

Cittaslow og kulturarv i Svendborg

Esben Hedegaard, museumschef,
Svendborg Museum

Svendborg vil brande sig på Cittaslow, og det lokale særpræg, der skal være med til at give begrebet indhold, udgøres bl.a. af de kulinariske og maritime traditioner. Der er bestemt elementer i Svendborgs kulturhistorie, som kan bruges i Cittaslow-sammenhæng, men faren for at gå længere, end historien kan bære, lurер også på Sydfyn.

1. Et tjek af Svendborg-politikernes maritime DNA

Medlemmerne af sammenlægningsudvalget i den splinternye Svendborg Kommune afholdt i januar 2006 et todages seminar på Hotel Koldingfjord. Ved den lejlighed optrådte arkæolog Per O. Thomsen og jeg fra Svendborg Museum på slap line i aftenprogrammet. Vi havde fået frie hænder til at fortælle de nyvalgte byrådsmedlemmer, hvad der kulturhistorisk set særligt karakteriserede det område, som nu var Svendborg Kommune.

Vi påstod ved den lejlighed, at kommunen havde to markant forskellige kulturer: en maritim, knyttet til Svendborg by, kysten og småøerne, og en landbokultur, knyttet til resten, og det vil nok sige til 90 % af arealet, men kun 20 % af befolkningen.

I januar 2006 var det allerede besluttet, at Svendborgs maritime kulturarv og beliggenhed var det, som skulle samle kommunen indadtil og brande den udadtil. For at tjekke om dette maritime præg lå i blodet på kommunens valgte ledere, forsynede Per og jeg hver enkelt politiker med en østers og en flinteflække til at åbne den med, idet vi forklarede forsamlingen, at store neolitiske skaldynger langs Svendborgsund viste, hvad folk hernede kom af.

Forsøget faldt heldigt ud. Ingen skar pulsårerne over, og de fleste politikere afslørede stort anlæg for at åbne – og sluge – østers. Man kunne sige, at med kommunens maritime brand havde borgerne gennemgående valgt de rigtige politikere. Borgmester Lars Erik Hornemann var én af undtagelserne. Han ejede på det tidspunkt en gård langt inde i landet og havde enten en meget genstridig østers eller kun ringe slægtskab med kommunens maritime forfædre. Til gengæld udviste han en usædvanlig handlekraft: Han lagde østersen på gulvet og knækkede den resolut med hælen. Det var effektivt og et strålende eksempel på innovativ problemløsning. Men der var selvfølgelig tale om et brud med de maritime traditioner, og det er bestemt ikke en metodeudvikling,

som folk hernede har taget til sig. Nu har vi – siger arkæologer og gamle tjenere – i 6000 år “flækket”, og ikke “knækket”, vore østers.

Siden Svendborg er gået Cittaslow, har borgmesteren selvfølgelig ikke knækket østers med hælen – offentligt. Han har tværtimod solgt sin gård og købt en villa tæt på sundet og de gamle skaldynger.

2. Fortiden som underholdning

Der er en tendens til at sætte museumsfolk på aftenprogrammet, således også ved dette seminar. Det kan være, fordi vi er særligt morsomme; de eneste, der er i stand til at holde folks opmærksomhed fanget efter en god middag. Det kan også være, fordi vi regnes for at være i en anden kategori end dem, som optræder i fuldt dagslys. De er typisk hardcore fakta- og resultatorienterede folk som jurister, økonomer, byplanlæggere, teknikere, erhvervsfolk – dem, hvis foredrag man tager notater til.

Museumsfolk inviteres til at hyggesnakke om fortiden. Det er interessant og ufarligt, kuriøst og uskyldigt. Fortiden er jo passé. Vi kan dårligt være uenige om den og slet ikke gøre noget ved den. Det er nøjagtig som at tale om vejret.

