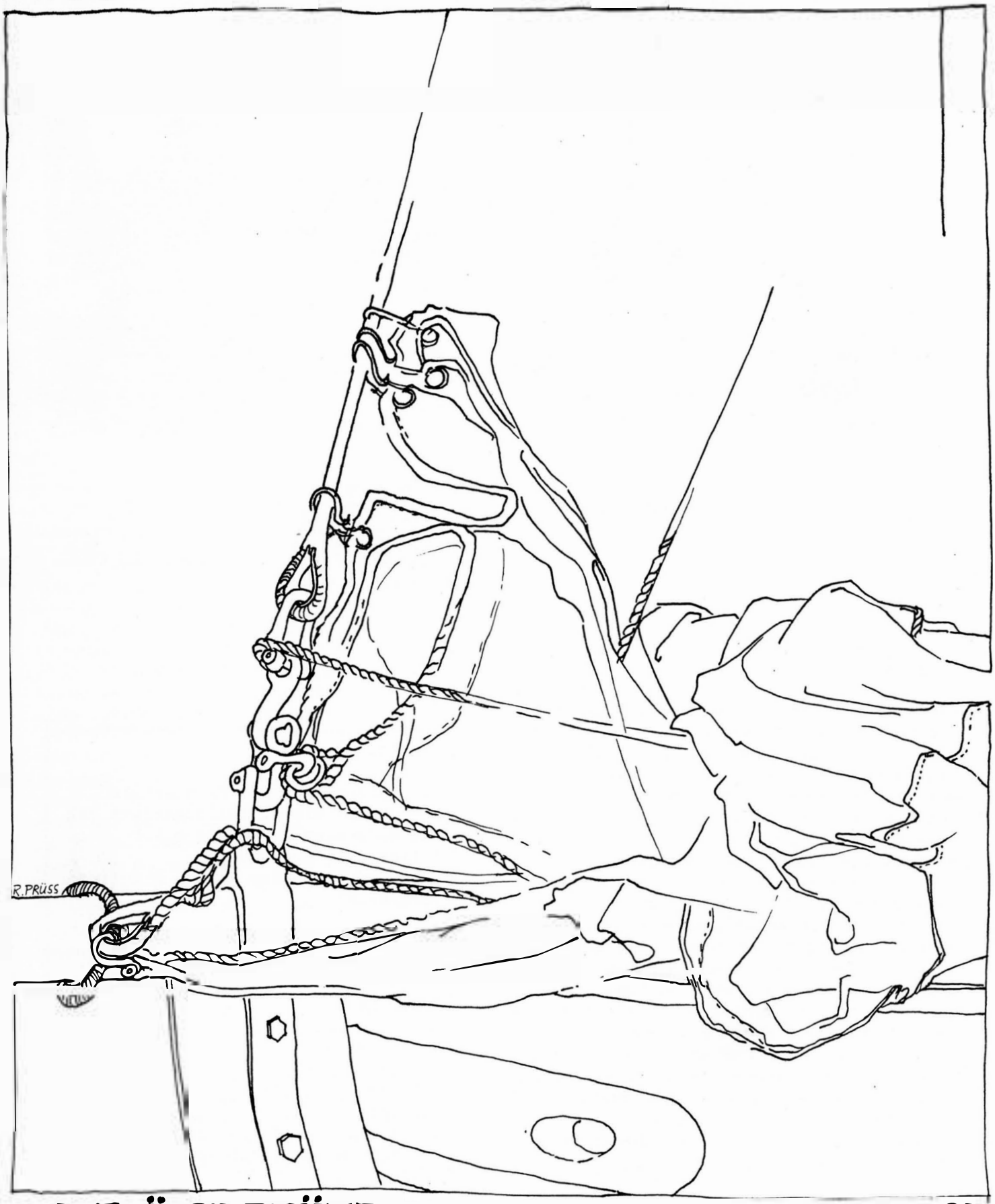
HAFEN·BLATT



DIE FLÜSTERTÜTE **No.2 OKT 83**

FLÜSTERTÜTE

von feinen Leuten auch Megaphon oder Sprachrohr genannt, ist ein Trichter mit Mundstück, der zur Verständigung über größere Entfernungen dient. Moderne Menschen machen das elektrisch,

"unsereins ist meist aus Blech,
und man versteht es auch nicht'schlech'!"

Liebe Freunde

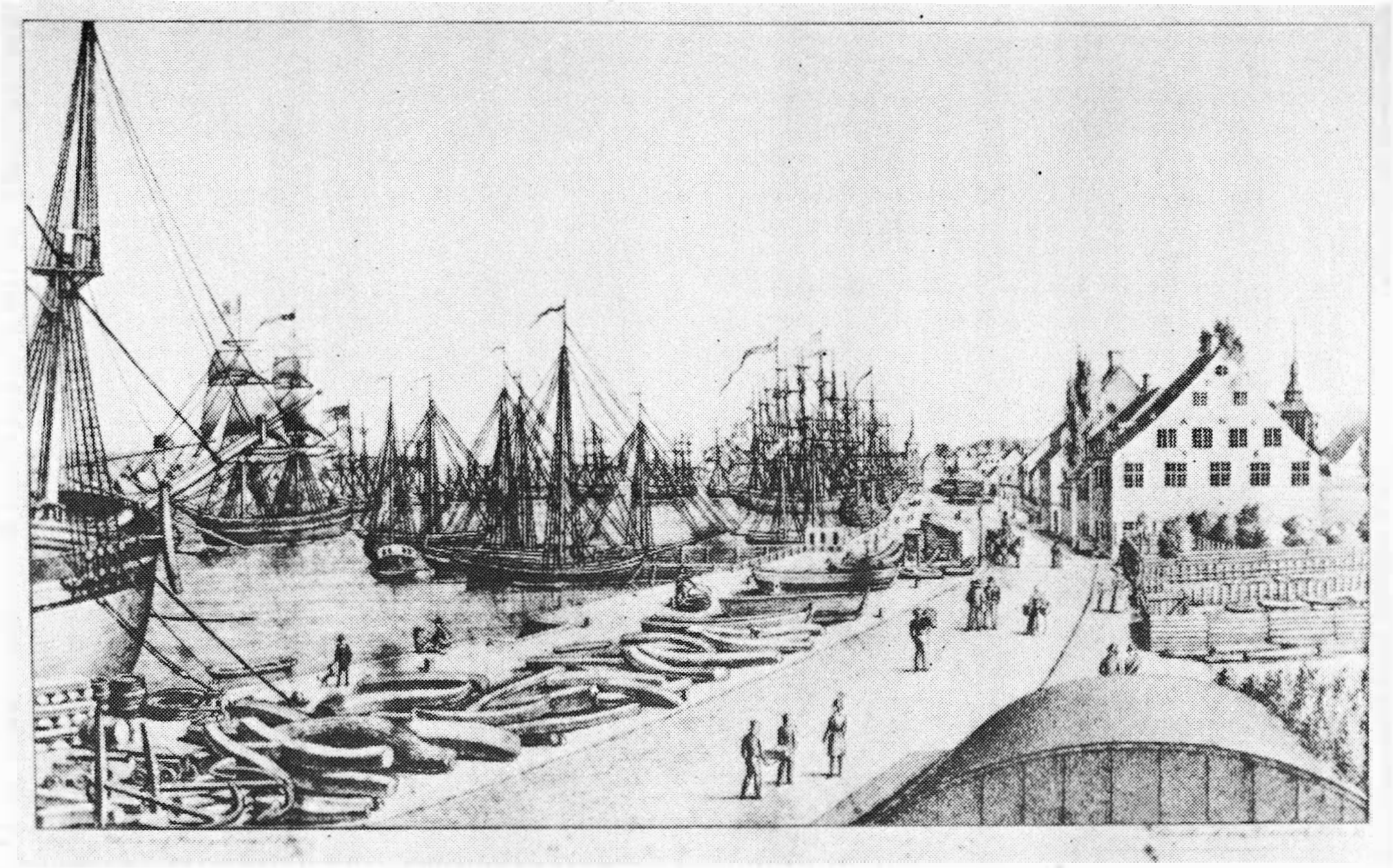
Lange genug hat's ja gedauert, aber hier ist endlich die 2. Ausgabe des Hafenblattes DIE FLÜSTERTÜTE. Das lag wohl auch daran, daß im Sommer alle Leute mehr mit Segeln als mit Schreiben zu tun haben wollen. Aber jetzt haben sich doch ein paar fleissige Schreiber gefunden.
Wolf-Rüdiger setzt die Hafengeschichte fort und die Nordlys berichtet über ihre Norwegenreise (dieses Thema wird im nächsten Heft fortgesetzt und dann gibt es auch ein richtiges Nordlys-Heft, denn die alte Dame hat Geburtstag und da wollen wir alles ganz genau wissen). Michael steuert ein Lied bei und Monica und Folkert schickten ihren neuen "Hans" und wenn selbst Volker Meier mit einem Rezept dabei ist, können wir über mangelnde Mitarbeit nicht klagen. Also dann schickt mal schön weiter eure Artikel an die Redaktion zu:
Rainer Prüß, Norderstr. 22, Flensburg, Tel. 0461/27496

