HAFENBLATT

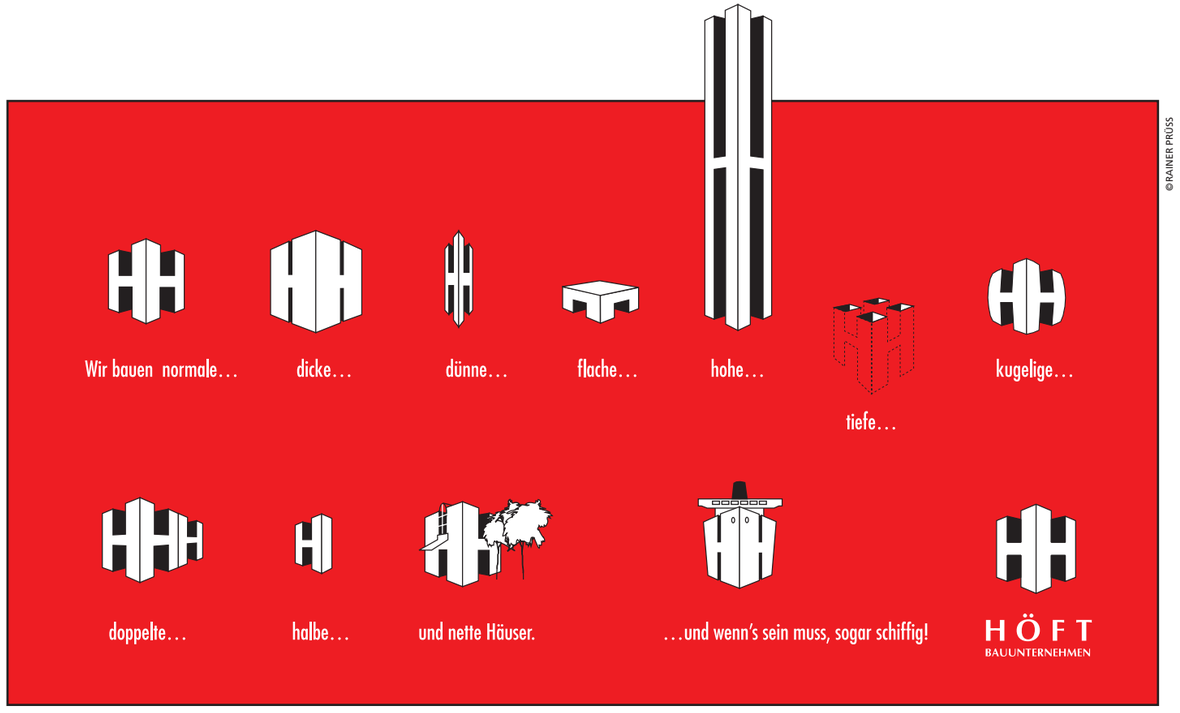
FLENSBURG HISTORISCH MARITIM

ISSN 1610-2827

ACTIV in Norwegen

FLENSBURG hoch und trocken, immer geht es um Kohle, ACTIV in Norge, Werkstatt, Hafengerüche, LUNA VIII, Kapitänsweg erneuert, 10 Jahre KYF Ahoi Aabenraa, Farbengatt, maritime Termine ...

Nr. 40 – Oktober 2015



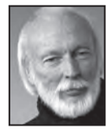
FLENSBURG
HISTORISCHER HAFEN

Alle Vereine im Überblick	Tonne	4
Übersichtsplan	Tonne	5
FLENSBURG hoch und trocken	Tonne	6
immer geht es um Kohle...	Tonne	8
...auch beim Historischen KRAHN	Tonne	9
Aabenraa, Ausstellung über die Häfen der Region	Tonne	10
Netzknüpferei	Tonne	11
KONGELIG CLASSIC	Tonne	12
Werkstatt	Tonne	14
Kapitänsweg erneuert	Tonne	16
ACTIV	Tonne	18
Entdeckt	Tonne	23
Bildbetrachtung	Tonne	24
Flensburger Impressionen	Tonne	25
Jollen	Tonne	26
Hafengerüche	Tonne	27
LUNA VIII	Tonne	28
Farbengatt	Tonne	30
Veranstaltungen, Leserbriefe	Tonne	32
Impressum	Tonne	34

Liebe Leserin, lieber Leser …

manchmal machen unsere Schiffe große Reisen. Die DAGAMR AAEN gehört dazu und auch die ACTIV. Beide sind Teil unserer Sammlung, sind aber nicht immer präsent, weil sie in der Welt rumtreiben oder rumsegeln. Nicht alle dieser Reisen sind so spektakulär, wie die polaren Besuche von Arved Fuchs und seiner DAGMAR AAEN. Manchmal sind es auch nette Touren in Europa oder fast vor der Haustür, so wie die hier dargestellte Reisewoche des Dreimast-Marssegelschoners ACTIV in den Hardanger-Fjord. Manchmal müssen Schiffe auch in die Werft, wie die GESINE, die ALEXANDRA oder der neue alte Schlepper FLENSBURG. Dann sieht man die dicken Bäuche der alten Schiffe, und das ist oft eindrucksvoll, wie man in diesem Haft an der FLENSBURG sehen kann. Aber nicht alles ist so dick, manches ist auch gertenschlank, wie die ersten drei Jollen der neuen Jollensammlung, die schon in Verlängerung des Schwimmsteges der Klassischen Yachten ihren neuen Ponton erhalten haben. Sie sehen, der HISTORISCHE HAFEN FLENSBURG wächst und gedeiht. Jetzt ist auch die „Küste" in Arbeit. Darüber freuen wir uns besonders, denn Flensburg kann dann mit der gesamten Scenerie an der Hafenwestseite richtig stolz sein auf ein wunderbares Hafenbild.

Wir wünschen viel Spaß beim Gucken und Lesen!



Rainer Prüß

Wir bedanken uns bei den Flensburger Unternehmen, die mit ihrer Anzeige die Herausgabe des Hafenblattes ermöglichen.

...mehr erfahren Sie unter
www.historischer-hafen.de

FLENSBURG

HISTORISCHER HAFEN

Der HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG ist der Name für ein Ensemble von verschiedenen maritimen Vereinen und Organisationen. Sie restaurieren historische maritime Substanz und halten die Schiffe in Fahrt.
Sie organisieren auch die historisch maritimen Veranstaltungen wie Rum Regatta, DampfRundum, Apfelfahrt, Kongelig Classic usw.
Organisatorische Einheit ist die gemeinnützige GmbH HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG.

In Flensburg entstand innerhalb der letzen 35 Jahre ein einmaliges Ensemble fahrender historischer Segel- und Dampfschiffe, einer lebendigen Museumswerft und einem Schifffahrtsmuseum. Vor der Altstadtkulisse der »Küste« mit ihren historischen Gängen und Höfen ergibt dies einen Einblick in die Seefahrts-, Arbeits- und Lebenskultur, der in dieser Kombination und im Zusammenhang mit den dazu entwickelten maritimen Klein- und Großveranstaltungen auch in europäischem Kontext einzigartig ist.

Egal ob alleine, in der Familie oder in der Gruppe, ob beruflich oder in der Freizeit – wer sich für alte Schiffe interessiert, kann sich hier stunden- oder tagelang aufhalten und auf spannende Entdeckungsreise gehen, kann auf dem »Kapitänsweg« einen Tag im Leben eines Segelschiffskapitäns nachvollziehen, kann Dampfer oder Segelschiff fahren, oder einfach das knarrende Holz, den Geruch von altem Tauwerk und die Atmosphäre historischer Seefahrt genießen.

www.historischer-hafen.de

Museumshafen Flensburg e.V.
Der „Museumshafen Flensburg e.V.“ ist eine private Initiative und wurde als gemeinnütziger Verein 1979 gegründet mit dem Ziel der „Wiederherstellung und Infarhthaltung traditioneller Segelschiffe und anderer historischer Wasserfahrzeuge“, Der Museumshafen will die traditionell in der Ostsee, in Belten und Sunden, im Kattegat und Skagerrak beheimateten Schiffstypen erhalten und der Öffentlichkeit präsentieren, insbesondere die segelnden Berufsfahrzeuge der Revier- und Küstenfahrt, d.h. kleine Frachtsegler, Fischereifahrzeuge sowie Dienstfahrzeuge, wie z.B. Zoll-, Lotsen- und Rettungskutter.

Museumshafen Flensburg e.V.
Herrenstall 11
24939 Flensburg

fon 0461 2 22 58
fax 0461 2 20 27
www.museumshafen-flensburg.de

Spendenkonto
Nord-Ostsee Sparkasse
Konto 8000 719
BLZ 217 500 00

Dampfer „Alexandra“
Das 1908 in Hamburg erbaute Schiff wurde 1975 wegen Unrentabilität außer Dienst gestellt. Der „Förderverein Salondamfer Alexandra“. Der Fördeverein erhält 1986 von der Fördereederei den Dampfer geschenkt und verpflichtet sich, ihn wieder vollkommen instand zu setzen und fahrtüchtig zu erhalten. Seit nun mehr als 20 Jahren arbeiten die Crewmitglieder vom Heizer bis Kapitän ehrenamtlich am diesem Satzungsziel. Seit 1990 ist im Denkmalbuch des Landes eingetragen und steht als erstes fahrendes, mit Dampf getriebenes, historisches Schiff in Schleswig-Holstein unter Denkmalschutz.

Förderverein „ALEXANDRA“
Schiffbrücke 22 | 24939 Flensburg
Postfach 16 16 | 24906 Flensburg
Tel. am Liegeplatz 0461 17190
während d. Fahrt 0171 3164007

Spendenkonto Förderverein:
Nord-Ostsee Sparkasse
Konto 88 005 889 · BLZ 217 500 00

fon 0461 2 12 32
fax 0461 2 12 47
mobil 0171 316 40 07
email DampferAlexandra@aol.com

www.dampfer-alexandra.de
www.schleswig-holstein.de/forum/freizeit/alexandra.html

Flensburger Schifffahrtsmuseum
Flensburg ist eine alte Hafen- und Handelstadt. Im Schifffahrtsmuseum erfährt man alles über den Hafen und die Kaufmannshöfe, über Kaufleute und Reeder, über Werften und Schiffe, über Tauwerk und Takellage, über Maschinen und Motoren, über Maschinisten und Kapitäne und ihren Alltag an Bord – von der Förde bis nach Westindien und zurück über die sieben Weltmeere… Die Ausstellungen bieten ein Erlebnis für alle Sinne. Stationen zum Ausprobieren, Anfassen, Schauen, Hören und Staunen machen den Museumsbesuch zu einer spannenden Entdeckungsreise für kleine und große See(h)leute gleichermaßen.

Flensburger Schifffahrtsmuseum
Schiffbrücke 39 | 24939 Flensburg
fon 0461 85 29 70
schifffahrtsmuseum@flensburg.de
www.schifffahrtsmuseum.flensburg.de
www.facebook.com/schifffahrtsmuseum.flensburg

Öffnungszeiten:
Di.-So. 10:00 - 17:00 Uhr
Eintritt: Erwachsene: 6,–
Kinder unter 18 Jahren frei!

Spendenkonto Förderverein:
Nord-Ostsee Sparkasse
Konto 272 329 · BLZ 217 500 00

Klassische Yachten Flensburg e.V.
Im Januar 2005 wurde der Verein Klassische Yachten Flensburg ins Leben gerufen. Ziel des Vereins ist es, das Konzept Historischer Hafen mit einer Darstellung der Entwicklung des Segelsports in der Westlichen Ostsee weiter zu komplettieren, denn der Regattasport wurde hier 1855 mit der ersten Regatta in der Westlichen Ostsee begründet. Gesammelt und präsentiert werden Yachten, die für die Entwicklung in diesem Revier typisch waren. Auch hier sind die Schiffe in Privatbesitz und werden von den Eignern in privater Initiative ohne Fördermittel restauriert und in Fahrt gehalten.

Klassische Yachten Flensburg e.V.
c/o Kay Peters
Küsterlücke 29
24943 Flensburg

fon 0461 18 29 439
www.k-y-flensburg.de

Spendenkonto
Nord-Ostsee Sparkasse
Konto 17 10 14 25
BLZ 217 500 00

Museumswerft Flensburg gemeinnützige GmbH
Die Museumswerft betreibt einen Ausstellungs- und Werkplatz für traditionelle Tätigkeiten der maritimen Arbeitswelt und für historische Segelschiffe. Auf der Werft werden Segel- und Arbeitsboote dieser Region restauriert und nachgebaut. Es handelt sich um offene Arbeitsboote der Förde- und Küstenfischerei, kleine Frachtsegler und Smakke-Jollen. So schafft die Museumswerft Arbeits- und Fortbildungsplätze für Jugendliche und Langzeitarbeitslose. Jugendliche und Schülergruppen werden durch praktische Tätigkeit an die maritime Arbeitswelt herangeführt.

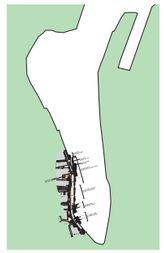
Museumswerft Flensburg
gemeinnützige GmbH
Schiffbrücke 43-45
24939 Flensburg

fon 0461 18 22 47
fax 0461 18 22 48

Förderverein Museumswerft e.V.
Heinrich-Voß-Str. 33
24939 Flensburg

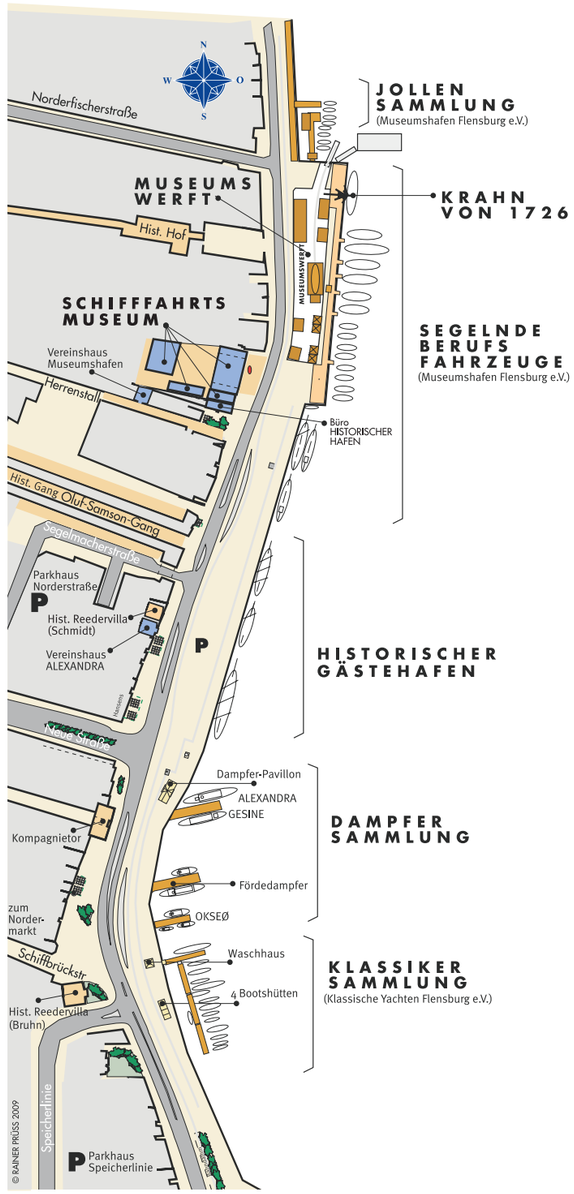
Flensburger Hafen

Übersichtsplan



Der HISTORISCHE HAFEN liegt an der Westseite des Hafens vor der Häuserzeile der Flensburger Altstadt mit ihren vielen historischen Gängen und Höfen.
Es gibt Parkmöglichkeiten in den nahegelegenen Parkhäusern „Speicherlinie“ und „Norderstraße“. Sie folgen einfach dem Parkleitsystem.