De kvikke har formodentlig gættet, at jeg ikke som museumsmand synes, at fortiden er kuriøs underholdning. Det er svært at argumentere mod, at fortiden er passé, men det interessante er jo, at vi kan have en ganske forskellig opfattelse af, hvad der er passeret – i kraft af vore forskellige erfaringer, interesser og holdninger eller i kraft af det perspektiv, vi anlægger. Vittighedstegneren Füchsel (eller var det Quist?) har illustreret perspektivets betydning med en tegning af konen, der ved et uheld har smadret den nye bil ved at køre ind i garagen. “Er det ikke utroligt, Olfert”, siger hun til manden, der er på nippet til at kvæle hende, “om 10 år vil vi grine af det her!”

Mit budskab er selvfølgelig, at fortiden er vigtig, at det slet ikke er med den som med vejret. Selv om man reelt ikke kan gøre noget ved fortiden, forholder vi os alligevel uophørligt til den. Diskuterer den, omtolker den, forfalsker den eller ophøjer den til sandhed. Den aktivitet hedder “historie”. Og nu skal vi altså med Cittaslow bruge historien aktivt til byudvikling.

3. Brug og misbrug af fortiden

Svendborg skal være Cittaslowby – en by, der har besluttet sig for at stå af ræset, for at stå imod tidens modeluner og den kortsigtede profit, for at mærke efter og få sjælen og den kulturelle bagage med. Cittaslow betyder med andre ord en langsom byudvikling, der tager udgangspunkt i byens særpræg og historie.

Svendborg byråd kunne, ligesom Horsens, have valgt at brande byen på store events. Noget, man kunne arrangere og planlægge. Eller på at investere i moderne kunst og teater, som Holstebro gjorde det i 1970'erne, da jeg gik på byens gymnasium. Det brand var bestemt ikke baseret på traditioner, skulle jeg hilse at sige.

Svendborg byråd har imidlertid besluttet at basere Svendborgs fremtid på fortiden, som man ikke kan lave om. I kommunens vision for Cittaslow hedder det bl.a.: “Vi bruger de moderne og teknologiske løsninger på en kreativ måde med afsæt i de lokale særpræg, traditioner og historie.” Konkret er de lokale kulinariske og maritime traditioner blevet fremhævet som noget af det bærende i byens særpræg og identitet.

Før jeg går i gang med at undersøge disse traditioner nærmere og diskutere, i hvor høj grad de kan understøtte Cittaslowbegrebet, vil jeg bruge lidt mere tid på at overveje, hvad det efter min mening betyder, når fortiden skal bruges fremadrettet, f.eks. som grundlag for en bys udvikling. David Lowenthal, tidligere professor ved University of London, har i bogen *The Past is a Foreign Country* (1985) sagt noget klogt om det (her i min oversættelse):

Fortiden er fundamental – ikke til at flygte fra. Uden den ville vi mangle enhver identitet, intet ville være genkendeligt for os, og nutiden ville ikke give mening. På den anden side er fortiden også en tung byrde, som lammer innovation og lukker af for fremtiden.

Hvordan skal vi forholde os til denne arv, som på samme tid opretholder os og binder os? Hvilke goder forsyner fortiden os med? Hvilke omkostninger har den? Ved at hylde nogle af dens aspekter og udstøde andre, genskaber vi fortiden efter nutidens behov (...).

Erindring, historie og levn fra tidligere tider kaster lys på fortiden. Men den fortid, de åbenbarer, er ikke bare det, som skete; det er i det store hele en fortid, vi selv opbygger, formet i vort valg af nedtoning, udeladelse og opfindelse.

Vores modelerbare fortid er imidlertid ikke bare illusioner; det er også en samling af kilder, levn og historiske erkendelser. (...) Fortiden er ophørt med at være en sanktionering af nedarvet magt og forrang. Men som en kerne i personlig eller national identitet og et bolværk mod massiv og distraherende forandring forbliver den så stærk en kraft som nogensinde i menneskenes affærer.