Rain

Impressum

Das Hafenblatt "die Flüstertüte" derscheint als Mitteilungsblatt des "Museumshafen Flensburg e.V."
Auflage ca. 200 Stck
und wird kostenlos an die Mitglieder verschickt.

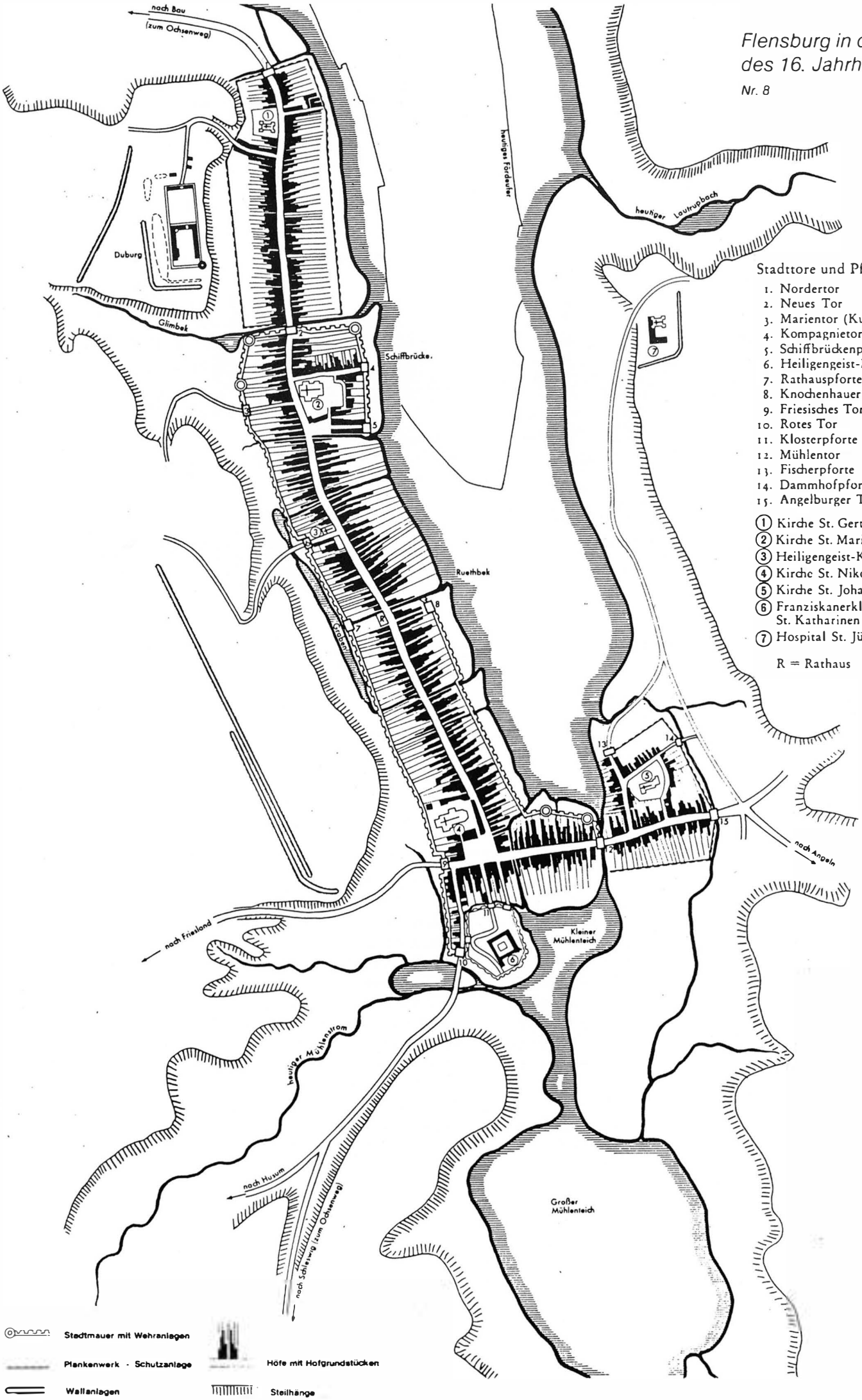
Mitarbeiter dieser Ausgabe sind
W.-R. Kuhnke
Petra Franck
Armin Kauth
Brieta Lange
Volker Meier
Monica Rudolf
Folkert Bockentin
Michael vom Baur
und die wunden Finger von Lischen "Chefredaktion", Illustrationen und Layout, Rainer Prüß.



DIE ENTWICKLUNGSGESCHICHTE DES FLENSBURGER HAFENS

Die Struktur des Hafens, wie wir sie heute kennen, ist das Ergebnis einer etwa 800 jährigen, teils natürlichen, aber auch stadtgeschichtlichen Entwicklung. Damals noch waren die Ufer der langen schmalen Förde gesäumt von dichten Wäldern, wo sich außer verschiedenen Wildarten zum Beispiel auch noch Bären und Wildkatzen tummelten. Und der innere Hafenwinkel verlief ursprünglich nahe der heutigen großen Kreuzung in der Angelburger Straße, wo man auch bei Bau- und Grabungsarbeiten in späterer Zeit noch Reste vom Bollwerk und auch von Booten fand. Jene alten Abgrenzungen hat noch im Jahre 1741 der Maler F. von Worgewitz auf einem Gemälde festgehalten - es ist dies eine verhältnismäßig genaue Rekonstruktion.

