bell from M/F Marstal and a sign from the ferry office at Dampskibsbroen in Marstal. The point from which ferries have sailed to Rudkøbing on Langeland

1865, dog med et fraværsinterval 2013-19. Rummet domineres af "1ste Klasses-Salon" – et dækshus med ly for passagerer, der rejste på 1. klasse med dampfærgen Ærø, der sejlede på ruten Ærøskøbing-Svendborg 1899-1932 og herefter på Marstal-Bagenkop-Kiel under navnet Bagenkop. 1934 blev den solgt til Svendborg, ombygget til paket, altså fragtskib, under navnet Svendborg, og dækshuset kom i den forbindelse i land som havehus. I 2004 blev det foræret til Søfartsmuseet.

Im letzten Raum des Gebäudes II wird die ***Geschichte der Fähren*** der Insel über die Jahrhunderte erzählt. Hier sind Modelle einiger Fähren, die Schiffsglocke der M/F Marstal, sowie Hinweisschilder des Fährbüros an der Dampfschiffbrücke in Marstal, wo seit 1865 die Fähren nach Rudkøbing abgingen, jedoch mit einer Unterbrechung von 2013-19. Im Raum dominiert der „1. KLASSE-SALON" - einem Deckshaus mit Überdachung für Passagiere, die erster Klasse mit der Dampffähre Ærø reisten auf der Strecke Ærøskøbing-Svendborg 1899-1932, und nachher auf Marstal-Bagenkop-Kiel unter dem Namen Bagenkop. 1934 wurde das Schiff nach Svendborg verkauft, dort umgebaut zum Paketfrachtschiff, der Name in Svendborg geändert. Das Deckshaus, das an Land Verwendung als Gartenhaus fand, wurde 2004 dem Museum gespendet.

ever since 1865 with a short break from 2013-19. The room is dominated by the "1st Class Salon" – a deckhouse for sheltering the passengers travelling on 1st class on the steam ferry Ærø sailing between Ærøskøbing and Svendborg from 1899-1932, then between Marstal-Bagenkop-Kiel under the name Bagenkop. In 1934, it was sold to Svendborg, where it was rebuilt as a freighter under the name Svendborg and ended up as a garden house ashore. In 2004 it was donated to the museum.

GÅRDEN

I gården er der bl.a. et savskur fra et byens skibsværfter, et par ledefyr, der leder skibe gennem sejlløb om natten (Pilegårdsfyrene – renden fra Mørkedybet op til Marstal) og i stor udgave model af det gode skib S/S Martha, der i lighed med jollerne er til legebrug for de besøgende børn, der også kan gå til vejrs i en skibsmast. Indmuret i væggen ses bilæggerovnplader. Mod NV er i muren indbygget munkesten fra en lokal senmiddelalderlig teglovn. Skorstenspiberne på tagene er hjembragt fra Skotland i perioden 1880'erne og frem til første verdenskrig, de dannede mode i byen og nogle kvarterer var udelukkende rigget med de hjembragte piber.

DER HOF

Im Hof sind unter anderem die Tischlerwerkstatt einer der städtischen Schiffswerften zu finden, ein Leitfeuer, welches die Schiffe bei Nacht durch das Fahrwasser geleitete, und in einer großen Ausgabe das Modell der guten S/S Martha, das wie die Beiboote und der Schiffsmast als Spielplatz für die Besucherkinder gedacht ist. Eingemauert in die Wand sind verschiedene Ofenplatten zu sehen, sowie Ziegelsteine in der Nordwestwand, gebrannt in einem lokalen Ziegelofen aus dem Spätmittelalter. Die Schornsteinköpfe wurden im Zeitraum von 1880 bis zum Ersten Weltkrieg aus Schottland mitgebracht und so kam es in Mode, die Dächer der Stadt ausschließlich mit heimgebrachten Schornsteinköpfen zu schmücken.

THE YARD

In the yard is, a.o., a shed from one of the town's shipyards, a leading light for leading ships through the fairway in the night – the fairway to Marstal, and a large model of the good ship S/S Martha. Martha and the dinghies can be used by children to play in and they can even climb a ship's mast. Set in the wall are stove fronts. To the north-west, you find a large brick from a local late medieval brick kiln. The chimney pots on the roofs were brought back from Scotland during the 1880s and up to the First World War. They became the fashion in town, and some areas used exclusively these chimneys.

BYGNING III

Bygning III - opført 1895 som pakhus for skibshandelen

KÆLDEREN

I trapperummet til kælderen er opsat en del af museets beholdning af navnebrætter fra skibene. I kælderrummet findes et komplet ***bådebyggeri*** fra bådebygger Frandsen i Bredgade.

GEBÄUDE III

AausstellungsgebäudE III – errichtet 1895 als Lagerhaus für den Schiffshandel

KELLER

Im Treppenhaus zum Untergeschoss wurde ein Bereich für die Sammlung an Namenbrettern von Schiffen eingerichtet. Im Kellerraum befindet sich die komplette ***Bootsbauerei***.