Eine Promenade führt von der südlichen Hafenspitze direkt am Wasser entlang.
Sie können alle Bereiche fußläufig erkunden.
Die einzelnen Sammlungen sind mit einführenden Texten beschildert.



FLENSBURG

HISTORISCHER HAFEN

Am Nordende des Historischen Hafens ist der „Lüttfischerhafen“ mit seiner Jollensammlung. Hier liegen historische Jollen (kleine Boote), die traditionell in der Region beheimatet waren. Sie dienten zur Fischerei, zum Warentransport und als Fährboote für Menschen und Tiere.

Hier am Nordende des „Bohlwerks“ steht auch ein Nachbau des hölzernen „KRAHN von 1726“.
Er hat das Flensburger Stadtbild bis 1889 geprägt.
Mit Hilfe dieses KRAHNs wurden den Schiffen die Masten eingesetzt.

Die Flensburger Höfe gehören zum historischen Hafen. Hier wurden die Schiffsladungen angeliefert, „unten“ am Wasser in den Speichern gelagert, in den Seitenflügeln der Höfe verarbeitet, und „oben“ an der Parallelstraße im Geschäftshaus verkauft.

Am hölzernen Bohlwerk präsentieren sich ca. 15 Schiffe, „Segelnde Berufsfahrzeuge“.
Das sind Frachtsegler, Fischereifahrzeuge, Zoll-, Lotsen- und Rettungskutter von 1880 - 1950. Sie stammen aus den Revieren der Ostsee, Belte und Sunde, Kattegat und Skagerrak.

Hinter dem hölzernen Laufsteg der „Segelnden Berufsfahrzeuge“ liegt die „Museumswerft“. Hier werden historische Schiffe restauriert und nachgebaut.
Hier wird gezeigt, mitgewirkt und ausgebildet.

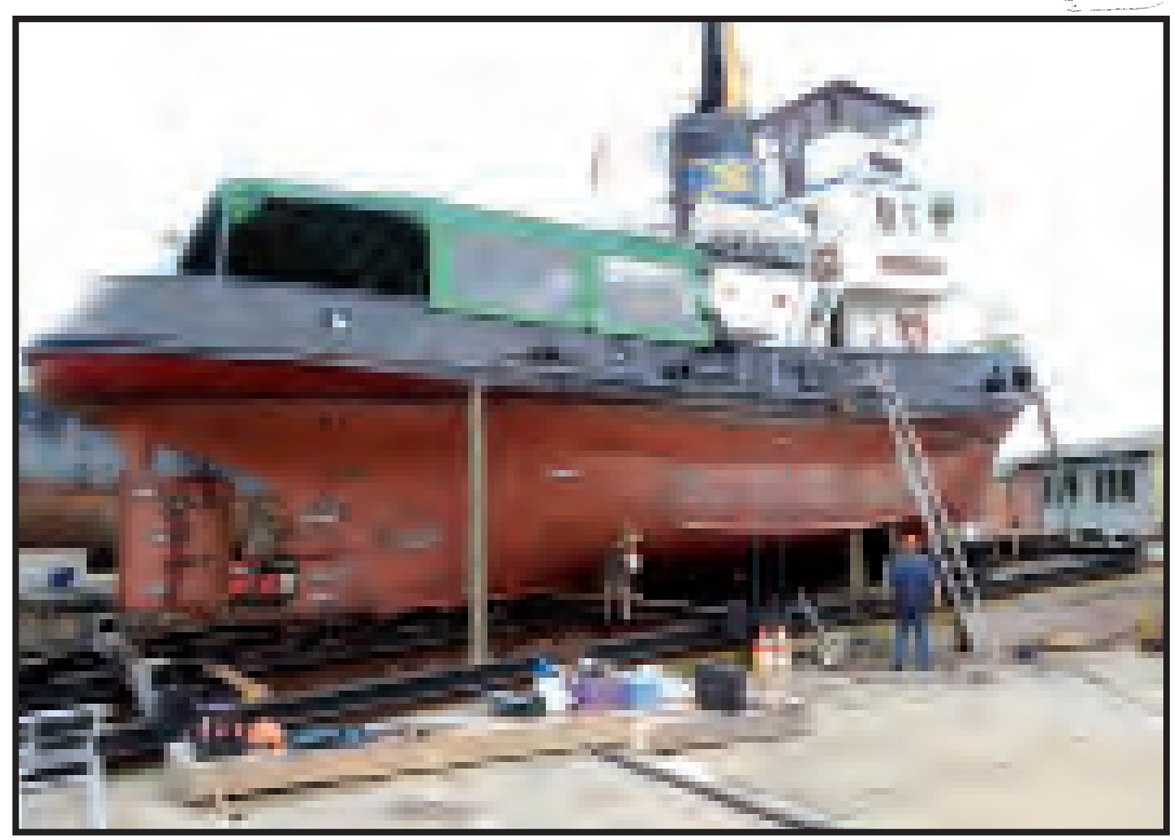
Das Schifffahrtsmuseum, die „Schatzkiste“ des Historischen Hafens. Schiffsbilder, Schiffsmodelle, Navigationsinstrumente, die Geschichte von Zucker, Rum und Sklaverei, Dampfmaschinen, das große Stadtmodell von 1600, die Knotenwerkstatt usw.

Der Historische Hafen wird oft von historischen Schiffen aus anderen Häfen von Nord- und Ostsee besucht. Sie finden ihren Liegeplatz am Kai des „Gästehafens“.

Zur DAMPFERSAMMLUNG gehört Deutschlands letztes seegehendes Passagier-Dampfschiff, die ALEXANDRA, gebaut 1908, das Frachtschiff GESINE von 1924, die kleine hölzerne Inselfähre OKSEØ von 1928, die Barkasse SOLITÜDE, der Schlepper FLENSBURG und andere Maschinenfahrzeuge.

Auf der Förde begann 1855 der Regattasport in der „Westlichen Ostsee“. In der Sammlung „Klassische Yachten“ liegen ca. 20 z.T. 100 Jahre alte „Lustsegler“, konstruiert und gebaut für die Freizeitsegelei. Sie dokumentieren die Entwicklung des Segelsports.

www.historischer-hafen.de



FLENSBURG hoch und trocken...

Unmittelbar nach dem Abschluss der Kongelig Classic 2015 am Sonntag, den 30.08.2015, legten wir in Apenrade mit unserem neuen alten Schlepper FENSBURG und der GESINE um 15.00 Uhr ab und machten uns auf den Weg zur Werft in Ærøskøbing. Da unsere Schiffe mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten fahren, wir alle aber nach Möglichkeit fast gleichzeitig am Zielort eintreffen wollten, starteten Lukas Marquardt mit seiner BUSCHEMAI, Hermann Reher und Alexander Kaffke mit der JAEGERSPRIS schon früher.
War nur noch das Problem des schnelleren Schleppers und der langsamen GESINE zu lösen. Für Frank Petry war das nun überhaupt kein Problem. Kurzerhand ließ er sich aus Flensburg eine 50 m lange Schleppleine anliefern, und unmittelbar nach dem Auslaufen des Schleppers und der Gesine, stellten wir in der Apenrader Bucht die Schleppverbindung zwischen der Gesine und unserem Schlepper her. Nun ging es mit flotten 6 Knoten in Richtung Insel Ærø. Gegen 22.00 Uhr machten wir im Hafen direkt vor der Werft fest. Die JAEGERSPRIS und die BUSCHEMAI lagen bereits im Hafen.
So lagen wir bis zum Montagmorgen bis kurz vor dem Aufslippen des Schleppers vor der Werft. Geräte und Gerüstböcke wurden nun vom Schlepper über die Gesine an Land gebracht. Nach einer kurzen Vorbesprechung legte der Schlepper ab und positionierte sich vor die Slipanlage. Bei teilweise heftigen Regenschauern, ungünstigem Wind und mit dem Einsatz unseres Arbeitsbootes und eines Tauchers gelang es nach etlichen Stunden den Schlepper sicher auf den Slipwagen zu bugsieren. Dazu muss man wissen, dass der Schlepper erst das zweite Schiff ist, welches hier je geslippt wurde. Die Werftbetreiber gingen sehr vorsichtig vor und kontrollierten mit Hilfe des Tauchers den Sitz des Schleppers auf dem Wagen. Das Unterwasserschiff wurde gereinigt, Primer aufgetragen und zwischendurch gab es auch Nahrung zur Stärkung.
Uwe kontrolliert mit Hilfe des Schallmessgeräts die Dicke der Bordwände, Holger fertigt eine Bauskizze des Schleppers an. Martin schweißt neue Anoden an das Schiff. Alexander bringt Markierungen an die Ankerkette des Schleppers an. Das Unterwasserschiff glänzt mit dem neuen Antifoulinganstrich.
„Det Gamle Værft“ in Ærøskøbing ist gleichzeitig auch eine Museumswerft und wird regelmäßig von Schulklassen und interessierten Personen besucht. Während unseres Aufenthaltes waren an den verschiedenen Tagen vier Schulklassen vor Ort. Auch ließen es sich etliche Inselbewohner nicht nehmen unser Treiben auf der Werft zu beobachten und Fragen zu unseren Schiffen zu stellen. Eine optimal ausgestattete Werkstatt mit Schmiede, saubere Toiletten und Duschen, zwei Gästezimmern, das alles durften wir nutzen. Wir sind sehr freundschaftlich aufgenommen worden, haben uns dort sehr wohl gefühlt. Die Entscheidung diese Werft zu nutzen, war eine gute. Selbstverständlich haben wir auch die Werftbetreiber zu uns an Bord der Gesine zu gemeinsamen Abendessen eingeladen. Dabei kam es zu lustigen Dialogen in Englisch, Deutsch und Dänisch. Wir wurden gefragt, ob wir denn nicht noch ein wenig länger bleiben könnten, denn unsere Schiffe würden doch sehr eindrucksvoll das Gesamtbild der Werft beleben.
Am Donnerstag, den 3. September legte die Gesine um 18.00 Uhr im Hafen von Ærøskøbing ab und machte sich mit Heiko, Martin und Ulf zurück auf den Weg nach Flensburg. Diese Nachtfahrt war notwendig, weil die Gesine für den kommenden Tag für eine Feier vermietet war. Pünktlich Freitagmorgen um 7.00 Uhr machte die GESINE in Flensburg fest. Der Schlepper wurde am Freitag abgeslippt und verließ gemeinsam mit der BUSCHEMAI den Hafen von Ærøskøbing. Beide Schiffe machten um 23.00 Uhr in Flensburg fest. Jens und Alexander fuhren am Sonntag von Flensburg mit Bus und Fähre zur Insel Ærø und holten die JAEGERSPRIS zurück. Hier sind sie nun, die fleißigen, unermüdlichen und tapferen Mannen... Ihr habt trotz aller vorangegangenen Anstrengungen während der Kongelig Classic weiterhin mit Humor und gutem Willen durchgehalten...Hut ab!!!
Und ganz herzlichen Dank an euch für euren tollen Einsatz!

Ulf Grau

Alexander

Frank

Heiko

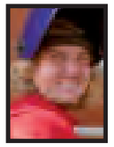
Hermann

Holger

Jens

Kalli

Lukas



Martin

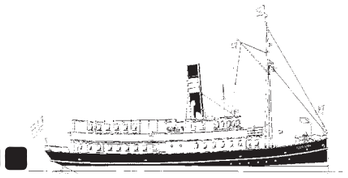
Peter

Uwe

Ulf

Hier gibt es säckewweise neue Kohle für die ALEX und das eifrige Team schaufelt, schiebt und zieht die tonnenschweren modernen Plastiksäcke vom Kai auf die Brücke.

immer geht es um KOHLE...



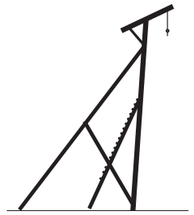
Nun waren sie wieder offen, die vier großen Mannlöcher zu den beiden Kohlebunkern der „Alexandra“, und warteten darauf gefüllt zu werden. Jeder Bunker fasst 8 Tonnen Steinkohle. Sie kommt wie schon 1908 per Schaufel und Forke in die Schubkarren, dann über die Gangway bis zu den Einfüllöchern im unteren Deck des Salondampfers. Es ist keine Kohle, wie sie die Stadtwerke brauchen, die dann gemalen und in die Kessel eingeblasen wird. Nein, es müssen gerne faustgroße Stücke sein, die nicht gleich durch die Roste in die Ascheschale fallen. Wie beim richtigen Grill eben. Nuss 2 nennt man sie, die aus Schlesien (Polen) via Stade in großen Bigbags per LKW auf die Pier vor der Dampferbrücke gestellt wurden. Früher war nach einer Sonntagsfahrt noch zusätzlich 3 Stunden Maloche am Kraftwerkkai angesagt. Jetzt kann die Kohle je nach Bedarf auf kurzem Wege in die „Alex“ geschafft werden. Ca. 150 kg braucht der Kessel pro Stunde bei moderater Fahrt. Dazu kommen ca. 500 kg für das Anheizen. Das dauert zum Saisonbeginn 24 Stunden und bei warmem Kessel 12 Stunden, um die 13 Tonnen Wasser von 60° auf 180° zu erwärmen.

Na ja, Schlüssel umdrehen und losfahren kann jeder...

Fröhliches Suchbild: Auf diesem Foto sind vier ziemlich alte Säcke versteckt. Wer findet sie?

Günter Herrmann

Lang ist es her, dass Richtfest gefeiert wurde. Jetzt dürfen wir uns auf ein neues Richtfest freuen. Im Frühjahr 2016 soll er auf den bestehenden Gründungen wieder errichtet werden.