Lowenthals citat afdækker fortidens potentiale såvel som problemet med at bruge den. Rigtig kommunikeret har fortiden et mægtigt potentiale, men samtidig er den så nem at fordreje efter nutidens behov. Fortiden viser sig sjældent på en måde, så man kan bruge den direkte. Den skal fortolkes og forklares, og netop her opstår problemet, i og med at alle vil omforme den, så den præcis tjener deres formål. Det gælder i denne sammenhæng byens virksomheder, handelsstandsforeningen, ejendomsmæglere og private borgere. Byrådet er næppe nogen undtagelse. Rådets interesse for historien bunder jo ikke alene i historien selv og i hensynet til borgernes større livskvalitet. Fortiden skal brande byen, være et instrument for markedsføring af Svendborg, for bosætning og et øget skattegrundlag. Alle kommuner bruger og misbruger fortiden på den måde. Alle danske købstæder har et eller andet særpræg, én eller anden kendt historisk person, der kan bruges til at give byen karakter, eller på anden måde kan anvendes i den gode sags tjeneste.

Som Odense har H.C. Andersen, har Assens Peter Willemoes – én af Danmarks allerstørste søhelte, født i Assens i 1783. Han står i bronze ved havnen og har givet navn til en campingplads, et busselskab, en kulturpris, en lokal øl og en masse andre vestfynske produkter. Willemoes fik en kanonkugle i sit kønne hoved i slaget ved

Sjællands Odde i 1808, og derfor var det i 2008 oplagt at bruge 200-året for hans død til at rette opmærksomheden mod Assens og den nye vestfynske kommune. Så der blev bl.a. skrevet bøger, spillet teater og afholdt kunststilling, og kommunen trykte plakater med Peter Willemoes' motto "At kunne, at ville, at turde" – både for at gøre opmærksom på de kulturelle arrangementer, men også fordi mottoet passede så godt til det, den unge kommune gerne ville signalere – at man kunne, ville og turde noget – også noget ud over det sædvanlige.

Problemet var bare, som min kollega Sven Rask ved Museerne på Vestfyn gjorde kommunen og offentligheden opmærksom på, at Willemoes formodentlig aldrig har udtalt de nævnte ord. Hans valgsprog var "Tapperhed ærer, fejhed vanærer". Det indrømmede kommunens kulturkonsulent, men det motto var simpelthen for gammeldags til, at det kunne bruges, så hun moderniserede det til noget, Peter Willemoes *kunne* have sagt, for sådan levede han jo.

Den går jo ikke! I stedet for den gode reklame for Assens og kulturaktiviteterne i 2008 blev den kommunale forfalskning af fortiden mediernes tophistorie om "Willemoes-året".

Der findes tilsvarende eksempler på, at kommuner og byråd går i den anden grøft og bliver fundamentalistiske i deres bevaring, eller rettere konstruktion, af den fortid, som skal brande byen. Et friskt og temmelig radikalt eksempel blev i begyndelsen af februar 2009 leveret af bystyret i den italienske by Lucca. Rådet besluttede, at den gamle bydel skulle renses for etniske butikker og fremmed madkultur af hensyn til bevarelsen og branding af det ægte italienske køkken. Et eksempel på misbrug af historien som brand og som grundlag for etnisk diskrimination. Medlemmer af det italienske højreparti Liga Nord var da heller ikke sene til at kræve initiativet udbredt over hele Italien.

Fortiden er et kraftfuldt redskab i menneskenes affærer og skal derfor anvendes med varsomhed. Det gælder også, når fortiden anvendes til branding og byudvikling.