An den Ufern des inneren Hafenwinkels müssen in jener fernen Zeit (zumindest aber schon im 11. u. 12. Jahrhundert) Lagerschuppen gestanden haben, weil hier derzeit schon ein nicht unwichtiger Warenumschlagplatz war. Denn dänische Handelskoggen und vielleicht auch schon Schiffe anderer an die Ostsee grenzender Länder, segelten hier herein, um Waren mancher Art zu löschen, welche dann von hier aus auf dem Landwege weiter transportiert wurden nach Orten im Lande und an der Westküste. Zu jener Zeit aber versandete dieser Teil der inneren Förde schon so stark, daß größere Handelsschiffe kaum noch hier herein segeln konnten, um Waren zu löschen. Deswegen ließ der damalige Landesherr, König Knud VI, vermutlich Ende der 1180ger Jahre an einer anderen Stelle des Hafens, wo große Schiffe gut anlegen oder auf Reede gehen konnten, eine neue Siedlung anlegen. Diese entstand in einer Abgenzung zwischen der heutigen Neuen Straße im Norden, dem Heiligengeistgang im Süden sowie der westlichen Anhöhe und dem Hafenufer. Es war eine Kaufmanns- oder auch Marktsiedlung, aus welcher nach nur knapp 100 Jahren fruchtbarer Entwicklung die Stadt Flensburg entstand. Als Flensburg dann 1284 das Stadtrecht erhielt, war es aber noch keine eigentliche Hafenstadt; dieses Privileg erhielt die Stadt erst am 8. Mai 1480 vom damaligen dänischen König und Landesherrn, König Christian I. Solches mutet eigenartig an, zumal hier doch schon etwa 300 Jahre lang Schiffahrt betrieben und reger Hafenbetrieb war. Doch besagtes Privileg gab der Stadt erst das Recht, von einkommenden Schiffen Pfahl- oder Brückengeld zu fordern, um von diesen Einnahmen den Hafen instand zu halten und weiter auszubauen.→


Flensburg in der Mitte des 16. Jahrhunderts
Nr. 8
Stadttore und Pforten:
1. Nordertor
2. Neues Tor
3. Marientor (Kuhgangpforte)
4. Kompagnietor
5. Schiffbrückenpforte
6. Heiligengeist-Pforte
7. Rathauspforte
8. Knochenhauerpforte
9. Friesisches Tor
10. Rotes Tor
11. Klosterpforte
12. Mühlentor
13. Fischerpforte
14. Dammhofpforte
15. Angelburger Tor
1 Kirche St. Gertrud
2 Kirche St. Marien
3 Heiligengeist-Kirche
4 Kirche St. Nikolai
5 Kirche St. Johannis
6 Franziskanerkloster St. Katharinen
7 Hospital St. Jürgen
R = Rathaus
nach Bau (zum Ochsenweg)
Duburg
Glimbek
Schiffbrücke
heutiges Fördeufer
heutiger Lautrupbach
Ruethbek
Grabenl
nach Angeln
nach Friesland
Kleiner Mühlenteich
heutiger Mühlenstrom
nach Husum
nach Schleswig (zum Ochsenweg)
Großer Mühlenteich
Stadtmauer mit Wehranlagen
Plankenwerk - Schutzanlage
Wallanlagen
Höfe mit Hofgrundstücken
Steilhänge

Dem entgegen hielt die starke Versandung unvermindert an, obwohl man mit allen nur erdenklichen Mitteln versuchte, dieselbe aufzuhalten. Man baute Bollwerk, rammte Pfähle ein und legte Faschinen an. Außerdem ordnete der Magistrat im Jahre 1553 an, daß bei allen Abläufen von Häusern zum Hafen Schlammkästen angebracht werden mußten. Jedoch nichts konnte helfen, denn alleine der Mühlenstrom (der eigentliche Scherebeck) führte große Mengen Schlamm und andere Abfälle mit sich, die sich im Hafen ablagerten. Ein anderer schwerwiegender Umstand war, daß von den vielen stets im Hafen liegenden Schiffen alle Arten Abfälle einfach über Bord geworfen wurden; und das waren wiederum keine kleinen Mengen. Letzteres soll so stark überhand genommen haben, daß der Magistrat alle im Hafen liegenden Schiffe ständig von Aufsichtspersonen kontrollieren ließ. Und doch mußte trotz aller Anstrengungen der Hafen laufend um ein nicht wesentliches Stück weiter nach Norden hin verkürzt werden. Schon im 17. Jahrhundert war der innere Hafenwinkel bis in die Mitte der jetzigen Süderhofenden verschlickt. Das so entstandene sumpfige Neuland wurde dann weiter künstlich aufgefüllt, um entweder als Weidefläche oder Bauland zu dienen. So entstanden um etwa 1740 auch die Gartengrundstücke hinter der östlichen Häuserzeile am Holm. Der gesamte Flensburger Hafen wurde auf diese Weise, im Laufe von 700 Jahren, in einer Länge von nicht weniger als 600 Metern und einer Breite von 100 bis 250 Metern verkleinert.

IMMER KLEINER

Wenn auch nicht nur, so dürfte die Versandung doch einer der Gründe gewesen sein, welche Anlaß waren, für den Bau der sogenannten "Englischen Brücke", im Jahre 1853. Diese schob sich vom derzeitigen inneren Hafenwinkel (wo etwa heute die Taxizentrale beim Zob sich befindet) 257 Meter weit in das Hafenbecken hinaus. Und weil man möglichst viele große und mittlere Schiffe gleichzeitig löschen und laden wollte, (durch stark ausgedehnten Handel mit Westindien, Rußland und einigen Mittelmeerländern herrschte derzeit reger Verkehr im Hafen) hatte man die Brücke sehr breit und stabil gebaut. Sie war nicht nur für Pferdefuhrwerke befahrbar, sondern vom Bahnhof führte auch ein Schienenstrang bis hinaus an den Brückenkopf, um Waren auch auf Eisenbahnwaggons direkt umschlagen zu können. Reger Betrieb am oder im Hafen war schon immer gewesen. Seit Jahrhunderten lagen an beiden Uferseiten die Schiffbauplätze Flensburger Schiffbaumeister.

Im Jahre 1565 baute man (nach Reinhusen) eine kleinere Schiffsbrücke; diese, "De holten Brüg", schob sich vor der heutigen Schiffbrücke in das Hafenbecken hinaus. An der nördlichen Schiffbrücke baute man 1726 einen hölzernen Krahn auf, zum Kielholen von Schiffen.

Ob nun unabhängig davon, oder erst bewirkt durch den Bau der großen "Englischen Brücke", versandete der Hafen so stark, daß er bald an den Bollwerken unbenutzbar wurde und deswegen 1862 schon wieder ein Teil des Hafens aufgefüllt werden mußte. Und nachdem die große Brücke nur knapp 30 Jahre gestanden hatte, wurde sie im Jahre 1880 wieder abgerissen.

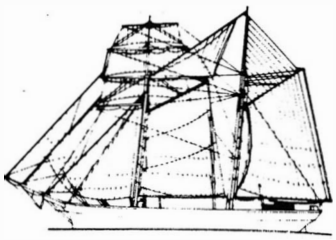
IMMER KLEINER

In den folgenden Jahrzehnten veränderte der Hafen sein Aussehen jedoch sehr stark. So wurde um 1880 ein größerer Abschnitt an der Ostseite mit Sand vom Ballastberg aufgefüllt für den Bau der Kieler Bahnanlage nebst eines großen Güterbahngeländes. Im Jahre 1921 füllte man die Bucht von Kielseng auf für den Bau einer Freihafenanlage. Außer geringfügigen Uferbegradigungen an der Westseite hatte man dort nur eine größere Partie aufgefüllt für den Bau der FSG-Werftanlage im Jahre 1872.