BUILDING III

Building III – built 1895 as a storehouse for the chandler

THE BASEMENT

In the stairwell to the basement, you find a number of nameboards from various ships. In the basement, is a complete ***boatyard***.

STUEETAGEN

I stueetagen finder man ***Lorens Hansens store skibsmodeller.*** Disse imponerende modeller er for næsten alles vedkommende bygget efter tegning. De er bygget på spant (skibets ribben) og er planket op, planke for planke. Alt er fremstillet af Lorens Hansen selv, vantskruer, spil, ankre, rat o.s.v., intet er købt færdigt. I museets besiddelse er der 42 skibsmodeller udført af denne geniale modelbygger, de fleste står i dette lokale. Blandt dem bemærkes tre fartøjer, der kendetegner den marstalske sejlskibsfart: jagten, den tremastede newfoundlandsskonnert

ERDGESCHOSS

Im Erdgeschoss befinden sich ***Lorens Hansens große Schiffsmodelle***. Diese beeindruckenden Modelle wurden fast alle nach Zeichnungen gebaut. Der Rumpf ist, Planke für Planke, auf die Spannten (die Rippen des Schiffes) geschlagen worden. Alles wurde von Lorens Hansen selbst hergestellt, Schiffsschraube, Ankerwinde, Anker, Steuerrad usw. - nichts wurde fertig gekauft.
Im Besitz des Museums sind 42 Modelle dieses genialen Meisters, von denen die meisten in diesem Raum ausgestellt sind. Unter anderem sind 3 Fahrzeuge bemerkenswert, die für die Marstaler Segelschifffahrt kenn-

GROUND FLOOR

On the ground floor, you find ***the ship models by Lorens Hansen.*** These impressive models are mostly built from sketches. They are built on frames (the ship's ribs) and then provided with planks, plank by plank. Everything is made by Lorens Hansen himself, rigging screws, capstan, anchors, wheel etc. Nothing is bought ready-made. The museum has 42 ship models by this brilliant model builder – most of these are in this room. Three models stand out as they are characteristic of the Marstal shipping trade: the jagt, the three-masted Newfoundland schooner ENERGI, and a Rio Grande trader. Several yachts are among the models, e.g. three-masted schooner HUSSAR built at B&W Shipyard in Copenhagen in 1923 for the American, Barbara Hutton. Today it is sailing as charter schooner MANDALAY. There are models by Lorens Hansen in other rooms, e.g. dinghies and fishing vessels in the fishing room, the training ship KØBENHAVN in the navigation room, as well as the royal yacht DANNEBROG in the naval room and the aforementioned shipyard model in the shipyard room.

On the walls hang many ship's portraits by ***marine painter H.A. Hansen*** who was a seaman on sailing ships. He was a prolific painter; many of his paintings were sold in England but most in Denmark, and especially in the southern part of Funen and in