... auch beim historischen KRAHN

Am Nordende des hölzernen Bohlwerks des Museumshafens, gleich bei den Lüttfischern, stand der „Hafenkrahn von 1726“. Ihn verbindet seine lange Geschichte mit dem Hafenleben. Seine Silhouette prägte das Panorama der Stadt, Besucherinnen und Besucher des Bohlwerks schätzten ihn als Treffpunkt und Anschauungsobjekt. Aber das Wahrzeichen der Stadt war durch den Zahn der Zeit stark beschädigt, wenig ansehnlich und konnte nicht mehr genutzt werden. Die Standsicherheit war gefährdet. Bei einem Ortstermin Mitte Mai 2015 untersuchten der Gutachter Michael Schönk zusammen mit den frisch berufenen Kran-Warten des Museumshafens Flensburg Jochem Baas und Fred Heydorn den „Historischen Krahn von 1726“ auf Standsicherheit und Einsatzfähigkeit. Das Ergebnis war alarmierend: Der Hafenkran muss gründlich saniert werden und die Kalkulation machte klar, dass rund 30.000 Euro für die Sanierung benötigt werden. Also was tun? Sabine Große-Aust organisierte mit vielen Helfern die erste große KRAHN-Aktion mit einem kulturellen KRAHN-FEST und siehe da, mit vielen kulturellen Ideen und Mitwirkenden kamen tatsächlich die ersten 12.000 Euro zusammen. Große Freude und Hoffnung auf eine Lösung. Jetzt wurde er abgerissen und in einer Versteigerungsaktion der Holzreste flossen nochmals 800 EUR in die Kasse. Es fehlte also noch die Hälfte. Doch dann kam die erlösende Nachricht: Die Trägergesellschaft des Kayserhof Projektes signalisierte eine Spende von 15.000 Euro. Und wie hieß es: „Uns liegt die Gestaltung des Historischen Hafens mit dieser europaweit einmaligen Meile an der Flensburger Hafenwestseite am Herzen und der historische KRAHN gehört als dominierendes Zeichen schon lange zum Stadtbild. Wir wollen gerne dazu beitragen, dass das so bleibt.“

Wie sagt die Überschrift: „Immer geht es um Kohle!“ Ja, es geht um „Kohle“, aber letztlich geht es um Kultur und die Akteure der Vereine vom HISTORISCHEN HAFEN freuen sich über solch kulturelles Engagement und sagen herzlichen Dank an die großen und kleinen Spender und Helfer. *RP*

Aabenraa
Dauerausstellung über die Häfen der Region

Fährhäfen, Segelhäfen, Fischereihäfen, Hafenausbau, Gewerbehäfen, innerstädtische Häfen, Hafenkräne … seit einiger Zeit zeigt das Schifffahrtsmuseum in Apenrade (Museum Sønderjylland - Kulturhistorie Aabenraa) eine Dauerausstellung über die Häfen der Region. Die Ausstellung ist Teil der vor einigen Jahren erfolgten Erneuerung des Museums und ein Schritt auf dem Weg, sich zu einem Schifffahrtmuseum für die gesamte Region „Sønderjylland“ zu entwickeln. Anstatt wie bisher nahezu ausschließlich die Geschichte der Hafenstadt Apenrade und der damit eng verbundenen Seefahrt der benachbarten Halbinsel Løjt Land darzustellen, bemühen wir uns seit einigen Jahren, in die Ausstellungen auch Aspekte der maritimen Geschichte und Gegenwart der gesamten Region einfließen zu lassen.

In der Hafenausstellung werden daher sowohl so unterschiedliche Hafenstädte wie Apenrade, Sonderburg, Hadersleben und Egernsund erwähnt, als auch verschiedene Aspekte des Hafenlebens dargestellt. Dazu gehören natürlich auch die Themen Werften und Schiffbau, die anhand von zahlreichen Schiffsmodellen, Kapitänsbildern, Fotos, Konstruktionszeichnungen und nicht zuletzt durch eines der Highlights der Ausstellung - dem Modell des Apenrader Hafens von 1865 mit seinen fünf Segelschiffwerften - veranschaulicht werden. Das Modell wurde 2002 von der Modellbaugruppe des Museums, die sich dort immer noch regelmäßig am Mittwochnachmittag trifft, fertig gestellt. Aber auch Hauschilds Werft in Sonderburg und die moderne Apenrader Werft, die 2007 geschlossen worden ist, werden in der Ausstellung vorgestellt. Die Apenrader Werft ist u.a. durch ein von Finn Clemmensen angefertigtes Modell des Schiffes SERENGETI, das im Original Ende der 1980er Jahre der maritimen Abteilung der Tanzania Railway Corporation übergeben wurde und bis heute auf dem Victoriasee eingesetzt wird, vertreten.

Außerdem werden in der Ausstellung auch unterschiedlichen Funktionen der Häfen, deren Infrastruktur, der Hafen als Arbeitsplatz sowie vergnügliche Aspekte des Hafenlebens in der Ausstellung dargestellt. Hier werden u.a. das Löschen und Beladen der Schiffe, Zollgebäude, Viehtransport zur See, die sogenannten Butterfahrten und auch die unentbehrlichen Hafenkioske gezeigt.

Unter den Neuerwerbungen dieses Jahres ist ein Modell des Enstedhafens, das einen guten Eindruck davon vermittelt, dass es sich hierbei um den größten Kohlehafen Nordeuropas handelt. Einen Blick auf aktuelle Entwicklungen und Pläne in den Häfen Apenrade und Sonderburg vermittelt eine Porträtserie mit unterschiedlichen Interessenten (z.B. Hafenmeister, Angler, Segler, Gewerbetreibende etc.), die ihre jeweiligen Wünsche zum Ausdruck bringen.

http://www.museum-sonderjylland.dk/aabenraa.html

Schauen Sie doch mal bei uns in Apenrade vorbei!
Wir freuen uns auf Sie!

Stefanie Robl Matzen

Museum Sønderjylland - Kulturhistorie Aabenraa
H.P. Hanssens Gade 33, 6200 Aabenraa (DK)
Tlf. + 45 74 62 26 45
aabenraa@museum-sonderjylland.dk
www.museum-sonderjylland.dk
Öffnungszeiten:
1.9.-31.5.: 13-16 Uhr 1.6.-31.8.: 10-16 Uhr, Montags geschlossen.
Eintritt: Erwachsene: 40 kr (ermässigt: 35 kr). Kinder frei.
Gruppenführungen nach Vereinbarung auch ausserhalb der Öffnungszeiten und auf Deutsch.

Alter Hafen, Apenrade, um 1900 (”aabenraaglhavn”)

Die Marinestation in Sonderburg

Netzknüpferei

Das Netzwerk „Maritimes Erbe“ traf sich vom 12. bis 13. September auf Ærø

Die Gelegenheit, eines der ambitioniertesten Projekte der vergangenen Monate in Augenschein zu nehmen, ließ sich kaum einer entgehen. Christian Albertsen, Erik Kroman und Karina Hildebrandt Jørgensen hatten zum Netzwerk-Treffen auf Ærø eingeladen und rund 20 Interessierte folgten diesem Ruf – trotz oder vielleicht auch gerade wegen der eines maritimen Netzwerkes würdigen Überfahrt auf die schöne Insel in der dänischen Südsee.

Im Fährhafen von Søby nahm Roar Thomsen die Netzwerk-Kolleginnen und -Kollegen in Empfang und berichtete von den spannenden Ausbauplänen des Hafens. Weiter ging es nach Ærøskøbing. So mancher, der den alten Hafen noch von vor wenigen Jahren in Erinnerung hatte, dürfte sich verwundert die Augen gerieben haben. Inzwischen ist dort ein historisch-maritimes Ensemble aus Schiffen, Vermittlung und Vermarktung entstanden: Det Gamle Værft sucht seinesgleichen! Bei der Kaffeepause zeigte sich, dass das Netzwerk seinen Kinderschuhen entwachsen ist: vorbei die Zeit, wo jeder jeden kennt. Eine Vorstellungsrunde war vonnöten! Nach der Führung über das Werftgelände fand man sich einträchtig um die gewaltige Esse versammelt, wo jede/r ihren/seinen eigenen Haken schmieden konnte. Weniger heiß ging es an den Werkbänken zu, hier konnte man/frau sich an Kupfertreibarbeiten versuchen. Erik (Marstal Søfartsmuseum) verabreichte – aus rein medizinischen Zwecken, versteht sich – Riga-Balsam und Christian (Det Gamle Værft) funktionierte nach getaner Arbeit die Esse in einen Grill um. So schmiedet man nicht nur Eisen, sondern auch Gruppen zusammen!

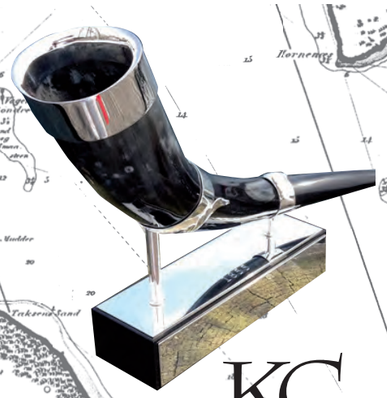
Am nächsten Morgen gewährte Erik den Gästen im Schifffahrtsmuseum von Marstal Einblicke nicht nur in die fantastische Schausammlung, sondern auch hinter die Kulissen. Dieses wunderbare Museum schlägt auch Wiederholungstäter immer wieder in seinen Bann. Erik präsentierte zahlreiche Neuzugänge – wo man sich angesichts der Objektfülle schon fragt, wie der Kollege diese überhaupt noch unterbringen konnte… Nach einem kleinen Mittagsimbiss ging es zum Hafen mit den museumseigenen Schiffen SAMKÅ und BONAVISTA sowie den Bootshallen, Schuppen und Werkstätten. Da kann man schon neidisch werden! Nach so viel Input war auch der letzte Zweifler (sofern es ihn überhaupt gegeben hat) von der Sinnhaftigkeit des Netzwerkes Maritimes Erbe überzeugt. Alle Teilnehmer einigten sich darauf, die Homepage www.maritimeserbe.eu bzw. www.denmaritimearv.eu auch nach Auslaufen der EU-Förderung weiter zu pflegen.

Inspiriert und erfüllt trat die Gruppe die Heimreise an – aber nicht ohne zumindest das nächste Netzwerktreffen angedacht zu haben: die Vereine um das Hjortspringboot auf Alsen und das Nydamboot sprachen schon einmal spontan und mutig eine Einladung für 2016 aus – auch wenn es nicht einfach werden wird, die gastfreundliche Vorlage von Ærø zu toppen!

Stefanie Robl Matzen, Museum Sønderjylland Kulturhistorie Aabenraa
Susanne Grigull, Flensburger Schifffahrtsmuseum

Wie 1855: Bunte Mischung!

Sommer, Sonne, Wind und bunte Mischung. Und große Gegensätze trafen aufeinander. Hier der uralte Nordseekutter GRØNNE ERNA, 1908 in Esbjerg gebaut, und da die elegante Sonderklasse TILLY XV vom Starnberger See, für Prinz Heinrich gebaut und 103 Jahre alt. Daneben war vom Folkeboot bis zum Wikinger alles vertreten. Die 4. KONGELIG CLASSIC, erstmals ohne EU Fördermittel realisiert, war wieder ein voller Erfolg. Wir freuen uns auf 2016!



27.- 30.AUGUST 2015

FLENSBURG · SØNDERBORG · AABENRAA

www.kongelig-classic.com

WERKSTATT

Sie riechen, sie machen Lärm oder sind leise, Werkstätten, die für den Schiffbau und für die Schifffahrt arbeiten, haben ihre handwerkliche Seite verloren. Maschinen und Automaten haben die Fertigung übernommen. Kleine Werkstätten sterben aus, sie können im Konkurrenzkampf nicht mithalten. Mit ihnen sterben Berufe und Techniken, mit ihnen gehen auch Klänge und Gerüche verloren.

LAUT UND LEISE

Klonk, klonk, klonk, klongelongelink... klonk, klonk, klonk, klongelongelink... kleine Pause, und dann wieder: Klonk, klonk, klonk, klongelongelink...
Von weitem hört man den Schmiedehammer über den ganzen Hafen. Drinnen ist es heiß. Die Schmiedekohle glimmt vor sich hin, dann schiebt der Schmied in seiner braunschwarzen Lederschürze den Ruderbeschlag mit der langen Zange wieder zwischen die Glut und tritt mit dem Fuß den Blasebalg. Die Luft faucht von unten durch die Kohle, Funken stieben und die eben noch tiefrote Glut färbt sich leuchtend weiß und bringt den eingeschobenen Beschlag wieder zum Glühen. Wieder saust der schwere Schmiedehammer mit kräftigen Schlägen auf das glühende Eisenteil. Eindrucksvoll, wie sich langsam die zukünftige Form des Beschlages abzeichnet. Der Schmied dreht und hebt mit der Zange das Werkstück und nach den formenden Schlägen kommt der Hammer mit leichtem Klongelingeling auf dem Amboss zur kurzen Ruhe. Schon geht das Spiel von vorne los.
Alte Werkstätten haben etwas Faszinierendes, aber wo kann man diese Handwerke noch sehen? Allenfalls im Freilichtmuseum oder auf Handwerkermeilen bei Stadt- oder Hafenfesten, wo sie ein bisschen Exotik ins „Event“ bringen. Dabei sind diese Gewerke eigentlich die wirklichen Ereignisse. Wo kann man schon einen traditionellen Segelmacher nähen sehen, wenn er mit dicker Segelnadel und gewachstem Garn in mühsamer Handarbeit ein 16 mm dickes Liektau Meter für Meter um ein traditionelles Segel näht. Da ist Stille auf dem sogenannten Takelboden. Er sitzt auf seiner Takelbank und drückt mit seinem ledernen Segelhandschuh die dreikantige Segelnadel durch das dicke Tuch. Der Segelhandschuh ist eigentlich ein Fingerhut, nur dass hier mit dem eisenverstärkten Handballen die Nadel durch das Tuch gedrückt wird. Das aus einzelnen Tuchbahnen zusammengenähte 30-40 qm große Segel liegt dabei ausgebreitet auf dem Boden und der Segelmacher arbeitet sich Meter für Meter vorwärts. Nur der Holzboden knarrt ab und an.
Jede Werkstatt hat ihren Klang und ihren Geruch. Wenn die Bandreißer an der Elbe die Weidenzweige in Längsrichtung aufreißen und so halbieren, macht das ein eigentümlich hell zischendes Geräusch und es riecht harzig-frisch. Mit diesen halbrunden Zweihälften wurden Reifen geformt, die die Fassdauben der Butterfässer zusammenhielten. Eisenreifen waren dafür nicht geeignet, denn die Butter mochte keinen Rost. Das vierte Foto von oben zeigt die Werkstatt eines Bandreißers und gleich darunter ist ein Böttcher bei der Arbeit zu sehen. Ein Fassmacher, bzw. hier eine Fassmacherin im maritimen Museum Mystic Seaport. Sie fertigt die einzelnen sog. Dauben, die Bretter, die richtig konisch gefügt und über Glut gebogen das fertige Fass ergeben. Hier sind die Fässer mit Eisenreifen zusammengehalten, wie wir das von unseren Rumfässern kennen. Für diese Reifen war dann wieder der Schmied zuständig, der in Flensburg im Hof Norderstr. 20 a seine Schmiede hatte und auch die Eisenreifen für die hölzernen Räder der Bollerwagen schmiedete. Lautes Arbeiten. Wie anders die Geräusche beim alten Uhrmacher, der sich um die Chronometer der Schiffe kümmerte. Die mussten so genau wie möglich gehen, denn von dieser Genauigkeit hing die ganze Navigation ab. Wer „nicht richtig tickte“, verfehlte sein Ziel. Was für ein unablässiges Ticken in dieser Werkstatt. Mit kraftvollem tack, tack verschafften sich die Perpendikel der großen Standuhren der Kapitänshäuser Gehör, die hier zur Reparatur stehen und dazwischen die unzähligen leisen Ticker und Tacker der Wecker und Taschenuhren, die sich in wildem Durcheinander auch Gehör verschafften, als wollten sie sagen, ich bin auch noch da! (3. von oben). Das zweite Foto von oben zeigt die Arbeitshütte eines Hummerfischers, der sich einen neuen Hummerkorb baut und ganz unten sehen wir die Werkstatt eines Bildhauers bzw. eines Schnitzers, der für die Gallionsfiguren und Namensbretter der Schiffe zuständig war. Auf der linken Seite zeigt das große Foto eine Schmiede, darunter eine über die Zeit gerettete Bootsbauerwerkstatt aus dem Altonaer Museum, daneben die Zangen und Hammersammlung einer Schmiede im Seefahrtsmuseum Marstall, darunter die Werkstatt eines Riggers und Taklers in Mystic und unten links die Werkstatt des Maritimen Museums Barcelona. Die ist gar nicht historisch. Hier wird ganz aktuell gearbeitet und es riecht wunderbar nach Holz und man hört den Unterschied von Fuchsschwanz und Feinsäge, von Beitel und Stemmeisen. Ob die nächste Generation solche Klänge und Gerüche noch wahrnehmen wird und unterscheiden kann? Oder sind die Ohren schon vom Verkehrslärm und den Bieps und Doings der Handys und Tabletts verstopft? Sind die Nasen schon dicht von Mc Donalds Frittenduft oder ist da noch Platz für feinere Unterscheidungen. Ganz sicher. Aber diese Gerüche und Klänge der Werkstätten werden unwiederbringlich verschwinden. Und damit auch die Atmosphäre von kleinen Werkstätten mit Menschen bei der Arbeit, bei ihrer Handarbeit. Menschen, die stolz auf das sehen, was sie mit ihren Händen geschaffen haben.