4. Cittaslow i Svendborg og de kulinariske traditioner

Ligesom Slow Food-bevægelsen var begyndelsen til Cittaslow, er Svendborgs populære fødevaremarked "Kulinarisk Sydfyn" blevet det vigtigste symbol på byens nye Cittaslowstatus. I Christian Dan Jensens populære blog "Mit Svendborg" hedder det således i annonceringen af fødevaremarkedet 2008:

Kulinarisk Sydfyn er en fest for alle sanser og med smagsoplevelser for enhver livsnyder. Arrangementet er måske særlig interessant netop i år hvor Svendborg er blevet optaget i det lukrative Cittaslow selskab. Kulinarisk Sydfyn bygger på de samme værdier som Cittaslow konceptet, hvor det er kvaliteten og den sanselige oplevelse som er sat i højsædet. Mc Donalds kulturen og fastfood princippet er bestemt ikke på hjemmebane. På Kulinarisk Sydfyn giver man sig tid til at nyde de mangfoldige sanseoplevelser madkulturen bringer med sig i dens forunderlige og pragtfulde verden.

Svendborg Turistforenings hjemmeside "Visit Sydfyn" indleder opslaget "Kulinarisk Sydfyn" med billedet af et fad dampende muslinger og teksten: "Det kulinariske Sydfyn har i århundreder været hjemsted for originale råvarer og fødevarerproduktion." "Visit Sydfyns" hjemmeside annoncerer, at markedet "(...) foregår hvert år sidste weekend i juni (...) på Svendborg havn". Som læser får man med "hvert år" uvilkårligt indtryk af, at der er tale om en gammel tradition, og pointeringen af markedets beliggenhed på Svendborg havn efterlader sammen med billedet af muslingerne opfattelsen af, at markedet har særlig vægt på det maritime. Det er næppe tilfældigt.

Den lange tradition for kvalitetsfødevarer på Sydfyn finder man også i den nye guide til 24 spisesteder i Svendborg 2009 i deres prisning af "Den langsomme by".

Som det fremgår af min indledning, er der spist masser af skaldyr i Svendborg for årtusinder siden, men alligevel må jeg spørge mine byfæller, hvad de har gang i? Som jeg læser de to hjemmesider mv., er man i færd med at opbygge en historie om de kulinariske traditioner på Sydfyn, som lover mere, end fortiden kan holde. Sat lidt på spidsen påstår man, at Sydfyn har flere hundrede år gamle traditioner for god madkultur, knyttet til det maritime. Derfor kaldes egnen "Det kulinariske Sydfyn", og beviset for dette særpræg får man som turist på det store fødevarermarked, der efter gammel tradition afholdes hvert år den sidste weekend i juni på Svendborg havn.

Svendborg har vitterligt meget at byde på i kulinarisk henseende, men jeg kunne ønske, at mine byfæller ville være mere specifikke, når de inddrager fortiden i deres branding. Sandheden er jo, at både fødevarermarkedet og navnet "Kulinarisk Sydfyn" er relativt nyt, nemlig fra 2002. Med omtrent samme koncept for, tidspunkt for og placering af markedet siden 2002 kan man vel efterhånden godt tale om en tradition – en ny tradition godt nok, men OK. Mere problematisk bliver det, når man vil befæste "særpræget" flere hundrede år tilbage, og helt problematisk bliver det, hvis man samtidig vil gøre den maritim.

Jeg kan have overset nogle kilder, men jeg erindrer ikke at have læst topografiske beskrivelser eller andet, som fremhæver Sydfyn frem for andre landsdele for egnens madkultur. Det er muligt, at det faktisk kan dokumenteres, at man har spist bedre og produceret flere originale fødevarer her end i andre landsdele, men det er mig bekendt aldrig undersøgt historisk. Så hvad er det for "originale" råvarer og fødevarerproduktion, man tænker på?

Man får intet at vide, og selv kan jeg kun komme i tanke om æbler!