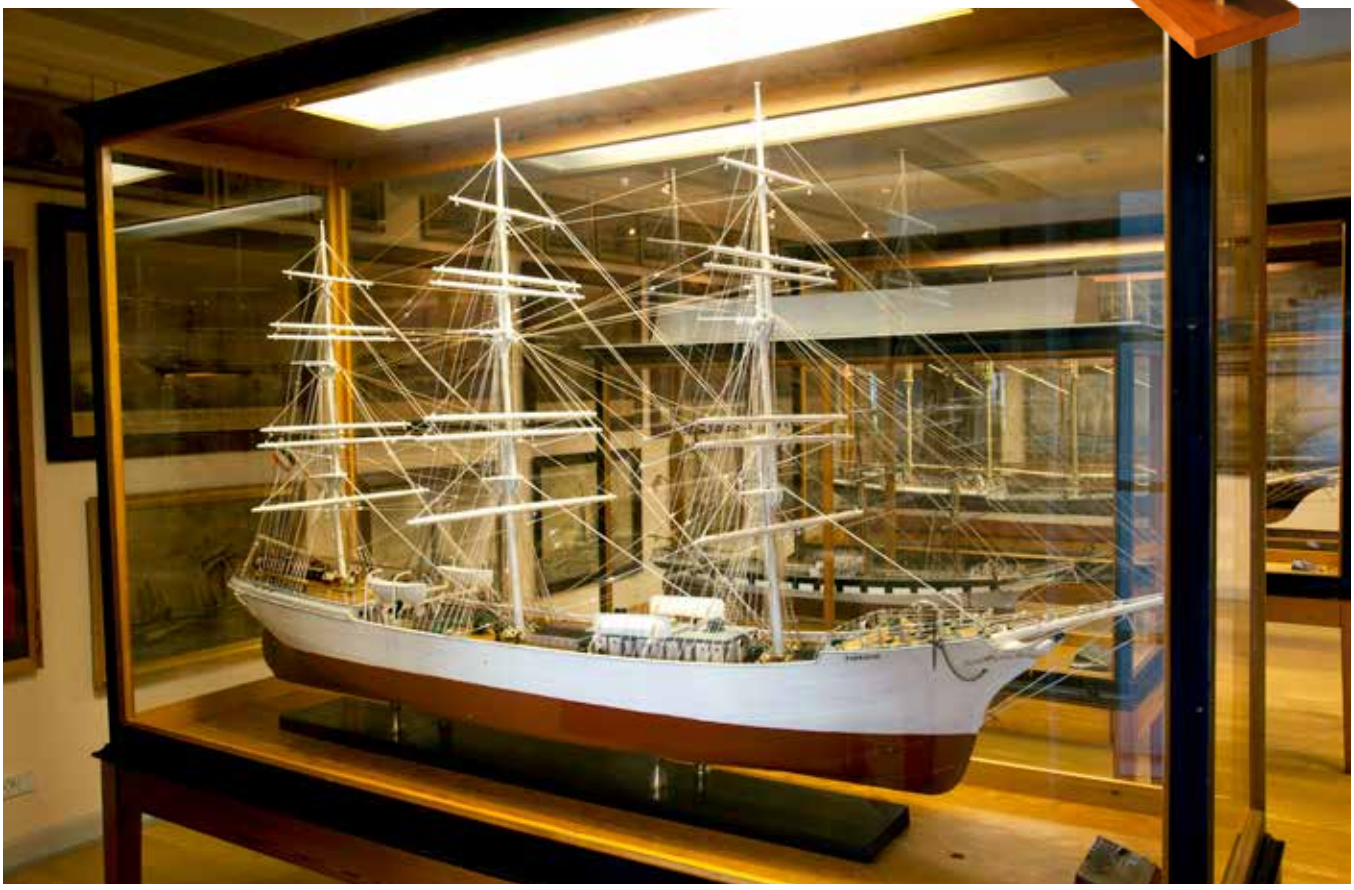
Energi og en Rio Grandefarer. Der er også en del lystfartøjer bl.a. tremastet skonnert Hussar, bygget på B&W i København 1923 til amerikanske Barbara Hutton. Den sejler i dag som charterskonnert Mandalay. I andre rum findes også Lorens Hansen-modeller eksempelvis joller og fiskefartøjer i fiskerirummet, skoleskibet København i navigationsrummet og kongeskibet Dannebrog i marinestuen samt den omtalte værftsmodel i værftsrummet.

Væggene i lokalet er tæt besat med skibsportrætter udført af ***marinemaleren H.A. Hansen***, der var sejlskibssømand. Han var uhyre produktiv, mange af hans billeder blev solgt i England, men dog flest herhjemme, ikke mindst i det sydfynske område og specielt i hjembyen Marstal, hvor der hænger mange af hans billeder rundt omkring i hjemmene. Det er især kultegninger, men også akvareller og malerier. Af billederne skal her især fremhæves de fem store tegninger forestillende bramsejlsskonnerten Floras forlis i Nordsøen med en udførlig beretning om hændelsesforløbet.

zeichnend sind: eine Jagt, der Dreimast-Neufundlandschoner Energi und ein Rio Grandefahrer. Genauso wie ein Teil der Sportboote, u.a. der Dreimastschoner Hussar, gebaut 1923 bei B&W in Kopenhagen für die Amerikanerin Barbara Hutton: Sie segelt heute als Charterschoner Mandalay segelt. In anderen Räumen sind auch Lorens Hansen-Modelle zu finden, z.B. Jollen und Fischerboote im Fischereiraum, das Schulschiff København im Navigationsraum und das königliche Schiff Dannebrog im Marineraum, sowie das beschriebene Werftmodell im Werftraum.

Die Wände in dem Raum sind dicht besetzt mit Schiffsportraits des ***Marinemalers H. A. Hansen***, der selbst Segelschiffseemann war. Er war unglaublich produktiv, viele seiner Bilder wurden in England verkauft, die meisten aber in Dänemark, besonders im südfünischen Gebiet und speziell in seiner Heimatstadt Marstal, wo sie noch heute in den Häusern hängen. Es sind Kohlezeichnungen, aber auch Aquarelle und Malereien. Von den hier befindlichen Bildern wollen wir die fünf großen Zeichnungen hervorheben, die den Untergang des Schoners Flora in der Nordsee mit ausführlichem Bericht des Geschehenen darstellen.

his home town of Marstal. Today, you will see many of his works in Marstal houses. Most of these are charcoal drawings, but also water colors and paintings. Notice the five large drawings of topgallant schooner Flora's shipwreck in the North Sea with a detailed description of the sequence of events.



I. SAL

Vejen til 1. og 2. sal går via trapperum udstyret med navnebrætter og skibsornamentering. Kronen på væggen er fra orlogsskibet Ingolf, der blev ophugget i Marstal i 1929. For øvrigt står der et dækshus fra skibet på den søndre del af Marstal havneområde. Trappen til 1. salen fører til en ***marinestue***. I det store glasskab ses en model af kongeskibet Dannebrog, og en uniform tilhørt officer, der har gjort tjeneste om bord som chef.