Rainer Prüß

KAPITÄNSWEG · KAPTAJNSRUTEN · MOBILGUIDE

Der Start ist am Schifffahrtsmuseum, dann geht es die Hafenwestseite entlang, um die Hafenspitze an die Ostseite bis oben auf den Hang der St. Jürgen-Straße und wieder zur Hafenwestseite.

Die Info-Tafeln sind leicht zu erkennen und beidseitig auf Deutsch und Dänisch beschriftet. Die Wegmarkierungen sind in die Gehwege eingelassen und weisen mit dem Steuerrad den Weg.

Kapitänsweg erneuert

Wenn vor hundert Jahren ein Segelschiff in den Flensburger Hafen einlief, waren für den Kapitän vielfältige Aufgaben zu erledigen. Er musste die Ware verzollen und die Entladung vorbereiten. Notwendige Reparaturen am Schiffsrumpf oder an den Masten wurden bei den Handwerkern besprochen und neue Steuerleute oder Matrosen angeheuert. Rund um den Flensburger Hafen finden sich noch viele Spuren dieses längst vergangenen Hafentreibens, die seit 2000 auf Flensburgs schönstem Stadtrundgang, dem Kapitänsweg, erkundet werden können. In diesem Frühjahr wurde die längst überfällige Erneuerung des Kulturpfads abgeschlossen und der Kapitänsweg erstrahlt nun in neuem Glanz. Eine kostenlose App schafft zudem ein Stück Barrierefreiheit für Sehbehinderte und Blinde.

„Ein Tag im Leben eines Kapitäns.“ So lautete das Motto des maritimen Stadtrundgangs, der im Mai 2000 vom damaligen Oberbürgermeister Hermann Stell sowie von der damaligen Vorsitzenden vom Flensburger Regional Marketing, Ulrike Jessen, eröffnet wurde. Der Kapitänsweg beginnt am Schifffahrtsmuseum und folgt einem fiktiven Flensburger Kapitän auf seinem Landgang vor rund 100 Jahren. Der Weg ist mit Bodenmarkierungen versehen. Die Stationsschilder beschreiben die historisch maritimen Orte dieses Weges. Auf knapp 5 km führt der Weg dabei sowohl zu den bekannten Sehenswürdigkeiten der Stadt wie dem Kompagnietor, der St. Marien Kirche oder dem Westindienspeicher, als auch in Ecken und Winkel, deren Geschichte selbst mancher Flensburger nicht kennt. – Was hat es mit der Ballastbrücke auf sich? Wer lebte rund um die St-Jürgen-Straße und den schmalen Gängen, die runter zum Hafen führen? Wie sah das Leben im Hafenquartier zwischen Norderstraße und Oluf-Samson-Gang aus? Diese besondere Mischung macht den Kapitänsweg bei Touristen wie Einheimischen so beliebt. Erdacht hat sich das Ganze damals Rainer Prüß mit Unterstützung von Museumsleiterin Dr. Jutta Glüsing und dem Stadtarchivar Dr. Broder-Schwensen. – Das Seemannsgarn sollte zwar unterhaltend, aber durchaus historisch korrekt sein! Folgerichtig übernahm

das Schifffahrtsmuseum auch die Verantwortung für die Wartung und Pflege des Weges.

Nach über zehn Jahren waren die Tafeln der 14 Stationen durch Witterungseinflüsse, Vandalismus und Schmierereien in einem solch schlechten Zustand, dass eine komplette Erneuerung unvermeidbar wurde. Bei näherem Hinsehen entpuppte sich das Projekt jedoch als aufwendiger als zunächst gedacht. Die alten Druckvorlagen waren technisch nicht mehr zu öffnen. Das bedeutete, dass alle Texte neu erfasst und die zahlreichen Bildvorlagen in verschiedenen Archiven neu recherchiert werden mussten. Die Neuerstellung der Tafeln bot damit aber auch zugleich die Chance, die Texte – weiterhin auf Deutsch und Dänisch – und die Bildauswahl redaktionell zu bearbeiten sowie die graphische Gestaltung insgesamt aufzufrischen. Typographisch wurden die Tafeln klar an das neue Erscheinungsbild des Schifffahrtsmuseums angepasst. Zugleich signalisiert der hellgrün hinterlegte Einleitungstext auf jeder Tafel, dass der Kapitänsweg ein Teil des Historischen Hafens ist. Kurzum: Man konnte nicht einfach die alten Tafeln neu auflegen, sondern musste im Prinzip alle Tafeln neu gestalten. Dies kostete nicht nur Zeit, sondern auch Geld – eine Investition, die nicht so einfach aus dem Jahreshaushalt des Schifffahrtsmuseums finanziert werden konnte. Hilfe kam schließlich vom Verschönerungsverein Flensburg (VVF), vom Förderverein Flensburg Regional Marketing (FFRM) und nicht zuletzt vom Förderverein des Schifffahrtsmuseums. Alle Vereine erkannten den besonderen Wert des Kapitänswegs für die Vermittlung der lokalen Besonderheiten des Flensburger Stadtbildes und beteiligten sich maßgeblich an der Erneuerung der Stationstafeln. Um die Finanzierung auf eine breite Basis zu stellen, riefen die Vereine interessierte Flensburger Kaufleute und Unternehmen dazu auf, das Projekt mit Stationspatenschaften zu unterstützen – einem Aufruf, dem der Förde Direkt Service (FDS), Medizinfo, Die Mürwiker und das Wein- und Rumhaus Braasch gerne gefolgt sind. Die letztliche Produktion der Tafeln konnte Dank des Engagements der Flensburger Druckerei Printline relativ kostengünstig gehalten werden.

Die Erneuerung des Kapitänswegs bot darüber hinaus auch die Möglichkeit, sich mit Fragen der Barrierefreiheit auseinanderzusetzen. „Inklusion und Barrierefreiheit gewinnen mehr denn je auch für kulturtouristische Angebote an Bedeutung“, betont Ingenieur Hans Protschka, der für die Aufgabe eine technische Lösung entwickelt hat. Dank der großzügigen Förderung der Fabrikant Mads Clausen Stiftung wurde im Zuge der Neugestaltung der Informationstafeln der Kapitänsweg nun um eine mobile Komponente erweitert, mit deren Hilfe alle Informationen nicht nur Sehenden, sondern auch Sehbehinderten und Blinden zugänglich gemacht werden. Mit Hilfe der kostenlosen, mobilen Applikation des Informationsdiensts k.now können die Nutzer mit ihrem Smartphone via QR-Code die Informationen zu jeder Tafel abrufen. Schriftgröße und Hintergrundfarben sind dabei individuell anpassbar, Screenreader-Programme können die Tafeltexte problemlos wiedergeben. Als zusätzliches Feature bietet die App eine geografische Karte, auf der die Standorte der Tafeln angezeigt werden. Außerdem finden die Nutzer Hinweise auf nahegelegene Sehenswürdigkeiten und die nächsten Busverbindungen.

Im April dieses Jahres war es dann endlich soweit: Das Projekt konnte erfolgreich abgeschlossen werden. Die Sommergäste der Stadt hat's gefreut, aber auch einem zünftigen Herbstspaziergang rund um den Hafen steht nun nichts mehr im Wege!

Dr. Thomas Overdick,
Museumsleiter
Flensburger Schifffahrtsmuseum

Ein Mann und sein Schiff

ACTIV

Seit 3 Dutzend Jahren habe ich Vermögen und maritime Leidenschaft in die ACTIV versenkt, und ihr wart dabei! Das möchte ich feiern. Im Juni ist sie in Norwegen, um von Bergen aus die dortigen Fjorde, besonders den Hardangerfjord zu bereisen. Ich lade Euch ein, eine Woche mit mir zu schippern. Jonas samt Crew und Koch freut sich auf befahrene Activisten!“

ACTIV

Blick zurück. Wir verlassen Rosendal mit Kurs auf die schöne Ankerbucht der kleinen Insel Ramsa am Ausgang des Hardangerfjord. Es weht eine leichte Brise und wir kommen gut voran.

Der Anker sitzt und gleich wird die Jolle ausgesetzt. Wer will zuerst? Stephan, Claudia und Jürgen wollen die Bucht erkunden. Schon ist das kleine Luggersegel gesetzt und es geht los!

„Buchteln". Claudia und Norbert genießen still den Anblick der schroffen Fjordufer, Chris hat einen entspannten Schnack mit Volkwin und Finkwärder-Jürgen liegt faul in der Fock. Entspannung pur.

Volkwin Marg gehört mit seiner ACTIV seit Jahrzehnten zur Flotte des Museumshafens Flensburg. Und mindestens genauso lange zieht er mit den schändlichsten Preisen der Rum Regatta von dannen. 3 Dutzend Jahre Eigner eines 3-Mast Bramsegelschoners zu sein, aus einem aufliegenden Rumpf wieder einen stolzen Segler zu machen, den in Fahrt zu bringen und ihn dann über die Weltmeere reisen zu lassen, dazu gehören nicht nur Mut und Phantasie, dazu gehören auch Freunde, die diesen Weg mit Know-how, Durchhaltevermögen, Leib und Seele und dreckigen Kommentaren begleitet haben.

Die Einladung zu einer Woche Hardangerfjord kam aus heiterem Himmel. Mit dabei waren natürlich Jonas Begsøe, der langjährige Skipper der ACTIV, sein Vorgänger Chris Dam Jensen aus Svendborg, Michael Thönnesen („Thönne", der nach der ersten Reise Schiffsausrüster wurde und seine Firma TOPLICHT gründete), Claudia und Norbert Kühn, Bootsbauer Stephan Ernst und „Obermaschinist" Jürgen Willing aus Finkwärder, allesamt Menschen der ersten Stunde und der ersten verwegenen Reisen mit der frisch restaurierten ACTIV, alles nach dem Motto: Weiß hier einer wie's geht? Mit dabei auch Simon Ernst und Volkwins Tochter Nele, die mit ihrer unermüdlichen Angelei für den frischen Fisch sorgte, Konrad Eyferth, Illustrator und begnadeter Brotbäcker, und natürlich Rainer Ullrich (für die Flensburger „Ulli Hamburg"), der als Expeditionsmaler locker die schönsten Norge-Aquarelle auf's Papier zauberte. Dazu als Mannschaft die junge Lola, die leichtfüßig durch die Takelage hüpfte, Phillip und Smutje Eddi, der alle mit seinen mehrgängigen Menüs zum Staunen brachte. Er hatte in seiner Studienzeit in Kopenhagen nebenbei als Küchenhilfe im weltbesten Restaurant gejobt und sich alles abgeguckt.

Segel setzten. Wer will rauf in die Takelage? Lola flitzt elfengleich die Wanten hoch und packt das Stagsegel aus. Stephan muss natürlich auch hoch. Wer will noch mit in die luftige Höhe?

Naaa? Kriegen die das auch klar da oben und machen die das auch alles richtig? Jonas hat als Skipper die Verantwortung und mit wachem Blick kommt noch der eine oder andere Kommentar.

Segler nennen es „Buchteln". Bucht suchen, Anker werfen, Jolle aussetzen, Jolle segeln, angeln, quatschen, lesen, dann Tisch decken, Essen fassen, Abwaschen, Rotwein testen, ausloten wie lange der Vorrat und der Erzählstoff reichen, dann Petroleumfunzeln löschen und ab in die Koje. Am nächsten Morgen zieht leichter Kaffeeduft durch die Gänge. Wieder gibt es ein Super-Frühstück mit Konrads frischgebackenem Brot an der großen 14 Personen-Back und dann: Auf gehts! Anker lichten. Der Generator hat leider 'ne Macke. Der Saft reicht nicht für die hydraulische Winsch, also Handarbeit. Puuuuh...

Auch Thönne guckt. Dann gibt es den verdienten Schluck!

Dann Segelsetzen und los geht's durch den traumhaften Fjord. Von Überall grüßen kleine Leuchttürme. Wir kreuzen den Weg eifriger Fjordfähren. Die schneebedecken Kuppen der Berge versuchen sich von den tiefhängenden Wolken zu befreien. Jürgen sitzt am Ruderhaus, liest plattdeutsche Verse und gniggelt in sich hinein. Ulli laviert sich mit leichter Hand durch die gesamte Blautonpalette seines Tuschkastens und Stephan läuft bei Allem das Herz über. An der Wäscheleine pendeln frisch gewaschene Socken und ein paar feuchte Kopfkissen tropfen aufs Vorschiff. Auf dem Achterdeck wird gespleißt

Vorm Wind Kurs. Da wird an der unteren Rah die Breitfock gesetzt. Ein ziemlich großer vierkanter Lappen, der da ohne Winschen an drei Holepunkten gesetzt wird. Das braucht Manpower.

Lola schrubbt Deck und die Männer an den Fallen versuchen, das Piekfall durchzusetzten. Das geht nur zu viert. Wie an der Ankerwinde. Nach einer Minute kurbeln ist man ziemlich fertig...

Kartoffeln schälen muss auch sein. Ordentlich!

Das ACTIVE-Team !

Konrad knetet Brotteig. Alles echte Handarbeit!

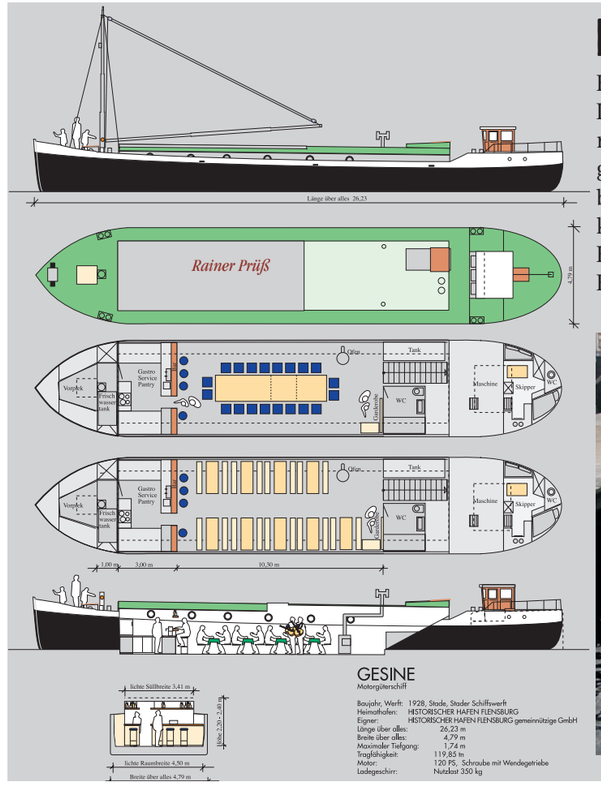
und Thönne gibt Kommentare zum Zustand des einen oder anderen Mastringes. Dann meint Jonas wir müssten Norheimsund anlaufen. Der Generator braucht ein Ersatzteil. Norheimsund ist die Überraschung. Es hat ein wunderbares maritimes Freilichtmuseum. Hier arbeiten Bootsbauer, Reepschläger, Schmiede und restaurieren vorbildlich historische Schiffe. Aber der ungeplante Aufenthalt bietet noch einen unerwarteten Höhepunkt. An diesem Wochenende ist Træbåt-Festival und immer mehr hölzerne Fischkutter, Inselversorger, klassische Motoryachten und Ruderboote laufen in den kleinen Hafen ein. Natürlich müssen wir gucken. Hier und da gibt es einen informativen Schnack über Funktion, Bauweise und auch ein kleines Øl. Dann nach einem Spaziergang zum nahegelegenen imposanten Wasserfall noch eine Überraschung: Das Festival wird eröffnet vom Bergen Symfonieorchester. Volkwin kauft als Ersatz für den verlorenen Segeltag kurzerhand Karten für alle. Und dann kommt's. Umgeben von alten Holzschiffen, Wasserfällen, schroffen Felswänden und vereisten Bergkuppen spielen die Bergener Symphoniker Edvard Grieg, Peer-Gynt-Suite. Fast wie im Film. Und eigentlich Klischee. Aber trotzdem überwältigend.