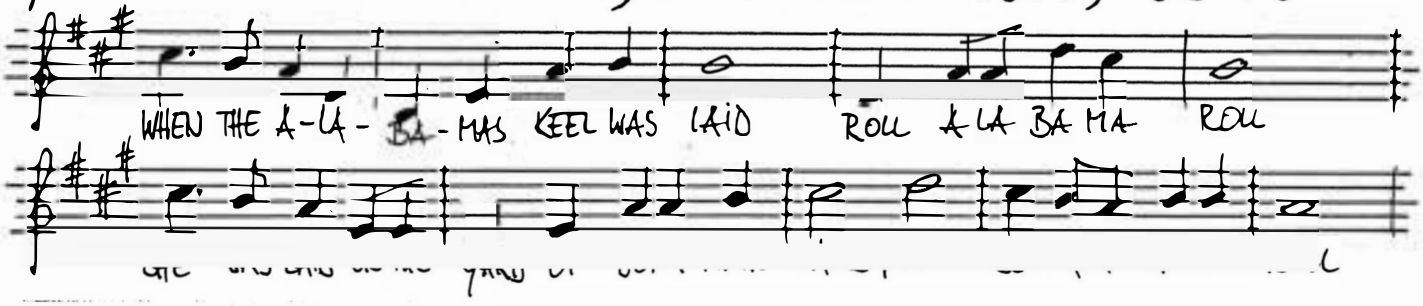
Die Stadt veranlaßte in den 1980ger Jahren eine gründliche Ausbaggerung des Hafens mit Dampfbaggern und elektrischen Elevatoren; im inneren Hafen auf 4 Meter und an der Hauptanlegestelle für größere Schiffe auf 7 Meter.
Wäre es, bedingt durch fortschreitende Technik, nicht möglich geworden, im Laufe der letzten gut 100 Jahre mit dem Einsatz größerer Maschinen den Hafen sauber zu halten, so würde man einen Spaziergang entlang dem inneren Hafenwinkel heute wahrscheinlich in Höhe des alten Fachwerkhauses der Firma Hartung machen können oder gar machen müssen.

W.-R. KUHNKE

Quellen: P. Philippsen und Schrift Nr. 27 Ges. f. Flensburger Stadtgeschichte



Höllenstreich: „Roll, Alabama, roll"



She was laid in the yard of Jonathan Laird
Roll, Alabama roll.
It was in the town of Birkenhead,
Oh, roll Alabama roll.

On the Mersey way she sailed then,
Roll, Alabama roll.
She was Liverpool fitted with guns and men
Oh, roll Alabama roll.

To the Western Islands she sailed forth,
Roll, Alabama roll.
To destroy the commerce of the North,
Oh, roll Alabama roll.

To Cherbourg port she went one day,
Roll, Alabama roll.
To take a share of prize money,
Oh, roll Alabama roll.

Oh many a sailor met his doom,
Roll, Alabama roll.
When the Kearsage she hove in view,
Oh, roll Alabama roll.

A shot from the forward pivot that day,
Roll, Alabama roll.
Shot the Alabama's keel away,
Oh, roll Alabama roll.

Off the three mile limit in sixty-four,
Roll, Alabama roll.
The Alabama sank to the ocean floor,
Oh, roll Alabama roll.

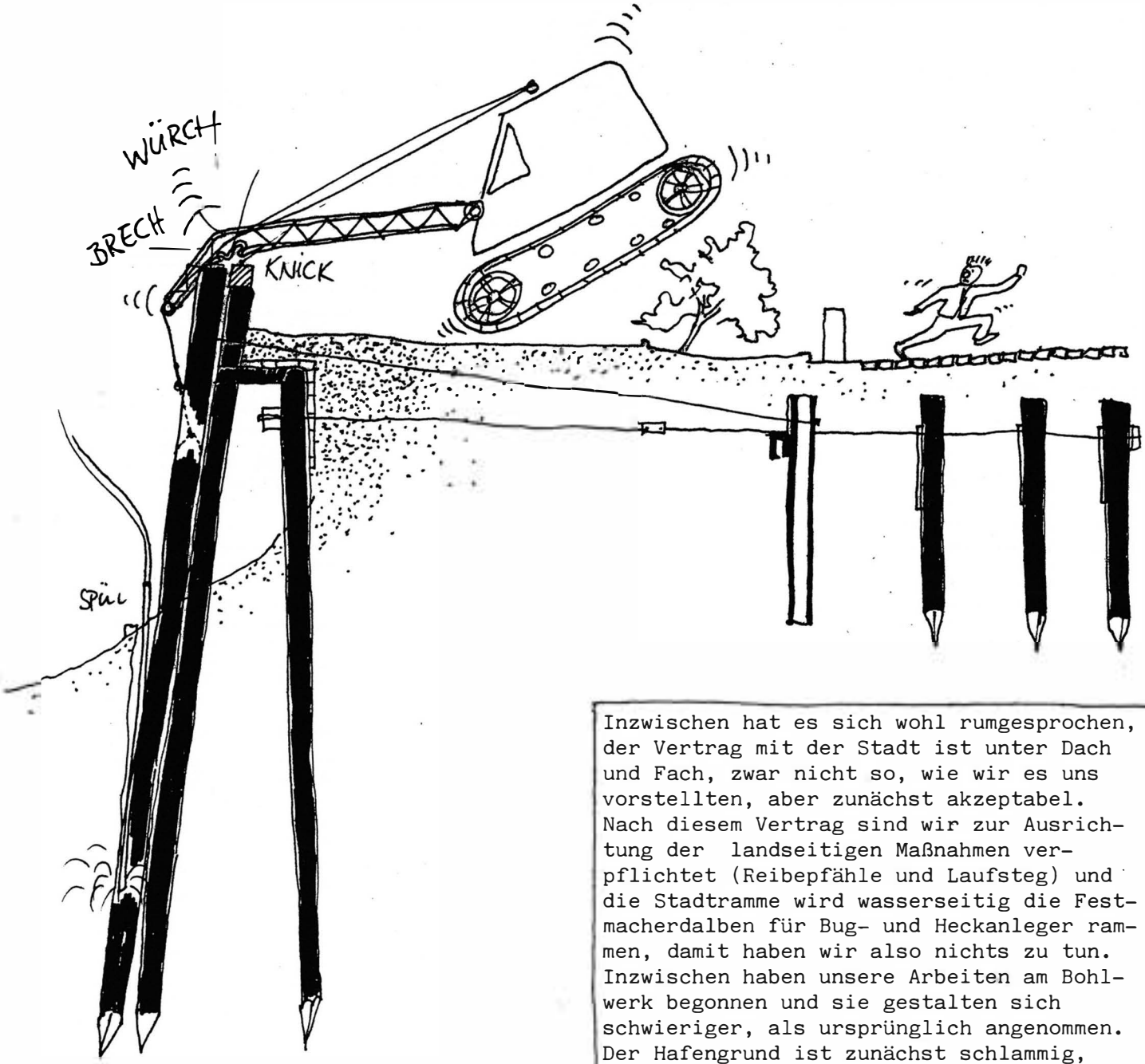
Das Lied, das diese Geschichte erzählt, ist schon bei vielen Gelegenheiten auf den Schiffen des Museumshafens zu hören gewesen (...am schönsten immer dann, wenn alle Anwesenden den Refrain in möglichst vielen Stimmen und Tonlagen mitgesungen haben!). Es stammt aus dem Repertoire einer Gruppe, die sich im Museumshafen zusammengefunden hat: Ekki Christiansen ("Greta"), Brita Lange ("Nordlys"), Hannes Schaly, Konstanze Thomas und Michael von Baur spielen seit einem Jahr in dieser Besetzung traditionelle "Folksmusik" aber auch Stücke in eigener Bearbeitung.
Anfangs namen-(aber nicht sprach-)los hat die Gruppe seit dem Auftritt bei der diesjährigen Rumregatta den Namen HÖLLENSTREICH entstanden aus dem zweitbesten Vorschlag einer von Rainer Ullrich inszenierten Zuschauerumfrage! (Es soll der letzte Seufzer eines nach einem flotten Tänzchen zusammengebrochenen Berliner Fans gewesen sein...). Nach musikalischen Ausflügen auf den Scheersberg, aber auch südlich der Treene (wo nach Meinung des Geigers der Gruppe bereits Norditalien beginnt) nach Berlin und Wolfsburg, ist HÖLLENSTREICH bei der Apfelfahrt am 15.10. auch in Flensburg wieder zu hören.