Fra marinestuen går den videre tur over i en indendørs ***byvandring*** gennem det gamle Marstal ad en "Snorre". Det oprindelige fiskerleje, bestående af tanghytter, var placeret i den nuværende søndre bydel i Søndergade-området, hvor også den fyrstelige stald, der har givet byen navn, har ligget. Fyrstelig stald hedder Maerstoll på gammel dansk. Marstals ældre bydel er karakteristisk ved nogle småstræder eller smøger - nogle meget snævre - lokalt kaldet snorrer. Disse gemytlige færdselsårer har deres betegnelse fra, at de snor sig ind mellem husene. Hovedparten af snorrerne

1. STOCK

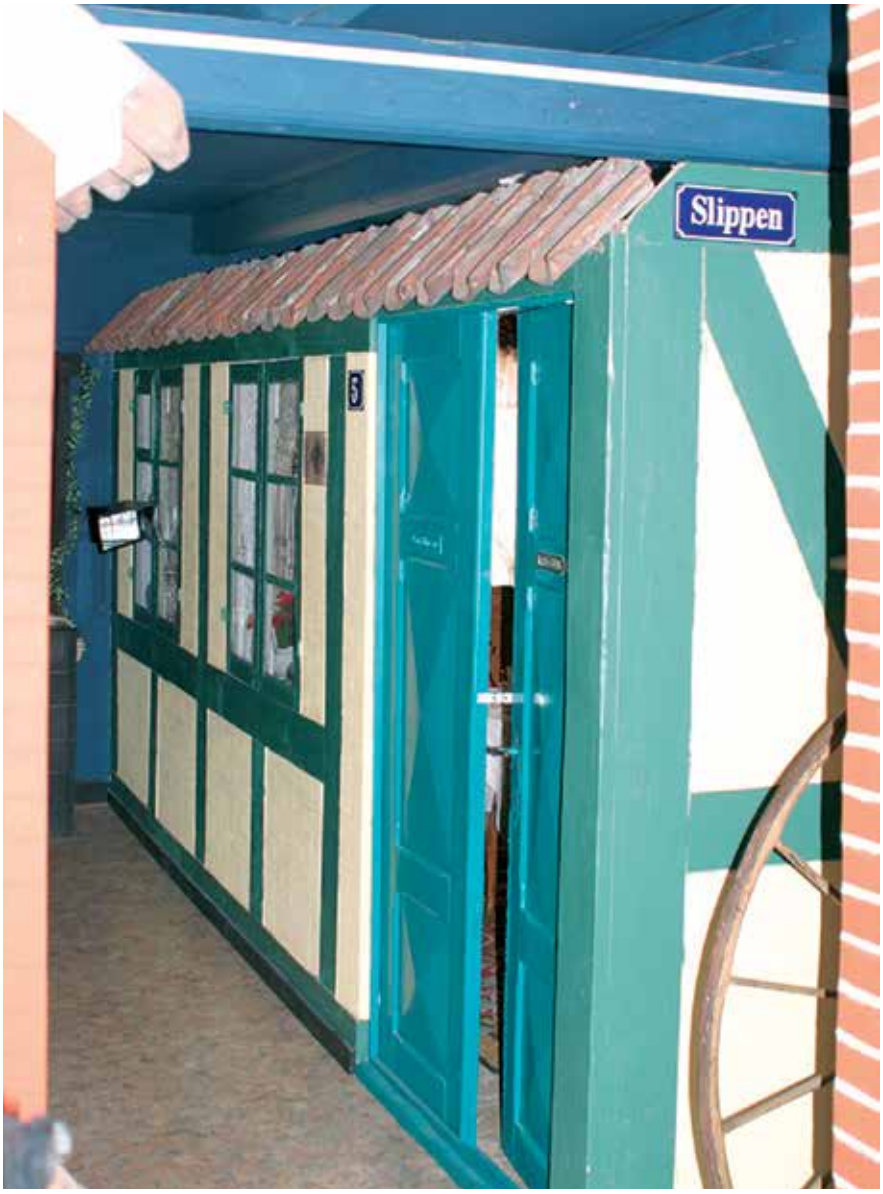
Der Weg in die 1. und 2. Etage führt über ein Treppenhaus mit Namenbrettern und Schiffsornamente. Die Krone an der Wand stammt vom Marineschiff Ingolf, das 1929 in Marstal abgewrackt wurde. Das Deckshaus vom Schiff steht im südlichen Teil des Marstaler Hafens.
Der Treppenaufgang in die 1. Etage führt in eine ***Marinestube***. In der großen Vitrine ist ein Modell des königlichen Schiffes Dannebrog zu sehen und die Uniform eines Offiziers, der als Chief an Bord gedient hat.