Am nächsten Morgen holt uns der Shuttle Bus ab. Rein in den Flieger und zack wieder zu Hause.
Danke Volkwin. Das war der traumhafte Abschluss einer langen Fahrens- und Lebenszeit mit ACTIV als „Lebensabschnittsgefährtin". Und nun? Wir werden älter, ACTIV wird älter. Wir werden sehn und lassen uns überraschen. ACTIV wird hoffentlich noch lange Zeit Menschen beglücken, die ein Auge für die Schönheiten dieser Welt haben. Deine ACTIV ist Teil dieser Schönheiten und wir hoffen, dass sie auch in Zukunft immer wieder Flensburg anlaufen wird. Glückliche Reise!

Rainer Prüß

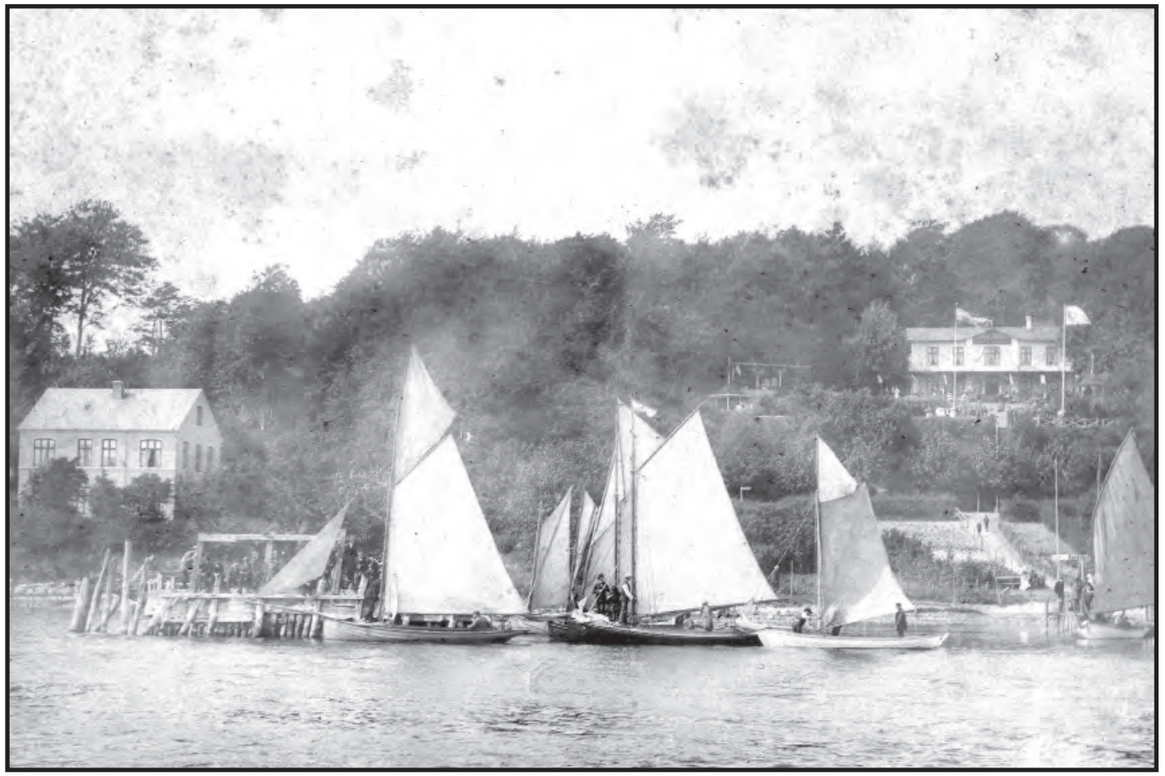
der Schreck war groß

Es kam aus heiterem Himmel. Kay guckte morgens über die Steganlage der Klassischen Yachten und sah wenig Erfreuliches. Die AR schubberte am Nachbarschiff, die Heckboje schwamm nicht da, wo sie schwimmen sollte und die AR hing nur an einer zweiten Reserveleine. Die genauere Untersuchung des Sachverhaltes brachte Gewissheit. Siehe oben. Die Haltekette der Boje war an der Befestigung am Gundgewicht komplett durchgescheuert. Oder gerostet? Jedenfalls Alarm. Wenn das passiert, ist wahrscheinlich nicht nur ein Boot und eine Festmacherboje betroffen. Frank Petrys Tauchgänge brachten es dann an den Tag: Leider kein Einzelfall, alle Ketten sind betroffen. Die Yachten wurden sofort längsseits in Päckchen an den Schwimmsteg in Sicherheit gebracht. Die Untersuchung der Ketten zeigte weitere Besonderheiten. Die ersten 1 1/2 Meter über dem Schlickboden waren sie kaum korrodiert, aber dann im oberen Ende auf die halbe Gliederdicke minimiert. Das hieß wohl Sauerstoffmangel am Hafengrund. Aber unabhängig davon muss jetzt eine sichere Lösung her. Die sichere und längerfristig kostengünstigste heißt Boxenpfähle. Der Antrag läuft...



Feste feiern auf GESINE

Feiern im HISTORISCHEN HAFEN
Das historische Frachtschiff GESINE hat alles was man zum Feiern braucht. Entweder für Selbstversorger oder mit Service. Für alle Anlässe vom Geburtstag bis zur Firmenfeier mit viel Platz unter Deck. Was das kostet? Kommt drauf an.
Einfach anrufen. Fragen kost nix!
HISTORISCHER HAFEN Tel. 0461 18 29 18 02
Frank Petry

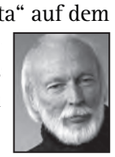


Zwei Bilder aus dem FSC Archiv. Wenn Sie mehr über diese Fotos wissen, über Details zu Wasser oder zu Lande, dann freuen wir uns mit dem Flensburger Schifffahrtsmuseum über Hinweise.

Bildbetrachtung

10 jahre Flensburger Regatta und der Verein KYF

Regattateilnehmer an der Kollundbücke um 1900. Die Aufschrift Kollund ist bei starker Vergrößerung auf dem Giebelschild bei der Gaststätte mit den wehenden Fahnen noch zu lesen. Die Anlegebrücke scheint schon ziemlich ramponiert, aber es ist buntes Treiben auf der Brücke und den Regattabooten. In der Mitte des vorigen Jahrhunderts waren Lustboote und Gebrauchsboote in dieser Region noch identisch. Viele Menschen hatten ein Boot zur Fischerei für den Hausgebrauch, wie sie auch ein eigenes Stück Land hatten. So war es naheliegend, am Sonntag bei gutem Wetter eine Tour mit der Familie zu unternehmen. Bootlose Menschen konnten sich ein Boot bei einem Fischer leihen, der dann oft als kundiger Begleiter mit fuhr. Manche Fischerjolle und manches ausgediente Lotsboot wechselte bei Gefallen den Besitzer und wurde zur reinen Lustyacht. Andere zunächst als Lustyacht gebaute und genutzte Boote endeten nach dem ersten Überschwang wieder in der Fischerei. Nur wenige gutsituierte Geschäftsleute hielten sich Yachten nach englischem Vorbild, denn die Zeiten in der Region der Fjorde waren in der ersten Hälfte des Jahrhunderts durch die diversen Kriege nicht besonders rosig. In England hingegen lief die Industrialisierung mit Volldampf und schuf die Grundlage für den Segelsport in großem Stil. In Belten, Sunden und Förden, aber reichte es nur für die bescheideneren vorhandenen Kragejollen, Sund- und Beltboote, deren Linien bei Neubauten kopiert und zum Teil verfeinert wurden. Sie wurden mit Spriet-, Lugger- oder Gaffelrigg gesegelt und auch dieses Foto zeigt ein buntes Durcheinander dieser Riggformen. Die Klasseneinteilungen der ersten Regatten erfolgten nach Augenmaß und geschätzter Geschwindigkeit. Eine weitergehende Vergütung gab es in den ersten Jahren der 1890er noch nicht. Die Regeln waren denkbar einfach: „Jedes Drängeln und Chikanieren der an den Regatten teilnehmenden Boote beim Start, sowie während des Segelns ist unbedingt untersagt“. Der später einsetzende Streit um Vermessung und Vergütung dauert so lange wie die Geschichte des Segelsportes, was aber die Rum Regatta und die Flensburger Regatta nie erreicht hat. Die erste „Flensburger Regatta“ gab es 1855. Sie markiert den Beginn des Segelsports auf der Westlichen Ostsee. 150 Jahre später im Jahr 2005 war dies der Anlass zur Gründung des Vereins „Klassische Yachten Flensburg e.V.“, (KYF) und der ersten Wiederbelebung der „Flensburger Regatta“ auf dem historischen Kurs zwischen Hafen und Ochseninseln. In diesem Jahr feiern beide 10-jähriges Jubiläum und die Regattaszenerie gleicht dem Foto mit den alten Segelschiffstypen.
Alte Typen segeln alte Typen... Typisch! ■



Rainer Prüß

Nur wer beweglich ist wird überleben, so die Haltung einer hier tätigen Werft. Mit großem Aufwand wurde die von Ortsansässigen auch Schiffsgarage genannte Halle jetzt mit einem Unterwasserschiff versehen und damit schwimmfähig gemacht. Sie erhielt zudem den hier bereits montierten Schiffsbug mit Steuerhaus, damit man weiß, wo vorne ist. Einsatzbereich der schwimmenden Schiffsgarage werden die Offshoregebiete der Nordsee sein. Man wartet jetzt noch auf die Anlieferung des Hecksegmentes mit der Einfahrtklappe. Nach Feierabend können die Windananlagenbauer beim oft schlechten Wetter der Nordsee die beteiligten Versorgungsschiffe nachts wie es sich gehört in die Garage fahren und sind so nicht Wind und Wetter ausgesetzt. Die Standzeit der verwendeten Schiffslacke lässt sich so erheblich verlängern. Die Werft zeigt mit diesem Marine-Projekt wieder ihren technologischen Weitblick beim Thema Offshore Bedarf. *RP*

Schwimmhalle

In einer spektakulären Entscheidung hat der Fachbereich Stadtentwicklung die Versetzung des Hafenspeichers angeordnet. Das Sammelsurium von über die Stadt verteilten Ziegelbauten der ortstypischen Ziegler-Baukultur könne nicht weiter hingenommen werden. Gebäude wie das Deutsche Haus, der Burghof, AVS und Goetheschule, sowie etliche Ziegel-Villen der Marienhölzung und der Stuhrsalle gehörten aus städtebaulichen Gründen zentral um das Deutsche Haus positioniert, um einem vernünftig geziegelten Stadtbild Genüge zu tun. Die Versetzung des Ziegelspeichers soll in einer Nachtaktion erfolgen, um den möglichen Widerstand linker Aktivisten am rechten Hafenufer zu verhindern. Die Schwerlastkräne wurden bereits geordert. Der abgebildete Ziegelspeicher soll seine neue Position auf dem Parkplatz des Deutschen Hauses finden. Damit wird deutlich, was wir in Flensburg auch in Bezug auf innerstädtische Verdichtung bewirken können. Kritiker hingegen meinen, wir in Flensburg wären nicht ganz dicht. *RP*

DAMPFER „ALEXANDRA“

Förderverein Salondampfer „Alexandra“ e.V.

Der Förderverein Salondampfer „Alexandra“ e.V. hat es sich zur Aufgabe gemacht, das Schiff zu erhalten, den Schiffsbetrieb zu sichern und zu dokumentieren. Der Verein hat ca. 500 fördernde Mitglieder und wird vom Kuratorium Salondampfer „Alexandra“ unterstützt. Alle Beteiligten arbeiten ehrenamtlich bei der Durchführung der Vereinsaufgaben.

Das Schiff als fahrfähiges, technisches Kulturdenkmal zu erhalten, erfordert neben dem großen persönlichen Einsatz, eine Menge Geld. Helfen Sie mit, dieses schöne Schiff zu erhalten. In der Saison von Mitte Mai bis Anfang Oktober können Sie bei öffentlichen Fahrten Dampfschifffahrt erleben. An Deck, im Salon oder in der Restauration werden Sie zurückversetzt in die „gute alte Zeit“ der „Petuhtanten“. Übrigens trugen damals fast alle Damen einen Hut und sprachen das für Flensburg typische „Petuh“.

Wäre die „Alexandra“ nicht da, hätten Sie garantiert gesagt: Sie fehlt! Die „Alexandra“ kann für Gästefahrten oder maritime Großveranstaltungen gechartert werden. Für den Service an Bord sorgt die Besatzung. Auf Wunsch Vollservice (Bustransfer, Hotelreservierung, Programm, Musikunterhaltung, Catering ...)

Preise nach Vereinbarung. **Willkommen an Bord!**

SALONDAMPFER ALEXANDRA

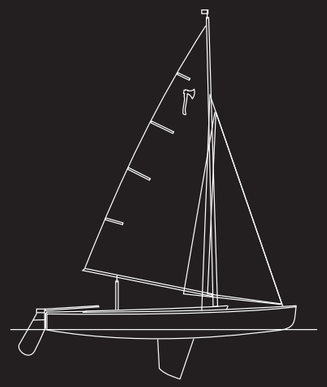
Für Liebhaber:

Es gibt sie wieder, die beliebte handgezeichnete Seekarte mit allen Vereinen an der Förde. Sie können für Ihren Rahmen die Größe selber bestimmen! Interessiert?

Tel. oder mail genügt. 0461 902190 oder pruess@rainer-pruess.de

10 Jahre Sammlung Klassische Yachten

Auf Jollen kann man richtig Segeln lernen. Jollen sind klein und sie reagieren direkt auf jede Ruderbewegung oder Segelstellung. Sie sind schnell, sportlich und nicht nur für Jugendliche ein großes Vergnügen. Hier sind die ersten drei Jollen den neuen Sammlung.



PIRAT (5 m)

ZUGVOGEL (5,80 m)

BM-JOLLE (6 m)

JOLLEN

Die Sammlung entwickelt sich...

Der neue Jollenponton schwimmt schon. an neuen Pfählen.