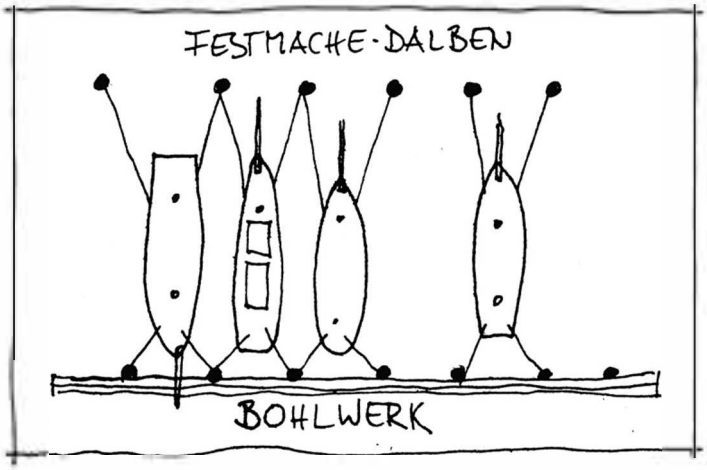
Kaperschiffe waren die effektivsten Waffen der Südstaaten im amerikanischen Bürgerkrieg. Das erfolgreichste und am meisten gefürchtetste war die "Alabama" unter dem Kommando von Capt. Semmes. Das in England gebaute Schiff zerstörte während zweier Jahre so viele Handelsschiffe, daß Präsident Lincoln selbst die Order zu ihrer Versenkung gab.
Im Sommer 1864 dockte die "Alabama" in Cherbourg (Frankreich) zur Reparatur als die Navy der Nordstaaten die "Kearsage" unter Capt. Winslow aussandte, um die "Alabama" zu stellen. Die "Kearsage" ankerte außerhalb der 3-Meilenzone vor Cherbourg und wartete. Capt. Semmes war durch seine vielen Erfolge derart von seiner Unbesiegbarkeit überzeugt, daß er Capt. Winslow eine formvollendete Herausforderung überbringen ließ. Die Nachricht von der bevorstehenden Seeschlacht lockte eine Menge Zuschauer auf die Klippen von Cherbourg. Sie wurden nicht enttäuscht. Am Sonntag, d. 19. Juni 1864, trafen beide Schiffe aufeinander. Vierzig Minuten lang belegten sie sich mit Breitseiten, bis die "Alabama" schließlich entscheidend getroffen wurde. Capt. Semmes mußte die Flagge der Confederates auf seinem sinkenden Schiff streichen. Die englische Sportyacht "Deerhound", die den Kampf als "Zuschauerboot" mitverfolgt hatte, rettete ihn und 40 seiner Leute (bevor die "Kearsage" ihn gefangennehmen konnte).

MICHAEL

In der letzten Ausgabe berichteten wir über die planerischen Maßnahmen am Bohlwerk und über die Vertragsverhandlungen. Hier gibt's die Fortsetzung.

BOHLWERK





Inzwischen hat es sich wohl rumgesprochen, der Vertrag mit der Stadt ist unter Dach und Fach, zwar nicht so, wie wir es uns vorstellten, aber zunächst akzeptabel. Nach diesem Vertrag sind wir zur Ausrichtung der landseitigen Maßnahmen verpflichtet (Reibepfähle und Laufsteg) und die Stadtramme wird wasserseitig die Festmacherdalben für Bug- und Heckanleger rammen, damit haben wir also nichts zu tun. Inzwischen haben unsere Arbeiten am Bohlwerk begonnen und sie gestalten sich schwieriger, als ursprünglich angenommen. Der Hafengrund ist zunächst schlammig, aber darunter wird es dann wohl sehr steinig, sodaß mit dem zur Verfügung stehenden Rammgeschirr die Pfähle nicht reingehen. Nun versucht Reinhard mit unserer Hilfe alte Pfähle rauszuziehen und dann dafür längere einzusetzten. Dafür steht eine zu kurze Spüllanze zur Verfügung sowie ein alter Bagger. Aber auch das Rausziehen ist nicht so einfach, siehe Zeichnung oben, - und der Bagger ist erstmal kaputt. Wir werden also sehn, wie sich die Dinge entwickeln. Wolle und Achim von der Gulle werden erstmal den Bagger wieder in Ordnung bringen und dann startet ein neuer Versuch, hoffentlich mit mehr Erfolg. ●

4228 Ernst Brüling Hamburg. CITO

Für Schiffe mit Deck. Formular A.

Deutsches Reich.

Schiffsgattung:	Namen des Schiffes:	Unterscheidungs-Signal:	Nationalität: / Heimatshafen:
Segelschiff mit Hilfsmotor	„Hans"	/	Deutsch / Hamburg

Flub-Schiffs-Meßbrief.

Schiffsbeschreibung.

Erbauer: J. H. Fack	Anzahl der Decks: 1	Wegerung: Boden vollgewegert, Seiten mit Holz ausgelattet.
Erbauungsjahr: 1899	Beschaffenheit des obersten Decks: In gebrochener Linie	Form des Bugs: Überfallend
Erbauungsort: Itzehoe	Anzahl der wasserdichten Querschotte unter und über dem Vermessungsdeck: 2	Form des Hecks: Rund
Baumaterial: Stahl	Anzahl der Wasserballastbehälter mit Ladeluken: /	Anzahl der Schornsteine: /
Bauart: Querspanten		Anzahl der Masten: 1
		Takelung: Ewer

Identitäts-Maße.

1. Die Länge des Schiffes zwischen der hinteren Fläche des Vorderstevens bis zur hinteren Fläche des Hinterstevens (bei Schiffen mit Patentruder bis zur Mitte des Ruderherzens) auf dem obersten festen Deck beträgt . . . 16,61 m
2. Die größte Breite des Schiffes zwischen den Außenflächen der Außenbordsbekleidungen oder der Berghölzer beträgt . . . 4,07 m
3. Die Tiefe des Schiffsraumes zwischen der Unterkante des obersten festen Decks und der Oberkante der Bodenwrangen neben dem Kielschwein, bzw. der oberen Fläche des inneren eisernen Doppelbodens, wo ein solcher vorhanden ist, in der Mitte der nach 1 ermittelten Länge beträgt . . . 1,38 m
4. Die größte Länge des Maschinenraumes einschließlich der etwa vorhandenen festen Kohlenbehälter zwischen den diese Räume begrenzenden Bord- zu Bord-reichenden Schotten beträgt . . . 1,03 m

Vermessungs-Ergebnisse.

Brutto-Raumgehalt	cbm	Abzüge.	cbm
1. Raum unter dem Vermessungsdeck	64,601	I. Hinsichtlich der Räume für Treibkraft	9,574
2. Raum zwischen dem Vermessungsdeck und dem darüber befindlichen Deck	-	II. Mannschafts-, Navigierungsräume usw.:	
3. Raum zwischen dem 1. und 2. Deck über dem Vermessungsdeck	-	1. Räume für Seeleute, Heizer, Deckoffiziere, Köche, Aufwärter usw.	7,404
4. Quarterdeck-Kajüte oder Achterdeck-Hütte (Poop)	-	2. Räume für Offiziere, Maschinisten usw.	-
5. Back	-	3. Ruderhäuser, Kartenhaus usw.	-
6. Räume unter dem Brückendeck	-	4. Segelraum	-
7. Halbdeck	2,508	5. Bootsmannsvorräte	3,130
8. Sonstige Räume	0,758	6. Räume für Wasserballast	-
9. Der in Anrechnung zu bringende Inhalt der Ladeluken	8,640	III. Räume für den Schiffsführer	10,989
Brutto-Raumgehalt	76,507	Summe der Abzüge	31,097

	cbm	Reg.-Tons.		cbm	Reg.-Tons.
Brutto-Raumgehalt	76,507	27,007	Schlußergebnis der Vermessung:		
Abzüge	31,097	10,977	Brutto-Raumgehalt	76,5	27,01
Netto-Raumgehalt	45,410	16,030	Netto-Raumgehalt	45,4	16,03

Über die vorstehende nach der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 1ten März 1891 von dem Vermessungs ~~Amt~~ zu Hamburg am 6ten April 1929 beendete Vermessung nach dem vollständigen Verfahren wird dieser Meßbrief ausgefertigt.