Efter et mislykket industrieventyr startede baronen på Valdemars Slot i 1760'erne en større produktion af frugt, primært æbler, med salg i hovedstaden og de større danske købstæder for øje. Æblerne blev primært dyrket af godsets fæstere; baronens direkte fortjeneste lå i fragten på godsets tre fartøjer. Fra Troense og det øvrige Tåsinge bredte frugtavl sig hurtigt til Fyn, men holdt sig stærkest på Sydøstfyn tæt på kysten, hvor avlen var begunstiget af klimaet. Der avles stadig en del æbler her.

Så jo, hvis det alene er æbler, eller til nød "frugt", man tænker på, så holder påstanden om, at Sydfyn i århundreder har været hjemsted for originale råvarer og fødevarerproduktion. Men så bør det siges!

Med hensyn til det maritime har jeg svært ved at få øje på traditionerne for særlig god madkultur eller råvareproduktion. Siden midten af 1800-tallet har der ligget gæstgiverier og restauranter på havnen, men det gør vel ikke madkulturen maritim? Der kommer heller ikke flere skibe med bananer, eller andre fødevarer, til Svendborg havn. Så bortset fra lidt sæsonfangst af hesterejer og dyrkning af lineøsters (siden 2003!) har det kulinariske ikke meget med det maritime at gøre. I modsætning til, hvad vi lod byrådsmedlemmerne tro ved vores østerseksperiment, så er der næppe spist flere skaldyr eller fisk i Svendborg end i andre købstæder. Tværtimod viser analyser af arkæologernes skeletmateriale, at kosten i Svendborg var forbavsende landlig gennem hele middelalderen. Det burde egentlig ikke komme bag på nogen, for Svendborgs maritime liv er også gennem de sidste tre århundreder karakteriseret ved et beskedent, eller ligefrem ringe, erhvervsfiskeri, sammenlignet med alle nabobyerne. Da fiskeriet gik højest i mellemkrigstiden, var der kun et par små kuttere og en del joller, som landede fisk og havde en bod ved "Firkanten" på Jessens Mole.

I dag ligger én af Fyns bedste fiskeforretninger lige ved bolværket, omtrent hvor den gamle fiskebod lå. Det ligner da Cittaslow, med princippet om nærhed mellem produktion, salg og fortæring af fødevarer. Ja, og dog. Der er kontinuitet med hensyn til beliggenhed og virksomhedstype, men der står "Hvide Sande fiskeauktioner" på kasserne. Det er årtier siden, der sidst er langet fiskekasser over kajkanten i Svendborg. Uden fortællingen om den stedlige tradition for handel med fisk på "Firkanten" bliver oplevelsen alt for let "fake".

Ved at gøre udsagnet om originale råvarer og fødevarerproduktion generelt, ved at gøre traditionen flere hundrede år gammel og ved at associere den til det maritime vil jeg mene, at man med hensyn til det kulinariske er på vej til at misbruge fortiden til at oversælge Sydfyn og til på det punkt at fundere Cittaslow på et tvivlsomt grundlag. Det kulinariske Sydfyn er et supergodt brand, og de mange lokale producenters tilstedeværelse på fødevaremarkedet hvert år sidste weekend i juni beviser, at brandet har substans. Det kan imidlertid næppe siges at hvile på gamle traditioner. Sydfyns status som "kulinarisk" er næsten ny. Æbler gør det ikke alene.

5. Cittaslow i Svendborg og de maritime traditioner

Til gengæld er der hold i at basere Cittaslow på gamle maritime traditioner. Det vil jeg forsøge at underbygge ved kort at beskrive traditionerne for de vigtigste elementer: søfarten, havnen, færgedriften, skibsbygningen, søfartsuddannelserne og lystsejladserne.