12‘ Dinghy

O-Jolle

Lange geisterten in diesem Blatt Such-Anzeigen umher, die von einer zu gründenden Sammlung „klassischer Jollen“ kündeten.
2014 war es dann soweit: „Anacoana“, ein Pirat aus dem VEB „Yachtwerft Berlin“ von 1959 war die erste Jolle, die am Schwimmsteg der klassischen Yachten festmachen durfte.
Nachdem ihre Restaurierung durch die legendäre HighTech Ansiedlung einer Werft für Flugboote (der Autor musste deswegen seine Werkstatt am Harniskai verlassen) den entscheidenden Schub bekam, titelte „Flensborg Avis“: „En Jolle flöi gennem Luften“ („Eine Jolle kam geflogen“), als das Boot am Ladebaum der „Gesine“ zum ersten Mal seit Jahrzehnten wieder zu Wasser gelassen wurde.
Seitdem hat die Idee einer Jollensammlung an Fahrt gewonnen: ein Zugvogel („Giga“,1971) folgte im gleichen Jahr. Der Zugvogel wurde 1960, wie auch der Pirat 1938, als Siegerentwurf einer Ausschreibung der Zeitschrift „Die Yacht“ für eine kostengünstige Wanderjolle zu einer der weitverbreitesten Jollen Deutschlands, die immer noch gebaut und gesegelt werden. Eine BM Kieljolle aus den Niederlanden (BM = Bergumer Meer, Entwurf von 1931) mit der markanten Steilgaffel kam 2015 dazu.
Zur Zeit sind in Arbeit: ein Neubau eines 12‘ Dinghys in Vollholz (1913 konstruiert und 1920 und 1928 olympische Klasse) und die Restauration einer O-Jolle von 1953.
Die O-Jolle ist für die olympischen Segelwettbewerbe 1936 als Ein-Mann Jolle konstruiert worden und erfreut sich auch heute noch (in modernen Materialien und in Holz) großer Beliebtheit. 2015 haben die Klassiker dann, in Zusammenarbeit mit dem „Historischen Hafen Flensburg“, einen Ponton gebaut, der nun die Anlage ergänzt und ab 2016 den Jollen zur Verfügung stehen wird. Hier können dann auch Beiboote und die „Optimisten“ des Nachwuchses ihren Platz finden. Ja, und das Segeln mit Jollen macht doch sowieso viel mehr Spass. Oder?

Herzlich willkommen!

Kay Peters

HAFENGERÜCHE

Ich wurde mit der Behauptung konfrontiert, in dem Buch „Das Rätsel der Sandbank“ von Erskine Childers habe dieser bei der Beschreibung der Fahrt der Ducibella von Flensburg nach Eckernförde u.a. „Hafengerüche“ erwähnt.
Es soll Briten und Amerikaner geben, die dieses Buch nacherleben wollen und zu diesem Zweck nach Schleswig-Holstein kommen! Ein kurzer Part bezieht sich auf die Stadt Eckernförde, die damals mit 121 Fischräuchereien beglückt war - Fischabfälle ohne Ende - Geruch inklusive. Es sollen dem Vernehmen nach wiederholt Amerikaner und Engländer aufgetaucht sein u.a. eine ganze Gruppe englischer Pfadfinder, die die im Buch beschriebenen Plätze bereisten, die sich erfreut über die schöne Stadt Eckernförde geäußert haben, dass es gänzlich anders als im Buch beschrieben sauber und wohlgefällig gerochen habe.
Ich hatte das Buch in der eigenen Bordbibliothek, aber hol‘s der Teufel, es war aktuell natürlich nicht sofort greifbar, also lieh ich es mir in der Bibliothek des Schifffahrtsmuseums aus. Schräg lesen im Schnellleseverfahren brachte kein Ergebnis und das peinlich genaue „Lektorats-Lesen“ mit dem Zeigefinger Zeile für Zeile ließ zwar die ganze Geschichte wieder neu aufleben, aaaber ich fand nur an einer Stelle das Wort „Hafengerüche“, aber kein Wort einer Beschreibung, wie es denn da gerochen habe.
Bevor wir nun wieder Allan Villiers oder Joseph Conrad zu Rate ziehen, zuallererst die Befragung von Zeitzeugen, meinen sichersten Gewährsmann unseren historischer Modellbauer Adolf, als Kadett auf der PAMIR gefahren und damit alter Südamerikafahrer. „Wo hat es gut oder am Besten gerochen?“ Schulterzucken und das charakteristische Mundwinkel nach unten: „Weiß ich nich.. “ … „und wo am Schlimmsten?“ Wie aus der Pistole geschossen: „Buenos Aires.“ „Moment, aber das heißt doch gute Luft?“ „Ja, ja glaubst Du, ... aber der Lotse hatte sich vertan und uns in der Hafenzufahrt auf eine Schlickbank gesetzt und da hingen wir für eine Tidfest, genau im Abwind einer

Wie roch/riecht es in einem Hafen?
Hafenwelt zwischen Wohlgeruch und Gestank

Fleischverwertung oder Abdeckerei oder so ähnlich, es hat erbärmlich … gestunken … den Geruch habe ich heute noch in Erinnerung … brrr“ und das Entsetzen stand ihm in den Augen. „Und in den Häfen Indonesiens, den Gewürzinseln, da müsste es doch nach allen Wohlgerüchen Arabiens, wie auf einem orientalischen Basar gerochen haben?“ „Nee, in allen Häfen, wo ein Fluss mündet, riecht es gleich nach Sch… Umweltschutz/Gewässerschutz wie bei uns hier in Deutschland? Völlig unbekannt.

„Aber irgendwo muss es doch am Schönsten gewesen sein?“ „Jau, Tampico in Mexico“ „So, wieso da?“ „Ja, schöne Holzpier, dahinter so ein Hafenplatz wie ein Marktplatz, Baumumstanden, womöglich auch Hibiscus, eine weiße spanische Kapelle mit Glocke, mexikanische Trompetenklänge und hübsche Mädchen“ „und wonach hat’s gerochen?“ „Weiß ich nich‘, aber es war schön…“
Soweit die Erst-Recherche. Weitere Befragung aller Kapitäne, die ich zu fassen kriegte, auf großer wie auf kleiner Fahrt, ergab als erste Antwort wie oben, es riecht überall gleich nach Sch… es schwimmt aller Unrat im Hafen, wenn er nicht obendrein von einer Ölschlammschicht dem Slot aus der Bilge überdeckt wird, in Lagos spült der Fluss nicht nur tierische Kadaver in den Hafen. Die bettelarmen Menschen schöpfen den Ölschlamm ab und nutzen ihn für ihre Kochfeuer, dementsprechend hängt auch ein Dunst von Verbrennung in der Luft. Es ist kein Geruch es ist schlicht Gestank bestialisch und dann liegt man tagelang auf Reede. Und unsere Sportseglerkapitäne? Sie stellen einhellig fest, es hängt davon ab, woher und wie der Wind weht. Wenn der Wind das verrottende Seegras in den Hafenwinkel treibt und auch noch Fischabfälle dazwischen schwimmen, dann riecht das dort nicht so lecker. An einem Strand an dem altes Seegras angespült wird ebenso. In einem Fischereihafen riecht es eben nach Fisch, durchaus nicht immer nach frischem.
In Hamburg an den Landungsbrücken roch es früher vor dem Einrichten von Gewässerschutzmaßnahmen immer irgendwie nach Treibstoff und Diesel. Im Petroleumhafen roch es dann eben nach Petroleum. Für Viele damals der Duft von Arbeit, Umsatz, Geld und Einkommen.
Aber es gab sie auch die Wohlgerüche der Speicherstadt, wo es nach Kaffee, Tee, Gewürzen, Bananen, Obst oder nach Teppichen roch. Eine Ahnung davon bekommt man, wenn man im Australiahafen in Schuppen 52, der jetzt zum Museum für Arbeit gehört, die alten Lagerhallen besichtigen darf. Allein wenn man zum Tor hereinkommt, hängt ein Duft in der Luft, wie in einem orientalischen Gewürzbasar. Es wird dort nichts mehr gelagert, aber der Duft hängt im Gebälk in allen Fugen und Ritzen, hoffentlich noch recht lange.
Heutzutage soll es dem Vernehmen nach in Häfen wie Kappeln, Maasholm oder auf Bornholm, in denen noch traditionell geräuchert wird, phantastisch duften, wahrgenommen mit der Nase von Fischgourmets. Unsere Freunde, die in Tönning die Dawartzwerft wiederbeleben wollen, erleben und beschreiben den Duft vom Schlick der Eider als „angenehm“ frisch, meerig, eben Nordsee. Das Erleben von Duft ist wohl doch eine rein subjektive Angelegenheit.
Nun ist nach vielen Befragungen der „Hafengeruch“ vom Rätsel der Sandbank noch immer nicht gelöst, oder hat der ganze Hafen von Boston nach der berühmten Boston Teaparty nach Tee gerochen? Sachdienliche Hinweise sind willkommen! Schreiben Sie uns ihre Wahrnehmung von „Hafengeruch“.

Gerd Büker
Schiffshistorisches Archiv Flensburg
www.schiffshistorisches-archiv.de

10 Jahre Sammlung Klassische Yachten

Sie gehört zu den sog. Meter-Klassen, und heute noch beliebt sind sog. 5,5mR, 6mR, 8,mR oder 12mR Yachten. 10mR Yachten sind ausgesprochen selten und finden kaum Klassengegner. Wir freuen uns, dass wir in Flensburg im KYF eine 10mR Yacht präsentieren können. In Heft ... berichteten wir über die umfangreiche Restaurierung auf der Werft von Christian Jonsson in Egernsund.

LUNA VIII

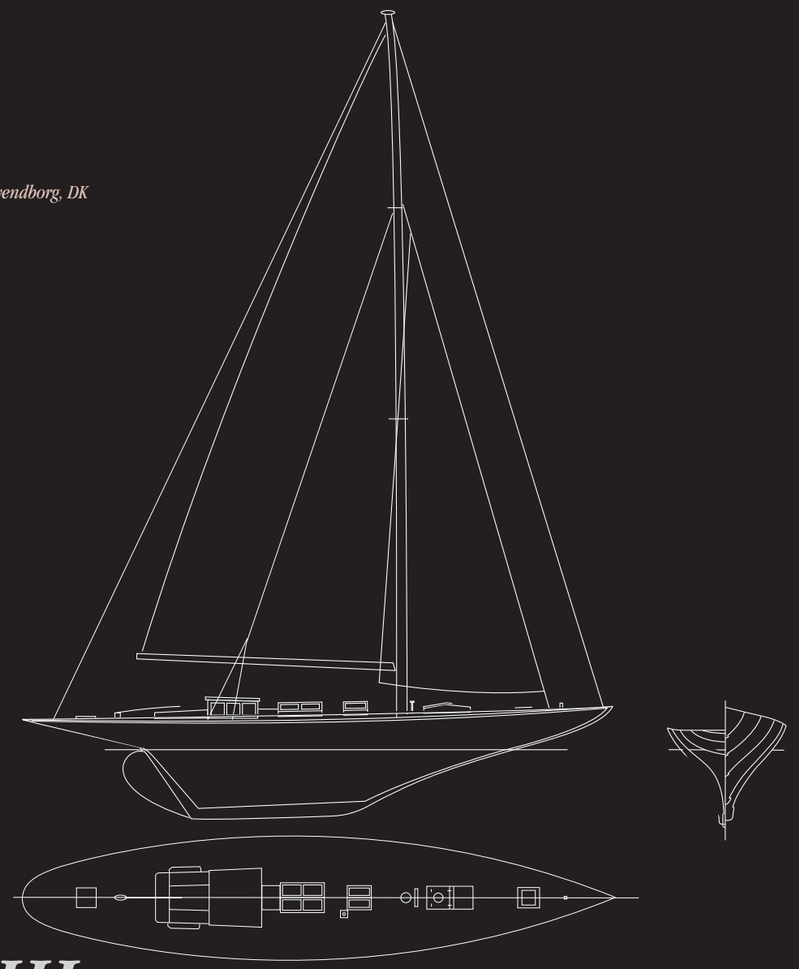
Werft: Sophus Weber in Gl. Hestehauge, Svendborg, DK

Baujahr : 1934/35
Spanten, Kiel und Wegerungen: Eiche
Planken im Unterw: skandin. Lärche,
Überwasser: Mahagoni.

Länge ü.A:	*18,30 m*
LWL:	*11,60 m*
Breite:	*3,60 m*
Tiefgang:	*2,50 m*

Maximale Geschwindigkeit: ca. 9,5 kn

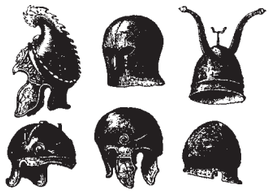
Maschine: 6-Zylinder Perkins mit 115 PS
Steuerung: Pinne



LUNA VIII

LUNA VIII wurde 1934/35 auf der Bootswerft von Sophus Weber in Gl. Hestehauge, Svendborg, Dänemark gebaut. Die Werft zählte am Beginn des 20. Jahrhunderts in Dänemark zu den herausragenden ihrer Art und brachte einige namhafte Internationale Meteryachten hervor. Deshalb erscheint es auch wenig verwunderlich, dass der segelbegeisterte dänische König Christian X. für ein „KDY Øresund Race“ zwei konkurrierende Werften und Konstrukteure mit dem Bau jeweils einer 10 mR-Yacht beauftragt haben soll. Das Boot, das das Rennen gewinnt, wollte Christian kaufen. Warum LUNA von Sophus Weber nicht gewann und daher nicht in den Besitz des Königs überging, ist nicht überliefert. Klar ist aber, dass das Boot im

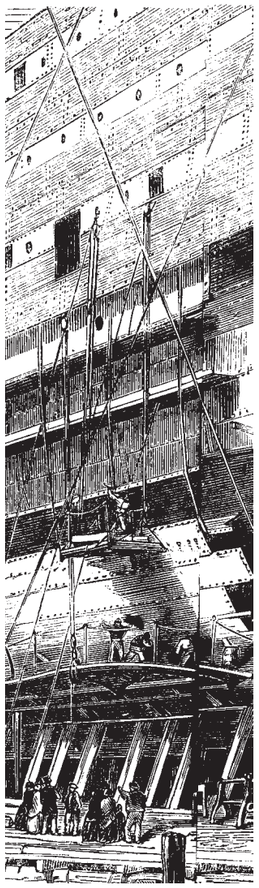
Besitz der Weber-Familie blieb, wieder nach Svendborg zurückgesegelt und leicht modifiziert wurde. In der Folge soll LUNA jahrzehntelang das klassenbeste Boot gewesen sein, also auch schneller als die königliche Yacht, die das Øresund-Rennen gewonnen hatte.
Die 10mR-Yacht LUNA VIII trägt nach wie vor ihre ursprüngliche Segelnummer „DEN 11“ und ist noch weitgehend original erhalten. Die ausladende Rumpfform bildet in der internationalen 10er-Klasse eine absolute Seltenheit. Die 10er-Yachten repräsentieren einen Yachttyp vom Beginn des 20. Jahrhunderts, der besonders im skandinavischen Raum lange Zeit sehr populär war. Der dänische „Seglerkönig“ Christian X. war überzeugter 10mR-Segler.