Hamburg, den 9ten April 1929.

Das Schiffsvermessungsamt

Dr. Ing. Rönnecke

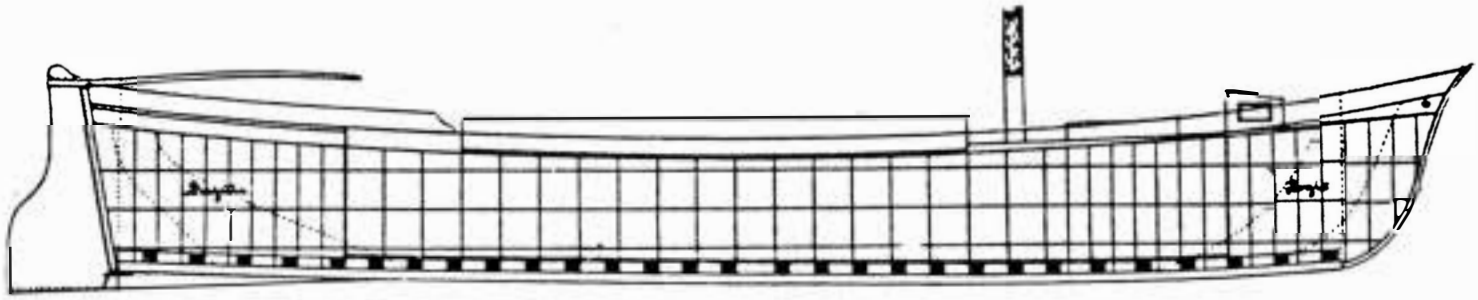
Bemerkung. Folgende Aufbauten auf bzw. über dem Oberdeck sind als offene Räume angesehen und daher in obigen Brutto- und Netto-Raumgehalt nicht eingemessen worden: ——

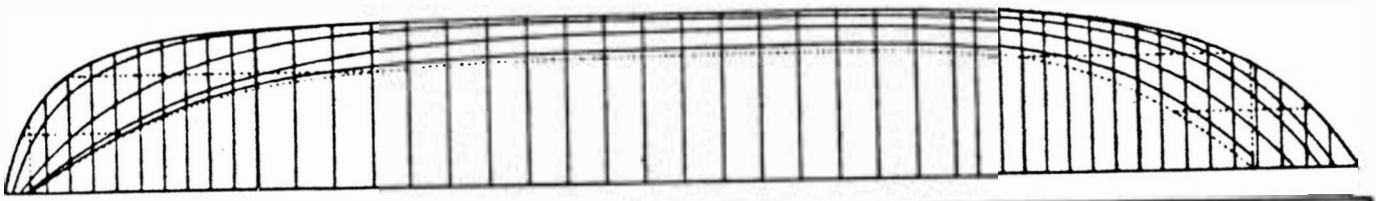
MONICA RUDOLF und FOLKERT BOCKENTIN haben ein neues Schiff

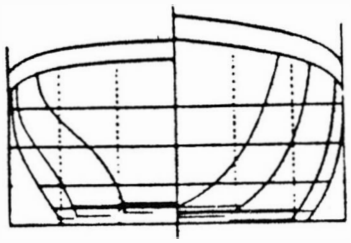
Auguste v.d. Lühe bekam einen grossen Bruder:

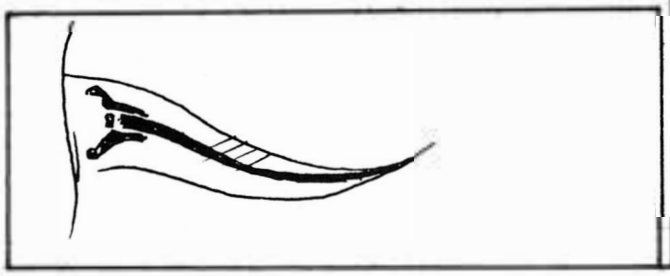
"Hans" muß nicht sonderlich gut ausgesehen haben bei der ersten Begegnung und außerdem "zu groß, um sich zu verlieben", wie Monica empfand. Das war vor Jahren, als sie mit Schipper Diedrichsen und seinem alten Ewer über das Watt schipperte.
Kein Wunder, "Hans" war als Sand- und Kohlenversorger sehr funktionell mit einem Kran und so verkleidet, wohl keine Basis für eine gaffelige Liebesgeschichte.
Dann gingen Jahre ins Land, Schipper Diedrichsen wurde der Ewer zu klein, er verkaufte ihn an Uwe Dulz von Hooge. - Folkert verliebte sich derweil in "Auguste", das kleine offenherzige Mädchen von der Lühe. Inzwischen baute Uwe an dem Ewer herum, aber es war wohl eine schwierige Beziehung, bis er letztlich Hooge verließ.
Folkert hatte in dieser Zeit seine Auguste fein ausstaffiert, - sah schmuck aus - aber war eben doch sehr offen, daß kleine Mädchen und eben auch sehr klein und alles und so, naja - und dann ging alles sehr schnell, und nun haben Folkert und Monica ein neues Freizeitvernichtungsobjekt, denn wie sagt Folkert: "Hans" soll sein altes Rigg und Schwerter erhalten, das Ruderhaus wird auch mal verschwinden, werftseitig wären lediglich einige Schönheitskorrekturen vorzunehmen, da der Rumpf in sehr gutem Zustand ist. Im übrigen werden wir, auch wenn's denen, die da päpstlicher sein wollen, als "der Papst", nicht passen sollte, den Ewer nach unseren Vorstellungen gestalten. Für diese Arbeit werden wir uns 3 bis 6 Jahre Zeit nehmen!"

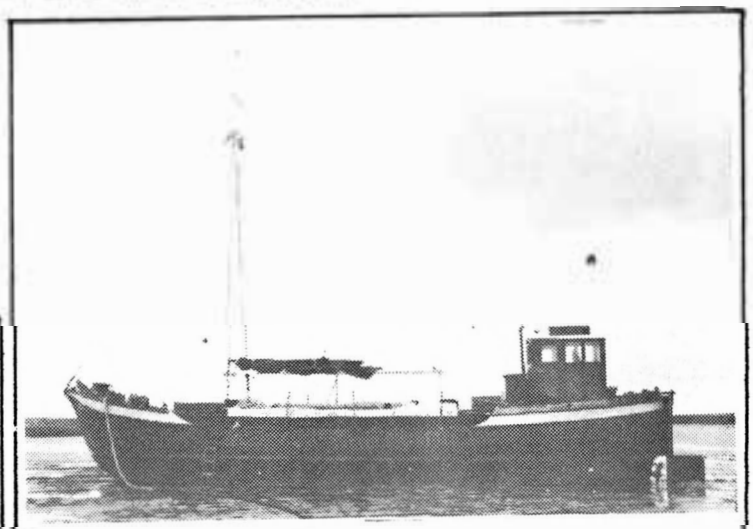
„HANS von WILSTER", Langeness











HANS 1983 auf der Hallig Langeneß

Schiffsart: Stählerner Giekewer mit Holzboden

Unterscheidungssignal: LVRP **Name:** HANS

Heimathafen: Wilster

ab 1906 Hamburg

ab 1960 Hallig Hooge

ab 1982 Tönning

ab 1983 Hallig Langeneß

Eigner:
1. Hans D.H.Ulrich, Wilster bis 1905
2. Ernst Friedrich Bruhn, Wilster
3. Julius Giese, Glückstadt bis 1954
4. Friedrich Koch, Lägerdorf bis 1960
5. Bernhard Diedrichsen, Hooge bis 1978
6. Uwe Dulz, Tönning bis 83
7. Monica Rudolph, Folkert Bockentien, Langeneß