Von der Marinestube führt die Tour durch die Räume des Museums weiter über einen historischen Altstadtrundgang durch das alte Marstal anhand der „Snorre". Das ursprüngliche Fischerdorf, bestehend aus Tanghütten, befand sich im heutigen Südteil der Søndergade, wo auch der fürstliche Stall lag, der der Stadt den Namen gab. Ein fürstliches Stallgebäude heißt auf Alt-Dänisch „Maerstoll" - Marstall. Charakteristisch für Marstals älteren Stadtteil sind schmale, kleine Gassen - einige da-

1ST FLOOR

The route to the 1st and 2nd floor goes through the stairwell with nameboards and ship's decorations. The crown on the wall is from the man-of-war Ingolf, which was scrapped in Marstal in 1929. On the southern part of the harbour, you can see a deckhouse from the ship. The stairs leading to the first floor end in the ***naval room.*** In the large display cabinet, is a model of the royal yacht Dannebrog and a uniform belonging to an officer on the ship.

From the naval room, you continue your ***indoor tour*** of the old Marstal through a "Snorre" (alley). The original fishing site of seaweed huts was once in the present southern part of Søndergade. This was once the site of the princely stable, which gave the town its name. Princely stable is called Maerstoll in old Danish. The distinctive old part of Marstal is a maze of narrow streets or alleys – some very narrow – locally called "snorrer". These charming passages are named after the way they wind between the houses. Most of the "snorrer" lead from the harbour to



går fra havnen op i land, således at beboerne såvel via gadedøren som havelågen hurtigt og nemt kan komme ned til havnen eller "Stranden", som det benævnes fra gammel tid, hvor strandkanten med broerne gik langs den nuværende Havnegade. Byen er groet fra havnen, der er byens centrum – et torv er således en sen foreteelse - og da man byggede en vej på tværs af færdselsårene, kom den naturligvis til at hedde Tværgade. Den næste tværgade fik navnet Kirkestræde, byen fik sin egen kirke i 1738. Skriftlige kilder om ***Marstal*** har vi første gang i 1514.

Blandt husene i snorren findes et ***skibsmæglerkontor.*** En skibsmæglers arbejde består i at befragte skibe, dvs. skaffe

von sehr eng – lokal benannt als „Snorre". Diese gemütlichen Verkehrswege haben ihren Namen von der Tatsache her, dass die Häuser sich wie an einer Schnur aufreihen. Die Mehrheit der „Snorre" gehen vom Hafen zum Land hinauf, so dass die Bewohner schnell und einfach von der Haus - oder Gartentür aus erreichen können. Die Stadt selbst ist vom Hafen aus zum Stadtzentrum gewachsen, dem späteren Marktplatz und sollte ein Weg quer zum Hauptstraße angelegt werden, so erhielt dieser natürliche den Namen Tværgade/ Querstraße. Die nächste Querstraße erhielt den Namen Kirkestræde, als die Stadt 1738 eine eigene Kirche erhielt. Schriftliche Quellen über ***Marstal*** tauchen zu Beginn des 16. Jahrhunderts zum ersten Mal auf.

the town, making it easy for the people, via their front door or their garden gate, to access the harbour. The town has grown from the harbour, the town centre, - the town square came later – and when they built a road across the main passage, it was naturally named "Tværgade" (Cross Street). The next cross street was named "Kirkestræde" – the town built their own church in 1738. The first written account of ***Marstal*** is from 1514.

Among the houses in "Snorren" is a ***shipbroker's office***. A shipbroker's job is to find transport of goods freighted by sea for the ships, i.e. prepare papers etc. for the ship and its crew. In Marstal, the broker trade was closely connected to the ship-owners.

skibene noget at sejle med samt at ordne papirer m.m. for skibene og søfolkene. I Marstal er mæglervirksomhed forbundet med rederivirksomhed, hvor ejerforholdet ligger i samme firma. Livet i en sømandsby præges af havet. I sejlskibenes første århundreder fulgte livet årstidernes rytme. Sømanden kom hjem i vinterperioden og drog ud med foråret. Den senere tid med de større langfarere, medførte som regel flere år i træk med fravær. Dette har ændret sig radikalt, og sømanden er i dag sjældent ude mere end tre måneder ad gangen. Kvinderne, der er samlet i stadsstuen til en kop kaffe, er ikke hjemmefødinge. Lige fra sejlskibenes dage har de ofte været med på sejladser, og tit har de rejst ned til kontinentets havne, Hamborg, Bremerhaven, Le Havre o.s.v. for at hilse på ægtefællen. I husene i Snorren observeres husgeråd, køkkengrej, porcelæn og fajance, der fortæller, at det stammer fra hjem, hvis fædre har færdes en del uden for øhavet. Her er Stettinergods, Kellingehusenfajance, lustre, og det såkaldte engelske sømandsfajance produceret i Staffordshires mange pottemagerier. Her blev fremstillet figurer, bl.a. de velkendte sømandens hunde samt kander, krus og platter.