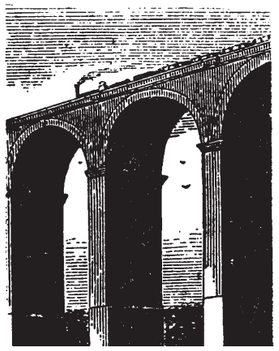


Typen
Das Haithabu-Museum hat jetzt bei Ausgrabungen in der Schweinebucht eine Reihe von Helmvarianten ausgegraben. Sie werden verschiedenen Wikinger-Stammesfürsten zugeordnet.
v.l.n.r.:
Hahnrich de Möve,
Domin der Ledarne,
Hverilmir Thökklimökk
Breidablik Hjemlischick
Jamsaxa Relaxa,
Eichelig Himinbjörk *RP*

Gluck gehabt
Es ist Kongelig Classic in Aabenraa. Es plätschert. Nicht außen, sondern im Schiff. Vier Männer glotzen in die Bilge. 14 Personen sitzen fröhlich auf dem Achterschiff und lästern, dann schwimmen die Bodenbretter.Das ist weniger lustig. Dafür hängt bei CAPELLA der Arsch runter und sie trägt die Nase ziemlich hoch. Das kommt davon, wenn der Auslass der Gasentlüftung wegen Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichtes nicht mehr über der Wasserlinie, sondern darunter liegt und der Zuleitungsschlauch ab ist. Gluck... Gluck... *PF*

Hohe Kunst
Eine ortsansässige museale Werft für historische Wasserfahrzeuge hat den Neubau eines Westindiensegglers in Angriff genommen. Wie man sieht, geht die Arbeit zügig voran. Die Finanzierungskommission (hier bei der Beobachtung des Baufortschritts) hält die Kosten für überschaubar. Das maximale Volumen des maritimen Produktes stünde in reziproker Relation zur adäquat komplexen strukturellen Kapazität der Location, so die differenzierte Beurteilung eines Anlagen-Beraters, und die derzeit am Unterwasserschiff in Arbeit befindliche Kupferbeplankung könne man ja später wieder versilbern. *RP*

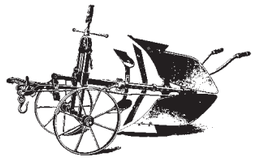




Hohe Lange Brücke
Wie aus gut unterrichteten Kreisen zu erfahren ist, beschäftigt sich die Abteilung Stadtentwicklung wegen der bevorstehenden Oberbürgermeisterwahl bereits mit der Verlegung des Bahnhofs an die Autobahn.
Zu diesem Zweck soll die Strecke Flensburg-Kiel in der Linie Nordstraße Toosbüystraße in ganzer Länge über den Innenhafen geführt werden.
Die Entwürfe für die sogenannte Lange-Brücke liegen bereits vor. *RP*

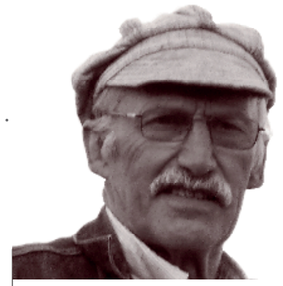
Herzschäkel
Um die verknöcherten Seelen der von den jahrelangen frustrierenden Restaurierungsbemühungen geschädigten Altschiffsbesitzer zu retten, hat jetzt die Firma TOPLICHT ein neues Schäkelmodell entwickelt und den Verkauf mit der Aufforderung gestartet: „Öffnen Sie Ihr Herz!“
AB

Schwerter zu Pflugscharen
Schwerter zu Pflugscharen, nach diesem Motto hat die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen ein Konzept entwickelt, die Seitenschwerter holländischer Plattbodenschiffe zu Torf-Pflügen umzuschmieden. Nach Aussagen des Fachgremiums ist dieser Pflugtyp zum Tiefpflügen in historischen Schiffsrümpfen geeignet, um die Vertorfung in der ganzen Tiefe zu erfassen und den gewonnenen Torf zu Pallets zu verpressen und den am Weltmarkt erzielten Erlös wieder in die Restaurierung zu stecken.
Für dieses Projekt werden noch Pfluglotsen gesucht. *RP*



Bootsmannsstuhl
Ein neuer Typ von Bootsmannstühlen wurde in Dänemark entwickelt, um das Arbeiten im Rigg zu erleichtern. Das traditionelle Sitzbrett wird hier durch einen gesicherten Korb ersetzt, der an langem Arm geführt wird. Der dazugehörige Rollwagen kann selbst bei kleineren Booten mit entsprechender Deckstragfähigkeit auch an Deck gefahren werden.
RP

Das nächste HAFENBLATT erscheint im Mai 2016 zur Rum Regatta.



Schleppend
Muss ja auch mal gesagt werden: Die Arbeiten am Schlepper JONNY gehen schleppend voran, dafür wird aber alles ordentlich.
Böse Zungen nennen den Schlepper auch „Surabaja-Jonny“, frei nach dem bekannten „Drei-Groschen-Opa“. *RP*

Schnupperkurs
Der Schipper eines bekannten Traditionssegler berichtete, in seinem früheren Berufsleben als Flugkapitän habe er beim Öffnen des Seitenfensters vom Cockpit den Flughafen an seinem standorttypischen Geruch erschnuppern können. Ganz zielsicher habe er den Flughafen von Kathmandu erschnuppern können, es habe immer leicht „süßlich“ geduftet nach ...Hasch. *GB*

Ich bin...
ein ganz Loser!
Amin Kauth gehört zu den Altvorderen des Museumshafens und er hatte Pech. Erst wurde er seine NORDLYS los, die strandete in Dänemark bei Bønneup. Da war er sein Schiff los und er war plötzlich ein Schiffsloser. Vorher ging schon immer mal der Motor kaputt. Dann segelte er als Motorloser. Jetzt gehört ihm bei den Klassischen Yachten der 100 Jahre alte Spitzgatter MAIA. Nun verlor das Schiff die Schraube. Armin ist also die Schraube los und damit ein Schraubenloser. Aber noch lange kein Looser, denn er nimmt es gelassen: „Ist ja ein Segelschiff!“
RP

Hüttenkäse
Die gelben Hütten der Klassischen Yachten sollen jetzt der Aufbesserung der Einnahmen des Vereins dienen. Die Vereins Bio-Öko-Abteilung möchte die Dachräume der Hütten für die Hühnerzucht herrichten, um dort mit den Hühnern Hüttenkäse zu produzieren. Die Hühnerleiter wurde bereits gefertigt. Es wird noch ein Zuchtleiter gesucht.
RP

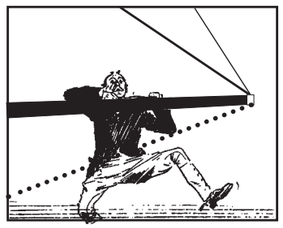
Heimlichkeiten
Beobachtet wurden die Mitglieder des Vereins Museumshafen beim heimlichen mitternächtlichen Training für das Drachenbootrennen 2016. Trainingsmotto der auf professionelles Know-how ausgerichteten Mannschaft: Keine Hektik aufkommen lassen. In der Ruhe liegt die Kraft! *RP*

KONGELIG CLASSIC Protest
wegen „ungerechtfertigter Vorteilsnahme“ wurde von einer versehentlich den segelnden Berufsfahrzeugen zugeordneten klassischen englischen Yacht gegen ein historisches Fischereifahrzeug protestiert. Das Lachsboot hatte sich einen Vorteil verschafft, indem es ein hölzeres Beiboot hinter sich herschleppte und nach freundlichem Nebeneinanderherfahren der Yacht plötzlich davonsegelte.
Das kann man ja nicht einfach machen. *RP*

Faces
Wie sagt Marx: Das Sein prägt das Bewusstsein. Das Sein prägt auch die Physiognomie. Woran erkennt man den Segler hochgetakelter Yachten? Und woran einen Gaffler? Richtig! *RP*

Weltbild
Wie man in Düsseldorf die Welt sieht, zeigt sich an einem Globus im dortigen Schifffahrtsmuseum. Spitzbergen liegt näher an Schottland als Island, und das Mittelmeer ist genau so lang wie breit. Vom Rhein aus ist der Blick aufs Meer natürlich begenzt. Kann aber auch sein, dass man Afrika einfach mehr auf Abstand halten will. *RP*

Sauerei
Alte Herren leben gefährlich. Diese Aufnahme fand sich im Schiffshistorischen Archiv, wurde aber von dessen Leiter bisher aus unerfindlichen Gründen geheim gehalten. Hier der Leiter beim Vermessen eines Klüverbaums. Zirkus Sarasanni hat bereits Interesse angemeldet, weil diese Artistik ohne Netz von der Sensationspresse mit besonderem Interesse verfolgt wird. Der Gefährlichkeitsgrad der Akrobatik wurde in Zirkuskreisen mit 70 Bükerell angegeben. *RP*



Veranstaltungen von Oktober bis Dezember 2015

Flensburger Schifffahrtsmuseum

Veranstaltungen

16. Oktober 2015
Freitag, 14.30 Uhr
Hoch im Norden
Vom städtebaulichen Sorgenkind zum Szeneviertel Rundgang durch den Flensburger Norden mit Gisela Mikolajewicz.
Treffpunkt: Eckenerhaus (Norderstraße 8) Dauer: ca. 2 Std.
Teilnahme 5,– € Anmeldung unter Tel.: 0461/85 29 70 oder
E-Mail:
schifffahrtsmuseum@flensburg.de

25. Oktober 2015
Sonntag, 11.30 Uhr
Führung: Vom Leben und Arbeiten auf dem Kaufmannshof
Ausstellungsführung und Quartiersrundgang mit Martina Maaß.
Teilnahme 5,– € Anmeldung unter Tel.: 0461/85 29 70 oder
E-Mail:
schifffahrtsmuseum@flensburg.de

30. Oktober 2015
Freitag, 19 Uhr
Stammtisch der Kartonmodellbauer
Die Arbeitsgruppe „Kartonmodellbau zwischen den Meeren“ trifft sich zu ihrem monatlichen Stammtisch im Flensburger Schifffahrtsmuseum (Eingang Schiffbrücke 38). In gemütlicher Runde werden Neuigkeiten von den einschlägigen Verlagen ausgetauscht, Projekte besprochen, Veranstaltungen geplant und nicht zuletzt praktische Tipps und Tricks für den Modellbau diskutiert. Interessierte sind herzlich eingeladen!

31. Oktober 2015
Samstag, ab 19 Uhr
Lange Nacht der Museen
Die Städtischen Museen laden zur langen Nacht mit einem bunten Programm. Der Museumsberg Flensburg präsentiert Lesungen bei Kerzenschein und Führungen mit aussergewöhnlichen Themen. Die gibt es auch im Naturwissenschaftlichen Museum, wo sich alles um Tiere bei Nacht dreht. Die Gruppe „Wesen“ spielt in der Aula und in der Lounge wird wieder die beliebt Cocktailbar aufgebaut. Ein Bus-Shuttle verbindet den Museumsberg mit dem Schifffahrtsmuseum. Hier kann man sich am Schiffssimulator auf Nachtfahrt begeben und sich durch die Westindien-Abteilung RUM-führen lassen (mit Probeschluck). Kapitän Jürgen Müller-Cyran wird einen Vortrag über die Kunst der Astro-Navigation halten und Marco Petersen (Schleswigsche Sammlung) die Wechselbeziehung zwischen deutscher und afrikanischer Musik während der deutschen Kolonialzeit in Südwestafrika unter die Lupe nehmen. Und da die Nacht bekanntlich auch zum Tanzen da ist, beginnt ab 21.30 Uhr eine heiße Afrobeat-Party. Live on Stage: Papa Boye and the Relatives -Reggae, Calypso und Afrobeat vom Feinsten! Kulinarisch passend dazu gibt es afrikanische

Veranstaltungen

Spezialitäten und exotische Cocktails. Ein Kombiticket, das auch in den Bussen von Aktivbus verkauft wird, beinhaltet Eintritt zu allen Veranstaltungen und kostenlose Busfahrten, damit alle Besucher gut vom Museumsberg zum Schifffahrtsmuseum und nach Hause kommen. Erm. Eintritt für Mitglieder des Fördervereins: 10,– € (regulär 12,– €)

3. November 2015
Dienstag, 19.30 Uhr
Doris Gercke und Merle Kröger: Flüchtlingskrimis
Eine Veranstaltung in der Reihe „Der Norden liest“ des NDR Kulturjournals Flüchtlinge und Krimis - passt das? Ja, denn Krimi-Autoren haben sich schon immer in gesellschaftliche Debatten eingemischt. Zwei von ihnen sind Doris Gercke und Merle Kröger. Hochaktuell und packend geht es in ihren Romanen um Frontex und „mare nostrum“ und um den Kampf ums Überleben auf dem Meer. Karten: 8,– € (zzgl. VVK-Gebühr) Vorverkauf: Bei Bücher Rüffer, im Schifffahrtsmuseum und an allen bekannten Vorverkaufsstellen.

8. November 2015
Sonntag, 11.30 Uhr
Ausstellungseröffnung Unsinkbar
Das Nicol-Rettungsboot (bis 29. Mai 2016)
Ernst Nicol ist ein Pionier der internationalen Schiffssicherheit. 1954 hat der 1923 in Flensburg geborene Schiffbau-Ingenieur eine revolutionäre Erfindung gemacht: Er konstruiert ein geschlossenes Rettungsboot, das aufgrund seiner Bauweise unsinkbar ist. 1957 werden die ersten seiner Rettungsboote auf deutschen Seeschiffen installiert. Nicol meldet in der Folgezeit Patente in zehn Ländern an. 1960 werden auf der internationalen Seeschifffahrts-Konferenz in London geschlossene Rettungsboote erstmals international zugelassen. Es dauert aber noch mehr als zwei Jahrzehnte und weitere verheerende Schiffsunglücke, bis 1982 schließlich das geschlossene Rettungsboot als internationaler Standard der Seeschifffahrt vorgeschrieben wird. Heute finden sich geschlossene Rettungsboote in weiterentwickelter Form überall auf großen Kreuzfahrtschiffen wie auf Frachtschiffen. Die Ausstellung im Schifffahrtsmuseum zeichnet Nicols Erfindung eines geschlossenen Rettungsboots nach und würdigt damit das Lebenswerk des bescheidenen Lebensretters, der 2013 mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet wurde.

Veranstaltungen

26. November 2015
Donnerstag, 19.30 Uhr
Larissa Bender: Innenansichten aus Syrien
Lesung präsentiert von Amnesty International

27. November 2015
Freitag, 19 Uhr
Stammtisch der Kartonmodellbauer
Die Arbeitsgruppe „Kartonmodellbau zwischen den Meeren“ trifft sich zu ihrem monatlichen Stammtisch im Flensburger Schifffahrtsmuseum (Eingang Schiffbrücke 38). In gemütlicher Runde werden Neuigkeiten von den einschlägigen Verlagen ausgetauscht, Projekte besprochen, Veranstaltungen geplant und nicht zuletzt praktische Tipps und Tricks für den Modellbau diskutiert. Interessierte sind herzlich eingeladen!

29. November 2015
Sonntag, (1. Advent) 18 Uhr
Jahresausklang
für die Freunde und Förderer des Schifffahrtsmuseums

6. Dezember 2015
Sonntag, 14-17 Uhr
Technik-Sonntag
Dampfmaschine, Dieselmotor und Brückensimulator. Die technische Crew des Schifffahrtsmuseums gibt spannende Einblicke in den Alltag auf der Brücke und im Maschinenraum. Eintritt 6,- €, Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren frei.