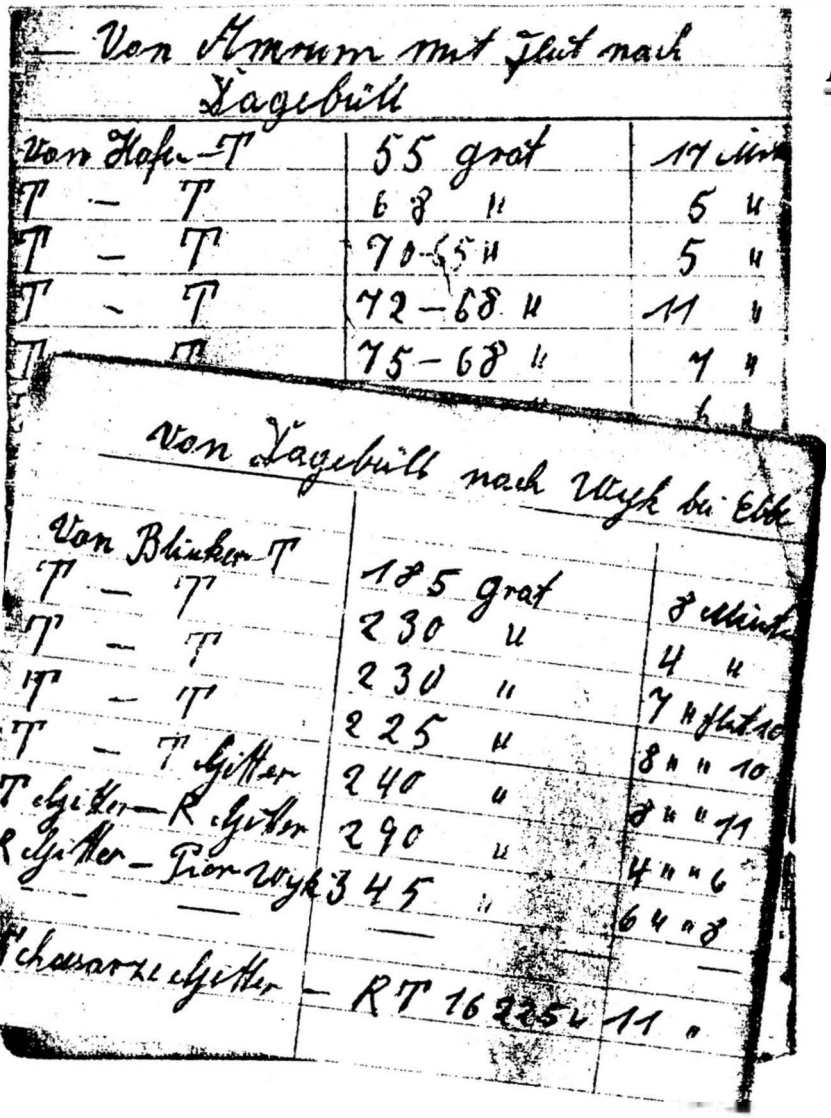
Länge: 16.66m **Breite:** 4.05m **Raumtiefe:** 1.40m **Verm.:** 28 Brt.

Bauort: Itzehoe **Bauwerft:** Heinrich Fack **Baujahr:** 1899

Ursprüngliche Takelung: Giekewer

Ursprüngliches Fahrgebiet: Elbe, Lägerdorfer Kanal

Verbleib: Inselversorger und Sandbagger auf Hooge bis 1978



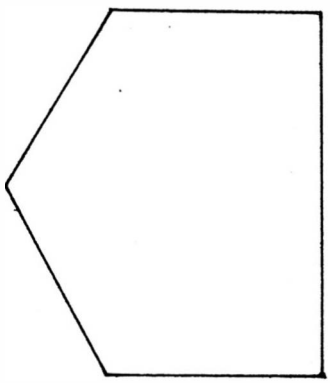
Von Amrum mit Flut nach Tagebüll

Von Hafen – T	55 grad	17 Min
T – T	68 "	5 "
T – T	70-65 "	5 "
T – T	72-68 "	11 "
T – T	75-68 "	7 "

Von Tagebüll nach Utzh bei Elbe

Von Blinker – T	185 grad	8 Minuten
T – T	230 "	4 "
T – T	230 "	7 " Flut 10
T – T Gitter	225 "	8 " " 10
T Gitter – R Gitter	240 "	8 " " 11
R Gitter – Tief Utzh	290 "	4 " " 6
—	345 "	6 " " 8
Schwarze Gitter	—	—
	RT 162254	11 "

Aus dem "Bordbuch" des HANS



Hier hatte sich Schiffer Bernhard Diedrichsen seine häufigsten Fahrten notiert: Zeit, und Kurs von Tonne zu Tonne. Hiernach fand er auch bei Nebel seinen Weg!

DAS SCHIFFSBAUHANDWERK

Schausammlungen des Altonaer Museums, Heft 1, von Gerhard Timmermann
Ein Führer durch die Schiffbauabteilung des Altonaer Museums in Hamburg.
Es enthält viele kleine Zeichnungen und Beschreibungen und läßt sich auch ohne Besuch des Museums gut lesen.
Zu erhalten im Altonaer Museum, 93 S.

DANSKE BÅDTYPER

Opmalet og beskrevet af Christian Nielsen
Christian Nielsen reiste jahrelang durch ganz Dänemark und sammelte viele Infos und Bilder und machte Zeichnungen von 41 Bootstypen (fast ein Schiffstypenlexikon). Von jedem Schiff gibt's einen Riss und eine Beschreibung. Man erfährt viel über die Geschichte des dänischen Bootsbaus und den Einsatz dieser Schiffe.
Damit man endlich mal weiß, warum das so iss bei "die Bööte". Das richtige zum Schmökern für kalte Herbsttage. 152 S.
Gibt's im Dansk Boghandel, Norderstraße, FL. Verlag Høst & Søn, Preis ca. DM 32,20

GAFF RIG von John Leather

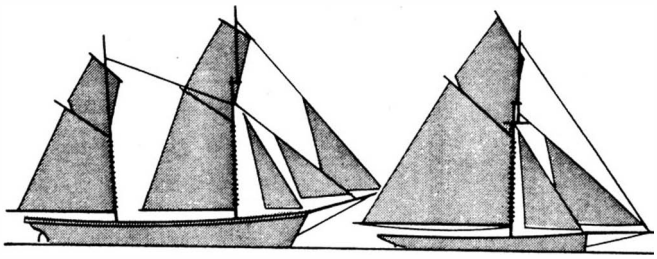
Dieses Buch in englischer Sprache ist eher etwas für Gaffelinsider oder für die, die es werden wollen. Es enthält viele Anregungen, zusammengetragen aus 250 Jahren Segelgeschichte und der Geschichte des Gaffel-Rigg-Handwerks. Bekommt man bei Buchhandlung Wede (Hansepassage Hamburg).
270 S., Verlag Adlard Coles Ltd. GRANADA
Preis DM 88,--