Unter den Häusern der „Snorren" befindet sich ein ***Schiffsmaklerbüro***. Die Arbeit eines Schiffsmaklers besteht darin, Schiffe zu befrachten, d.h. den Schiffen Last zu verschaffen, Papiere für die Schiffe und Matrosen zu ordnen. In Marstal ist das Maklergeschäft mit Reedereitätigkeit verbunden, wo das Eigentümerverhältnis in derselben Firma liegt.

Das Leben in einer Seemannsstadt ist geprägt vom Meer. Im ersten Jahrhundert der Segelschiffe folgte das Leben dem Rhythmus der Jahreszeiten. Der Seemann kam über die Winterzeit nach Hause und zog im Frühling wieder auf See hinaus. Die großen Fahrten in späterer Zeit führten meistens eine Abwesenheit von mehreren Jahren mit sich. Seemannsfrauen, die sich in der guten Stube zu einer Tasse Kaffee trafen waren keine Frauen die an ihrer Scholle klebten. Gleich zu Beginn der Segelschiffzeit waren sie oft mit auf Fahrt und haben die Häfen der Kontinente bereist – Hamburg, Bremerhaven, Le Havre usw., um bei ihrem Partner zu sein. In den Häusern der „Snorren" sind Hausrat, Kochgeschirr, Porzellan und Fayencen zu sehen, die darauf hindeuten, dass dies aus Häusern stammt, deren Bewohner viel auf den Weltmeeren unterwegs waren. Es gibt Stettiner Töpferware, Kellinghusen Fayencen, Lampen und die sogenannten englischen Seemanns Fayencen, die in den vielen Töpfereien Staffordshires produziert wurden. Dort wurden Figuren hergestellt, unter anderem die bekannten Seemannshunde, sowie Krüge, Tassen und Teller.

Life in a sailor's town is closely connected to the sea. During the first centuries of the sailing ships, life followed the rhythm of the seasons. The seaman came home in winter and left in the spring. In later years, the long voyages meant that the seamen were away sometimes for several years. This has radically changed, and a seaman is seldom out more than three months at a time. The women gathered in the parlour for a cup of coffee, are no strangers to the world. From the time of the sailing ships, they often came along on the voyages, and often they travelled to ports such as Hamburg, Bremerhaven, Le Havre a.o. to meet up with their spouses. In the houses in "Snorren", are kitchen utensils, porcelain and earthenware, telling us that they have been brought home by fathers from faraway places. Here is Stettiner objects, Kellingehusen earthenware, lusterware, and the so called English sailor's earthenware produced in the many potteries in Staffordshire. Here they produced figures such as the well-known dogs and jugs, mugs and plaques.

Kellinghusen.

II. SAL

I sejlskibenes tid blev alt til faget henhørende fremstillet i Marstal. Sejlene blev syet på de mange ***sejllofter***, tovværket blev slået på reberbanerne beliggende langs Reberbanen, Møllevejen, Willemoesgade og Batterierne/Strandvejen. Skibssmedierne havde travlt med beslag, ankre o.s.v. Blokkedrejerne, bødkerne, skibsværftsarbejderne og andre havde travle dage. Her på loftet ses en sejlmager i funktion blandt sejlmager- og riggergrej. Han har fortsat et par kollegaer på havnen.

Hermed nåede vi "kysten rundt". Der er mulighed for at foretage tilbageturen til udgangen/skibshandelen ad udvendig trappe fra sejlloftet.

II. STOCK

Zur Zeit der Segelschiffe wurde alles für den Handel in Marstal hergestellt. Die Segel wurden auf den vielen ***Segelmachereien*** genäht, das Tauwerk längs der Reberbanen, Møllevejen, Willemoesgade und Strandvejen geschlagen. Schiffsschmiede waren mit Beschlägen, Ankern usw. beschäftigt, Blockdreher, Böttcher, Werftarbeiter und andere hatten arbeitsreiche Tage. Hier auf dem Dachboden ist ein Segelmacher in Aktion zwischen Segelmacher- und Takelwerkzeug zu sehen. Ein paar seiner Kollegen sind noch am Hafen zu finden.

Hiermit erreichten wir nun „Küste rund". Es besteht die Möglichkeit vom Segelboden über die Außentreppe zum Ausgang/Schiffshandel zu gelangen.

2ND FLOOR

During the sailing ship era, all relating to the profession was produced in Marstal. Sails were produced on one of the many sail-lofts, ropes were made at the rope-yards along Reberbanen, Møllevejen, Willemoesgade and Strandvejen. At the ship smithies, the smithies were busy making fittings, anchors etc. The block-makers, the coopers, the ship builders and others were very busy. In this loft, you see a sail-maker among sail-making and rigging equipment. He still has a few colleagues at the harbour.

Now we have been "around the coast". You can return to the entrance/chandler from the sail-loft by the outside stairs.