Svendborg var for 125 år siden den vigtigste havn i provinsen. Store og små erhvervsfartøjer kom og gik med varer fra nær og fjern. Der var på land en hær af arbejdspladser til at servicere disse skibe: et stort havnevæsen, vagervæsen (til afmærkning af farvandet), lods- og toldvæsen, autoriserede vejere, dusinvis af havnearbejdere, der fyldte eller tømte pakhuse, lagerpladser og jernbanevogne, der var rederier, mægler- og forhyringskontorer, Bureau Veritas og andre forsikringsfirmaer, provianteringsfirmaer,

vognmænd og drochekuske, dusinvis af store skoleknægte, der tjente en skilling ved at hjælpe til ved fortøjning og/eller ved at løbe ærinder, alkoholfrie sømandshjem og en dødsrute af havneknejper, hvor et antal havneluddere konkurrerede med mere ærbare, men bestemt ikke kedelige, sydfynske piger om sømændenes interesse og hyre. Hertil kom de journalister, læger og sygeplejersker, politibetjente, præster m.fl., som hver på sin måde servicerede søfarten og sømændene.

Hele dette maritime "Peder Most-liv" på havnen er i dag så godt som væk og har været det i årtier. Op gennem 1900-tallet har Svendborg tabt terræn til andre havne med bedre besejlingsforhold. Der ligger en mindre flåde af bugserbåde i havnen, men deres arbejde ligger typisk langt væk fra Svendborg. Rederiet A.P. Møller-Mærsk har stadig en del containerskibe hjemskrevet i den by, hvor verdensrederiet startede, men de gigantiske skibe kommer her af gode grunde aldrig. Rederiet holder traditionen tro sin generalforsamling i Troense, og "Villa Anna", som Peter Mærsk Møller flyttede ind i med kone og ti børn i 1884, ligger tom, men velpasset på Høje Bøgevej.

Der kommer stadig et fragtskib engang imellem, men Svendborg ligger i dag langt nede på listen over de danske havnes omsætning. Den erhvervsmæssige aktivitet foregår i stedet på korn- og foderstofkajen (Østre Kaj) samt ved bolværket på Frederikssøen overfor. En stor del af de skibe, som kommer, søger Svendborg havn for at få repareret motorer eller elektrisk udstyr. Der er stadig et havnekontor, endda et splinternyt og flydende et, men hovedopgaven for havnemesteren og hans folk ligger i betjening af lystsejlerne og i havnens vedligeholdelse og udvikling.

Man kan ikke se det, men rederi- og mæglervirksomheden er der vel som den eneste af de ovennævnte virksomheder omtrent lige så meget gang i som tidligere. I dag ligger der rundt om i byen, men netop ikke typisk ved havnen, et halvt hundrede virksomheder, som i kraft af moderne kommunikationsmidler bedriver "ship management" på moderne skibe på de syv have.

Svendborg er blevet kaldt "Øhavets hovedstad", og lige siden byens grundlæggelse i 1100-tallet har fartøjer fra de store og små sydfynske øer lagt til på sydsiden af det, vi i dag kalder Havnepladsen.

I løbet af 1800-tallet kom der regelmæssig færgedrift. Den mest befærdede rute, Vindeby-overfarten mellem Fyn og Tåsinge, lukkede i 1966, da Svendborgsundbroen stod færdig, men der sejler stadig færger med adskillige daglige afgang fra Svendborg til Ærøskøbing, Hjortø og Skarø-Drejø. Færger er i denne egn et almindeligt transportmiddel; Svendborg Museum har to medarbejdere, som indleder den daglige transport til museet med en færgeoverfart. Her kan man tale om langsomhed.

Færgerne, eller rettere bilerne fra Ærøfærgen, skaber et mindre kaos på havnen nogle gange om dagen, men det skaber også puls på havnen. Der er noget at se på, når mennesker, mejetærskere, person- og lastbiler fragtes ud til øerne. Der tales om at flytte Ærøfærgens leje ud vest for Svendborg for at give ærøboerne en kortere sejltid. Det er et relevant krav, for øernes udvikling hænger uløseligt sammen med sejltiden, men en flytning vil være et brud på en næsten 1000-årig maritim tradition. Ærøfærgerne er helt afgørende for det maritime liv i havnen.