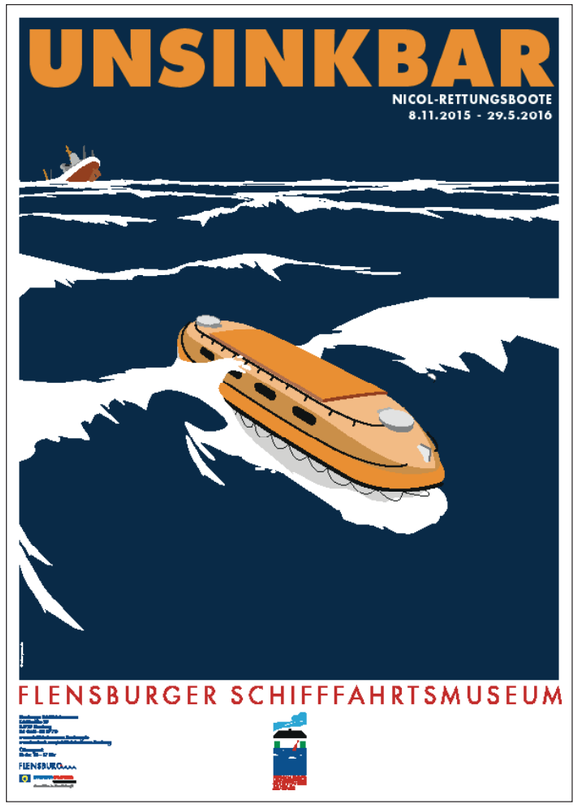
6. Dezember 2015
Der Nikolaus kommt!
…und zwar per Schiff

10. Dezember 2015
Donnerstag, 19.30 Uhr
Ausstellungseröffnung Bootsflüchtlinge
Eine Ausstellung von Amnesty International (bis 3. Januar 2016)
Zur Ausstellungseröffnung spricht Stefan Schmidt, Beauftragter für Flüchtlings-, Asyl- und Zuwanderungsfragen des Landes Schleswig-Holstein in einem Kurzvortrag über die aktuelle Flüchtlingslage.

Regatten/Hafenfeste

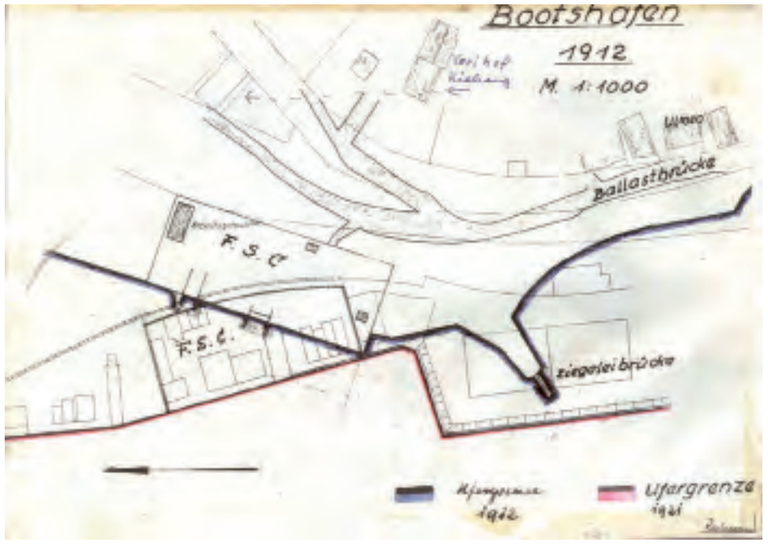
Apfelfahrt 16.-18. Okt. 2015
Grogtörn 26. Dez. 2015
mehr unter
www.historischer-hafen.de

Termine für die Vortragsveranstaltungen „Das Bullauge“ finden Sie auf:
www.museumshafen-flensburg.de



Es schrieb uns…

Dipl.Ing. Einar Rasmussen, Flensburg
Mit Interesse lese ich immer das Hafenblatt. Im Mai-Heft auf Seite 22 haben mich die Bilder gleich gefesselt. (Anmerkung der Redaktion: Bildbetrachtung „Schüttgut“ zur alten Kailinie an der Hafenostseite).
Im oberen Bild ist der Absatz zu erkennen, südlich von der Hafenspitze her die gewerblichen Grundstücke, Kohlenhandel und dergl.. Am Absatz die Brücke, die nicht zum Anlegen war, sie schützte den Auslaufkanal der Kläranlage (Pumpstation Ballastbrücke und Trockenbeete auf dem „Tomatenberg“). Das ist auch die Ecke, an der später das geklinkerte Silo erbaut wurde.
Die Segelvereine, Flensburger-Segel-Club und Flensburger Segler Vereinigung wie auch der Ruderclub sind, durch die Mauer begrenzt, bis in die 60er Jahre dort ansässig gewesen (sie mussten nicht wie in Ihrem Text erwähnt schon 1936 weichen). 1935/36 wurde der Freihafen aufgegeben und die Mauer an anderer Stelle abgebaut. Die Betonpfeiler fanden damals Verwendung beim Bau der Mole zum Schutzhafen in Glücksburg-Quellental.
Der Plan, den mein Vater vor vielen Jahren gezeichnet hat, zeigt die beiden Situationen Ihrer Bilder.
Zu weiteren Erläuterungen gern bereit.
Mit besten Grüßen
Einar Rasmussen



Übrigens…
Wir freuen uns über Leserbriefe. Wenn Sie uns Wissenswertes zu Flensburgs maritimer Geschichte mitteilen wollen, Anmerkungen, Anregungen, Kritik oder Wünsche haben, schreiben Sie uns oder mailen Sie uns. Bitte Absender anzugeben, sonst können wir die nicht abdrucken. Unsere Adresse finden Sie im Impressum auf Seite 34. Leserbriefe können aus Platzgründen gekürzt werden.

Das Kielschwein, Kølsvin, keelson,

von den Besonderheiten der Seemannssprache

Die alten Fahrensleute erinnern sich schmunzelnd, wie sie die frisch an Bord gekommenen Schiffsjungen veräppelt haben: Der Schiffskoch drückte ihnen einen schweren Eimer mit Küchenabfällen in die Hand und schickte sie in die finstere Unterwelt des Schiffsbauches „Geh’ mal das Kielschwein füttern“ und die Decksleute höögten sich und halfen nach Kräften mit, die Jungen in den unbekannten Winkeln des Schiffes herumzuschicken, bis es den Jungen „dämmerte“ dass man die üblichen derben Späße mit Berufsanfängern trieb. Im Jahr später, wenn sie dann Jungmann waren durften sie ja auch Mit-Ökeln [i], und zwar kräftig. „Kielschwein, Kølsvin, keelson“. Kluge[ii], und andere Lexika[iii] geben lediglich Auskunft über den Terminus Technikus, nichts aber über seinen Ursprung, seine Herkunft. Ist Kielschwein nun eine Übernahme des nordgermanischen Kølsvin? Keelson engl. könnte noch einleuchten. Der Sohn vom Kiel als seine Verstärkung? Die besonders starke Ausformung der Mastaufnahme auf den Wikingerschiffen üblich aus einem vollen Baumstamm gehauen, zeigt große Ähnlichkeit mit einem Schweinebuckel..

Gerd Büker
Schiffshistorisches Archiv Flensburg
www.schiffshistorisches-archiv.de

Quellen:
[i] R. Wossidlo, Reise Quartier in Gottesnaam. Niederdeutsches Seemannsleben in der Zeit der Segelschiffe, Heide 1981
[ii] Kluge, ethymologisches Wörterbuch der deutschen Seemannssprache Nachdruck 1973
[iii] Eichler, Vom Bug zum Heck, Seemännisches Hand- und Wörterbuch, Bielefeld 1964

IMPRESSUM

Die Autoren der Beiträge in diesem Heft:

Dr. Thomas Overdick ist seit 2007 Leiter des Flensburger Schifffahrtsmuseums, hat Volkskunde, Soziologie, BWL und Museumsmanagement studiert und zur visuellen Ethnographie promoviert, war vorher am Freilichtmuseum am Kiekeberg. Von den Harburger Bergen hat es ihn dann aber doch noch näher ans Wasser gezogen.

Gerd Bücker, langjähriges Mitglied des Vereins Museumshafen, schuf über Jahre aus den Ur-Daten des Vereins und der Grundlagenarbeit von Joachim Kaiser das „Schiffshistorische Archiv". Von Haus aus eigentlich „Maschinist", Gewerbelehrer, Heute bekennender Fahrer eines 2CV.

Rainer Prüß, Dipl. Designer und Musiker, segelt seit seinem 10. Lebensjahr auf alten Gaffelschiffen, ist aber auch Unternehmensberater und Konzeptionist im Bereich Kommunikation und Markenentwicklung. In seiner Agentur entsteht seit 1980 ganz nebenbei das HAFENBLATT. Und wenn er nicht seine VAAR segelt, schreibt er Gafflerhymnen wie: „So schietig und schön ...".

Günter Herrmann ist eigentlich Wasserschutzpolizist und war dort zuständig für Öffentlichkeitsarbeit und hat auch für uns etliche Veranstaltungen zum Thema Sicherheit durchgeführt. Inzwischen ist er im sog. Ruhestand. Weil ihm das aber keine Ruhe lässt, fährt er jetzt als Kapitän die ALEXANDRA und kümmert sich auch um die notwendige Kohle.

Ulf Grau gehört zum Team der GESINE und des Schleppers FLENSBURG. Er ist Kümmerer und liebt Motorfahrzeuge, ist aber nicht mehr bei VW. In diesem Heft hat er seinen ersten Auftritt mit dem Bericht vom Slippen unseres neu erworbenen Schleppers und bietet uns hier den wunderbaren Anblick auf den dicken Schiffsbauch.

Stefanie Robl Matzen ist Overinspektør am Museum Sønderjylland - Kulturhistorie Aabenraa und gehört zum maritimen Netzwerk. Sie freut sich, dass das Schifffahrtsmuseum Aabenraa im HAFENBLATT dabei ist. So wächst auch die maritime Region durch ihre gemeinsame Seefahrtsgeschichte zusammen.

Kay Peters ist Vorsitzender des Vereins Klassische Yachten Flensburg e.V., segelt selber einen Klassiker, die NICOLINE. Derzeit kümmert er sich intensiv um die neue Jollensammlung. Eigentlich ist er Tischlermeister und hat auch die Einrichtung unseres gemeinsamen Büros vom Historischen Hafen gefertigt.

Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder übernimmt die Redaktion keine Haftung. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung der Autoren wieder. Diese muss nicht mit der Auffassung der Redaktion übereinstimmen. Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Flensburg.

ISSN 1610-2827

Herausgeber: RAINER PRÜSS, wirtschafts- und kulturkonzepte
Norderstraße 20 A | 24939 Flensburg
fon (0461) 90 21 9-0 fax (0461) 90 21 9-21
info@rainer-pruess.de | www.rainer-pruess.de
www.hafenblatt.de (Hafenblätter zum blättern...)

Erscheinungsweise: 2-3 x jährlich über kostenlose Auslage
Redaktion: Rainer Prüß (verantw.)
Layout: Rainer Prüß, Norgard Siegmund

Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: Mai 2016
Anzeigenschluss: 15. April 2016, Anzeigenbestellung bitte ü. obige Adresse
Druck und Verarbeitung: Druckhaus Leupelt GmbH, Weding

Bildnachweis:
Titelfoto: 3-Mast Bramsegelschoner ACTIV, R.Prüß,
Seite 6/7 Heiko Menken, Peter Wilbrand, Ulf Grau
Seite 8 R.Prüß
Seite 9 Harald Harpke
Seite 10 Archiv Museum Aabenraa
Seite 11 Achim Staugard
Seite 12/13 alle Udo Reuschling, Karte Archiv RP
Seite 14/15 R.Prüß
Seite 16/17 Thomas Overdick, Karte und Logo R.Prüß
Seite 18/22 R.Prüß
Seite 23 Fotos u. Riss GESINE R.Prüß
Seite 24 Archiv FSC
Seite 25 R. Prüß
Seite26 Risse R.Prüß
Seite 28 Riss R.Prüß, Archiv Luna
Seite 30-31 Stiche: Archiv R.Prüß,
Seite 35 R.Prüß
Logos der Stadt Flensburg, Flensburger Schifffahrtsmuseum, Museumswerft, Historischer Hafen, Klassische Yachten Flensburg, KC 1855: © Rainer Prüß

BRINK & PARTNER
RECHTS ANWÄLTE NOTARE

IHRE RECHTSANWÄLTE IM EUROPA HAUS

RATHAUSSTRASSE 1
24937 FLENSBURG
P IM HOF

TELEFON: 0461 14141-0
TELEFAX: 0461 14141-24

E-MAIL: info@brink-partner.de
WEB: www.brink-partner.de

Rainer Prüß
RUM REGATTA
Lieber heil und zweiter, als kaputt und breiter
100 Seiten, über 300 Farbfotos
Format: 210 x 297 mm
ISBN 3-9808924-0-9
EUR 18,90

Rainer Prüß
wirtschafts- und kulturkonzepte
Norderstraße 20 A, 24939 Flensburg
www.hafenblatt.de
Bestellung einfach per Post,
anrufen 0461 / 90 21 90
oder per email: info@rainer-pruess.de

Druckhaus Leupelt GmbH & Co KG | Heideland-Ost 24
D-24976 Handewitt, OT Weding | Fon (0461) 95 770-0 | Fax -11
info@leupelt.de | www.leupelt.de

Kreatives Satzstudio | Werbetechnik | Offsetdruck | Veredelung | Logistik

ClimatePartner
klimaneutral
Druck | ID: 11261-1310-1001

Morgenstimmung bei der Flensburger Regatta des Vereins Klassische Yachten. Das Wasser ist noch spiegelglatt, aber dann entwickelt sich doch ein leises Lüftchen für einen schönen Segeltag.

Lammertz
Online Services

Unsere Leistungen:
- Content-Management
- E-Commerce
- Multimedia
- Schulung
- Hosting u.v.a.m.

Haben Sie Fragen?
www.lammertz.net

FLENSBURG
HISTORISCHER HAFEN
...mehr erfahren Sie unter
www.historischer-hafen.de

Wir bedanken uns bei den Flensburger Unternehmen, die mit ihrer Anzeige die Herausgabe des Hafenblattes ermöglichten.

In schwere See geraten?
Hat Ihr Floß ein Leck?
Probleme mit der Beziehung ?
Zuviel Ballast ?

...Frau weg? ...oder Mann weg ...Stress im Beruf?
Ganz gleich, ob Trennung oder Verlust, Burnout,
alleinerziehend, Prüfungsangst oder Mobbing,
es ist wichtig, gut für sich zu sorgen und klar zu bleiben.
Manchmal helfen dabei gute Freunde,
manchmal hilft auch das nicht.

„Beratung in stürmischen Lebenszeiten"

Petra Franck
Gestalttherapeutin (HPG)

0461 840 15 45
petra-franck@schwere-see.de

www.schwere-see.de

So was Gutes spricht sich Rum.

RUM

1750 nach der erste Weinhändler aus Flensburg in Richtung Karibik in See ... und die Geschichte, die Sie heute in unserer Manufaktur erleben können, erlebe ihres Land. Das kolonialzeitliche Vermächtnis ist lebendig. Probieren Sie das "Gold der Karibik" und unsere anderen Spezialitäten und um den Rum – in der maritimen Brauch-Hütte in der Rum Straße.

Wein & Bombay Brauch · Rum Straße 24-26 · Grüne Straße 31 · 24937 Flensburg · Tel. 0461 - 181600 · www.brauch-hütte.de