ERIKSENS PLADS

På havneområdet råder museet over Eriksens Plads, hvor der ud over magasin i tidligere toldkammer er et bådebyggeri, en bedding, fartøjer, grej, en barkegryde, der er indrettet som grill, der står til fri afbenyttelse, og en delvis spanterejst skonnert, der står som monument over det tidligere så omfattende skibsbyggeri. Museets motorsamling, der er istandsat og vedligeholdes og startes op én gang ugentlig af frivillige, er at finde gennem indgang i den nordlige del af Motorfabrikken Marstal. Denne fabrik, der står som en tidslomme, er erhvervet, istandsættes og drives af en kreds af borgere, der har øje for dens blå værdier. Er samarbejde med Motorfabrikken er derfor den naturligste sag for Søfartsmuseet.

Håber rundturen har været god og oplevelsesrig. Tak for besøget og på gensyn!

Marstalmotor.

ERIKSENS PLADS

Im Hafenbereich erweitert sich das Museum um Eriksens Plads , wo neben dem Lagerhaus in der ehemaligen Zollkammer ein Bootsgebäude, eine Helling und Ausrüstungsgegenstände zu sehen sind, sowie ein Teer Topf?, der, ausgelegt als Grill, kostenlos zur Verfügung steht, weiterhin das Teilmodell des Spantenaufbaus eines Schoners, das als Denkmal für den ehemals so umfangreichen Schiffbau steht. Die Motorensammlung des Museums, restauriert, gepflegt und von Freiwilligen einmal pro Woche gestartet befindet sich derzeit in einem Gebäude auf Eriksens Plads in Richtung der Motorenfabrik Marstal, wo sie zukünftig durch den Eingang im nördlichen Teil ihren neuen Ausstellungsplatz finden wird. Diese Fabrik, die als Zeitzeuge steht, wurde von einem Kreis von Bürgern erworben, saniert und betrieben, die ein Auge auf deren blaue Werte haben. Eine Zusammenarbeit mit der Motorenfabrik ist deshalb die natürlichste Sache.

Nun sind wir am Ende der Reise angelangt. Wir hoffen, dass der Rundgang gut und erlebnisreich gewesen ist. Danke für Ihren Besuch und Auf Wiedersehen!

ERIKSENS PLADS

Eriksens Plads at the harbour is at the museum's disposal. Besides a store-house in an earlier customs office, this is where you find a boatyard, a slipway, vessels, gear, a tanning pot converted into a barbecue, which you can use, and a partly erected frame of a schooner as a monument of the extensive shipbuilding of earlier years. You find the museum's collection of engines, which have been renovated and are maintained and started up once a week by volunteers, through the entrance in the northern part of Motorfabrikken Marstal. This factory frozen in time was bought, renovated and run by a team of locals who could appreciate its maritime values. Therefore, a collaboration with the Motorfabrikken comes natural.

We hope that you had a nice and eventful tour of the museum. Thank you for visiting us and hoping to see you again!

MUSEUMSBUTIK

Museet har en museumsbutik med bredt udvalg af bøger og hæfter, heraf mange egne udgivelser især om søfart. Her sælges også postkort, reproduktioner, T-shirts, caps og meget andet. Se museumsbutikken på hjemmesiden.

MUSEUMSLADEN

Im **Museumsladen** gibt es viele Bücher, Hefte, Postkarte, Reproduktionen, T-shirts, caps u.s.w. Man kann online gehen auf www. Marmus.dk

THE MUSEUMS SHOP

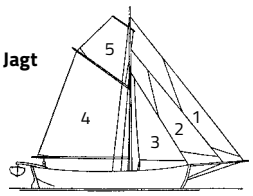
The Museums shop got maritime books and booklets as well as postcards, reproductions, T-shirts, caps and other things. You can get online on the homepage.

SEJLBENÆVNELSER

Jagtbygget

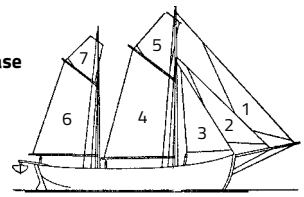
Klipperbygget

Jagt

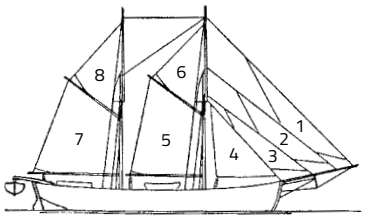


1. Jager
2. Klyver
3. Stagfok
4. Storsejl
5. Gaffel-topsejl

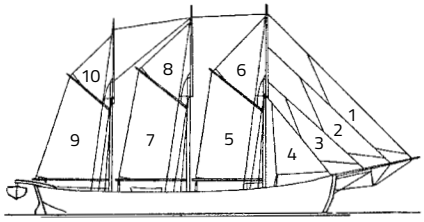
Galease



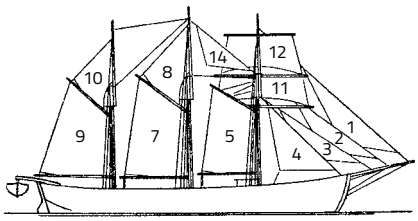
1. Jager
2. Klyver
3. Stagfok
4. Storsejl
5. Store gaffeltopsejl
6. Mesan
7. Mesan gaffeltopsejl