Svendborg var indtil for nylig et kraftcenter i Danmark, når det gjaldt skibsbygning. Frem til begyndelsen af 1900-tallet byggedes hundredvis af skibe og mindre fartøjer i selve købstaden og på hen ved 30 skibsbyggepladser, interimistisk etableret på strandbredden langs Svendborgsund. I 1900-tallet koncentreredes skibsbygningen på et mindre antal egentlige værfter med faste beddinger, planhuse m.fl. bygninger. Ordre på sejlskibe bygget af træ blev færre, til gengæld har der på Ring Andersens værft frem til i dag været masser af reparations- og vedligeholdelsesarbejder på de gamle træskibe. Værftet, der startede i 1867, har i dag 20-25 mand ansat og er stadig drevet af samme familie.

1900-tallets nybygninger var primært stålskibe af alle slags drevet af motor – efter 1917 bygget på Svendborg Værft, der blev etableret på Frederiksøen midt i havnen. Værftet byggede i alt hen ved 200 skibe og beskæftigede i sine bedste perioder godt 700 mand. Efter en turbulent periode tackledes værftet i 1996 ned til et reparationsværft, inden det endelig lukkede i 2001. Igen en katastrofe for de mange specialuddannede værftsarbejdere, men også for byen og for de i alt 1900 underleverandører. Her kan man virkelig tale om et brud med maritime traditioner, og den historie er for mange svendborgensere stadig et åbent sår. Det er svært at finde på aktiviteter på Frederiksøen, der i deres øjne kan erstatte værftet.

Efter en periode med produktion af vindmøller bygges der igen skibe i mindre målestok i de gamle værftsbygninger, bl.a. stålkuttere til Grønland.

Ved siden af skibsbyggeriet af erhvervsfartøjer har der siden ca. 1880 været et betragteligt byggeri af lystfartøjer i Svendborg og nærmeste omegn. Det lever stadig og har kunder langt uden for Danmarks grænser.

Samlet set kan man sige, at der er kontinuitet i traditionerne på skibsbygningsområdet på trods af lukningen af Svendborg Værft. Mange af Svendborg Værfts gamle medarbejdere bor stadig i byen; de arbejder bare med deres gamle fag på Vestas i Rudkøbing eller på Lindø (som imidlertid nu også lukker ned). Og når det gælder gamle træskibe, er Svendborg stadig et kraftcenter.

Centrum for Danmarks maritime uddannelser ligger i dag i Svendborg, hvor i alt 6-700 unge mennesker studerer søfart. Langt størstedelen går på SIMAC, der er en sammenslutning af Svendborg Navigationsskole, Kogtved Søfartsskole og Svendborg Maskinmesterskole; resten på den selvstændige Svendborg Søfartsskole, der har specialiseret sig i søfartens korte og mellemlange uddannelser.

En organiseret søfartsuddannelse i Svendborg begyndte i 1820, idet man må forestille sig, at skippere tidligere fik nogen teoretisk undervisning privat. I 1852 byggedes den første egentlige søfartsskole, og i 1900-tallet kom de ovennævnte skoler til.

De mange unge med "saltvand i blodet" præger Svendborg, og efter lukningen af Kogtved Søfartsskole i 2008 møder 75 studerende hver morgen til undervisning i praktiske øvelser i gamle værftslokaler på Frederiksøen eller til redningsøvelser m.m. i selve havnen, hvilket har gjort søfartsuddannelserne endnu mere synlige. Folks bevidsthed om skolernes eksistens er vel i dag omtrent på højde med situationen i første halvdel af 1900-tallet, hvor søfartsskolerne havde et øvelsesskib, en gammel brig, lig-

gende midt i havnebassinet, og hvor eleverne blev sendt op i riggen – mest af hensyn til de maritime traditioner.

Størst betydning for Svendborgs maritime miljø er det formodentlig, at mange af de søfartsstuderende bosætter sig i byen. De finder en kæreste under uddannelsen, eller de finder ud af, at der i dag kun er få byer i Danmark med maritime netværk. De fleste arbejder i dag på land, men søfarten ligger dem stadigvæk i blodet. Og de, som stadig sejler, påmønstrer måske i Aberdeen eller Singapore – men de bor i Svendborg.

Sammen med Kgl. Dansk Yachtklub er Svendborg Sejlklub landets ældste; begge grundlagt i juli måned 1866. Lystsejladser i specialbyggede både var indtil 1970 forbeholdt samfundets spidser, der drev udviklingen i bådebyggeriet frem mod stadig hurtigere og elegantere både. Folket sejlede smækker eller foreningsejede fartøjer, og de meldte sig i stort antal i Svendborg Roklub.

I dag, hvor Gud og hver mand har sejlbåd, ser man ikke mange store lokale lystsejlere i Svendborgsund. Den generelle udvikling i de senere år har på Sydfyn ligget inden for wind- og kite-surfing, kajaksport eller sejlads med hurtige motorbåde.

Sejlads for sjov har altid haft solidt tag i lokalbefolkningen, og næppe noget sted i dagens Danmark ser man vinteroplagte lystfartøjer i så mange haver. Det er for landkrabber skæmmende med blå presenninger i hver anden forhæng, men det er en maritim tradition og viser, man har båd.

Svendborg og det sydfynske øhav har derudover stor tiltrækning på roere og lystsejlere fra det øvrige Nordeuropa, og mange gamle træskibe lægger vejen forbi for at deltage i de klassiske regattaer og/eller for at få en overhaling på Ring Andersens værft.

Det maritime særpræg adskiller Svendborg fra de fleste andre byer. Byen har et stort indslag af mennesker, måske 2-3000, der studerer søfart eller lever af søfart (færgefart, skibsbygning, havnevæsen, træskibsbevaring, maritim adventure osv.), eller som har gjort det: Landets største marineforening ligger i Svendborg. Hertil kommer de mange, der sejler af lyst. Det skaber tilsammen grundlag for en stærk og levende maritim tradition. Her snakkes skibe.

6. Cittaslow og kulturarv

Når en hel bys image i så høj grad baseres på fortiden, som byrådet har valgt det i Svendborg, er der brug for bevarede knager, som historien kan hænges op på. Og der bliver samtidig god brug for et effektivt og uafhængigt museum, der kan underbygge den lokale historie med genstande, dokumenter, erindringer og fotos, så den holder vand.

Svendborg har meget arvegods og heriblandt Danmark bedst bevarede havn. Svendborg havn er i hvert fald én af de syv havne, som Kulturarvsstyrelsen har udpeget blandt 70 danske havne som særligt bevaringsværdige, og blandt disse syv den eneste større havn, som er velbevaret i sin helhed.

Det er værd at bemærke, at Svendborg havn netop er velbevaret, fordi der ikke har været så meget aktivitet på havnen de seneste årtier. Den ligger der i sin let forfaldne

skønhed som et udtryk for, at varetransporten har fundet andre veje. Vi kan altså ikke takke museet, kommunen eller skibsfarten for vort velbevarede havnemiljø. Det skyldes først og fremmest, at der ikke blev investeret særlig meget på Svendborg havn efter 1980.

Der ligger en enorm udfordring for kommunen og for museet i aktivt at skulle til at beskytte noget, der er kommet af sig selv. Foreløbig går det ikke helt godt. På trods af regionplan og bevarende lokalplan er nogle af de vigtige kulturlevn på havnen allerede blevet skæmmet, eller er på vej til at blive skæmmet, af ny- og ombygning. Det gælder toldboden og havnepakhuset, og det gælder den gamle lystbådehavn. Der skal holdes bedre fast i de kulturhistoriske knager, hvis Svendborg vil fundere Cittaslow på fortiden.