Skonnert

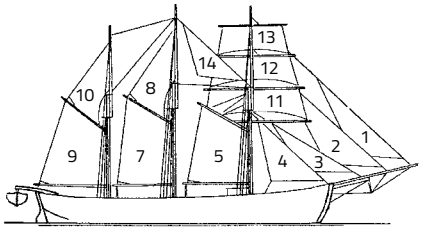


3-mastet sletkonnert

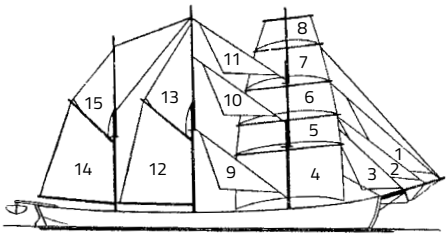


3-mastet topsejlsskonnert

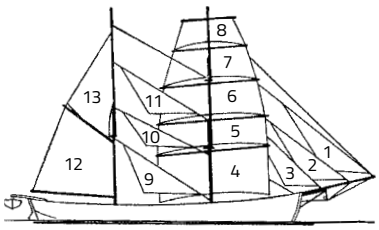
1. Jager
2. Klyver
3. Fore stængestagsejl
4. Stagfok
5. Skonnersejl
6. Fore gaffeltopsejl
7. Storsejl
8. Store gaffeltopsejl
9. Mesan
10. Mesan gaffeltopsejl
11. Undertopsejl
12. Overtopsejl
13. Bramsejl
14. Mellemstagsejl



3-mastet bramsejlsskonnert



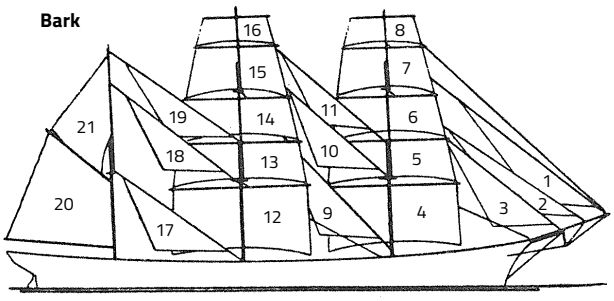
Barkentine



Skonnertbrig

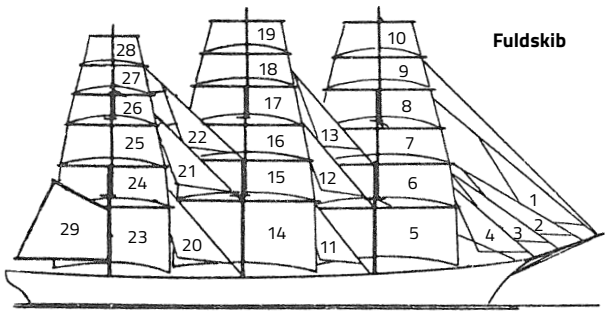
1. Jager
2. Klyver
3. Fore stængestagsejl
4. Fok
5. Fore undermærssejl
6. Fore overmærssejl
7. Fore bramsejl
8. Fore røjl
9. Store stængestagsejl
10. Store bramstagsejl
11. Store røjlstagsejl
12. Storsejl
13. Store gaffeltopsejl
14. Mesan
15. Mesan gaffeltop-sejl

Bark



1. Jager
2. Klyver
3. Fore stængestagsejl
4. Fok
5. Fore undermærssejl
6. Fore overmærssejl
7. Fore bramsejl
8. Fore røjl
9. Store stængestagsejl
10. Store bramstagsejl
11. Store røjlstagsejl
12. Storsejl
13. Store undermærssejl
14. Store overmærssejl
15. Store bramsejl
16. Store røjl
17. Mesan stagsejl
18. Mesan stængesejl
19. Mesan bramstagsejl
20. Mesan
21. Mesan gaffeltopsejl

Fuldskib



1. Jager
2. Yderklyver
3. Inderklyver
4. Fore stængestagsejl
5. Fok
6. Fore undermærssejl
7. Fore overmærssejl
8. Fore underbramsejl
9. Fore overbramsejl
10. Fore røjl
11. Store stængestagsejl
12. Store bramstagsejl
13. Store røjlstagsejl
14. Storsejl
15. Store undermærssejl
16. Store overmærssejl
17. Store underbramsejl
18. Store overbramsejl
19. Store røjl
20. Kryds stængestagsejl
21. Kryds bramstagsejl
22. Kryds røjlstagsejl
23. Berginersejl
24. Kryds undermærssejl
25. Kryds overmærssejl
26. Kryds underbramsejl
27. Kryds overbramsejl
28. Kryds røjl
29. Mesan

www.mark-storm.dk