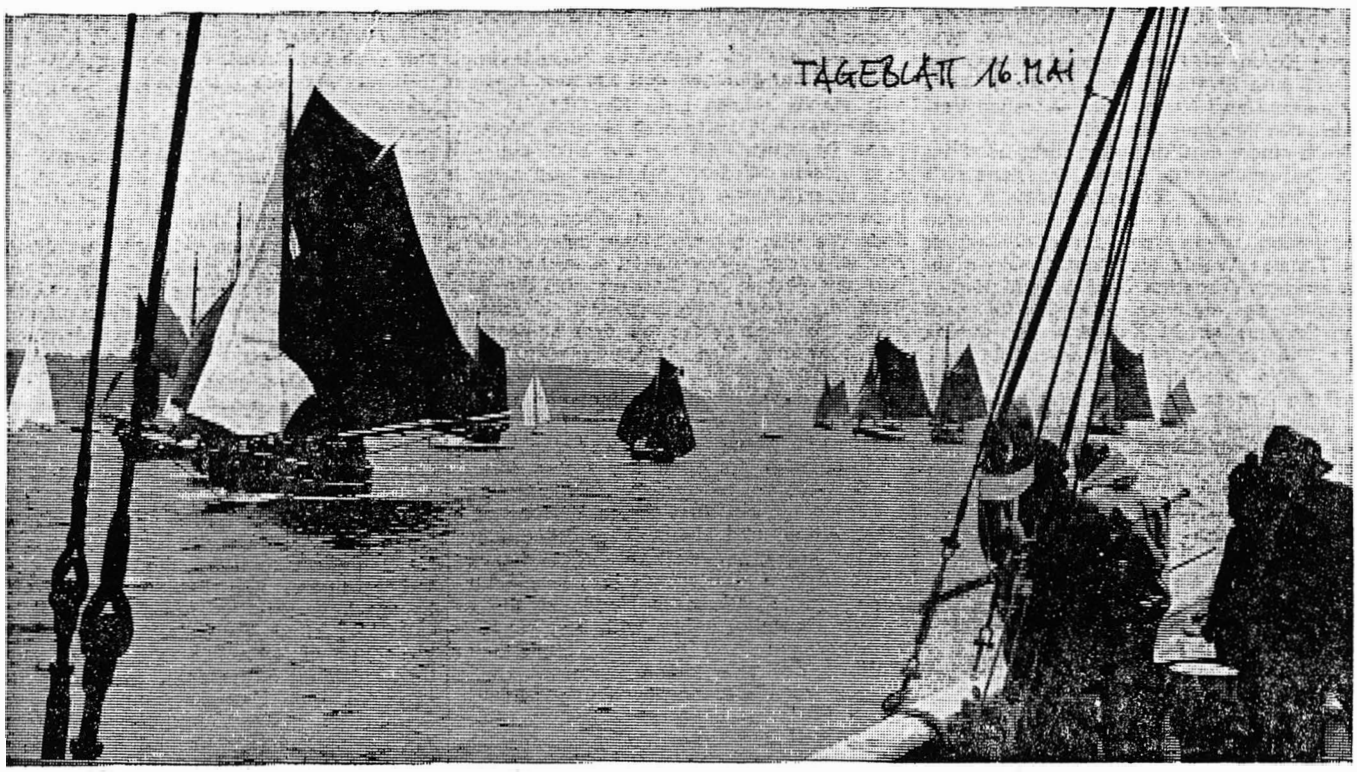
Seit 3 Jahren bin ich wie ein Verrückter auf der Suche nach einer vernünftigen Ankerwinsch und man trifft ständig Leute, die auch eine suchen, selbst Profis wie Hans von der Sonderburger "Bööte"-Werft sucht, aber keiner findet. Und dann fahre ich ganz privat, ohne gaffeligen Hintergedanken nach Amsterdam und was liegt da rum!? 5 große Schuten voll mit alten Ankern, Winschen und Ketten und rosten vor sich hin. Und dann krieg ich den Besitzer raus und steh vor der Tür und mach auf und geh rein und was soll ich sagen - ein Schiffsausrüster wie aus der Zeit der Jahrhundertwende.
Alte Blöcke, Tauwerk, Kloodje, Lampen, kleine Schwertwinschen, alles, was das Herz begehrt und dazwischen 5 aufgearbeitete Ankerwinschen mit Kette, ich brauch nur einpacken. Die Besitzer-Brüder sind sehr hilfsbereit und freundlich und ruckzuck geht mein Auto in die Knie und jetzt steht die Winsch auf der Bellis und hat sich schon sehr bewährt. Von den Brüdern bekam ich auch noch den heißen Tip, Amsterdam Scheepvaart Museum und damit die zweite heiße Adresse in Amsterdam. Wirklich sehenswert, mit der ganzen Übersicht über Hollands Schiffahrtsgeschichte, mit Originalschiffen und allem Zubehör.

Rainer

die heiße Adresse:

GEBR. TIJMS & ZN
GELDERSCHEKADE
AMSTERDAM
TEL. 243583





Rum-Regatta mauserte sich zum größten Veteranen-Treffen

ise. **Flensburg.** Über 50 Schiffe trafen sich am Wochenende in Flensburg zur vierten Rum-Regatta, die sich damit zum größten jährlich stattfindenden Veteranen-Treffen Deutschlands gemausert hat. Markt- und Trödelbuden, „Schwoof" im Festzelt und eine Beiboot-Regatta am Sonntagmorgen sorgten dafür, daß auch die Tausenden von „Sehleuten" an Land ihren Spaß hatten. Unter den Teilnehmern — ehemalige Frachtsegler, originalgetreue Nachbauten oder Jachten bis zum Baujahr 1936 — waren auch zahlreiche Gäste aus Dänemark, Großbritannien sowie den beiden anderen Veteranen-Hochburgen Bremen/Bremerhaven und Hamburg. Der Flensburger Stadtrat Paul Hertrampf (SSW), der den Preis der Stadt Flensburg — eine stilechte Pumpe — der „Astarte" aus Bremerhaven mit der Bemerkung überreichte: „Damit Sie so über die Runden kommen wie wir jetzt als Stadt Flensburg, nämlich durch pumpen", sprach dem Verein Museumshafen im übrigen seinen Dank für die Initiative der Organisatoren aus, mehr „Leben in den Hafen zu bringen". Für die nächste Rum-Regatta, die am 8. Juli 1984 gleichzeitig mit den Feiern zum 700. Geburtstag der Stadt Flensburg stattfinden soll, versprach er den Traditionsseglern „noch bessere Bedingungen als in diesem Jahr".

NACHDENKLICHER NACHTRAG ?! ?!?

Und Alexandra?

Tgbl.

War der alte Dampfer 1982 dichtumlagerter Anziehungspunkt am alten Bohlwerk gewesen, so lag die „Alexandra" in diesem Jahr in einsamem Dornröschenschlaf an der gegenüberliegenden Hafenseite — zwar erleuchtet und über die Toppen geflaggt, auch zu besichtigen, wie es hieß. Den weiten Weg um den Hafen herum machte dennoch kaum einer. Der Hafen-Rees murmelte etwas von Unstimmigkeiten zwischen Gaffel-Freaks und Dampfer-Freunden. Aber wie das mit Gerüchten nun mal so ist: Sie müssen ja nicht unbedingt wahr sein.

Trotzdem schade. Denn eigentlich gehört die „Alexandra" ja dazu. *ise.*

Der »Flensburger Museumshafen« kann stolz sein, ein solches Ereignis für das Tor zum Norden ausgeheckt zu haben — und auch Flensburg selbst heftete im Vorwort zum Veranstaltungsprogramm »gemeinsame« Anstengungen an die eigenen Fahnen, daß den schwimmenden Veteranen so ein schöner Platz im Hafen zugewiesen wurde.

Es ist noch gar nicht so lange her, da war noch nicht so viel von dieser jetzt selbst bescheinigten »Gemeinsamkeit« zu spüren.

AVIS

Stadtrat Paul Hertrampf, der in diesem Jahr für die Stadt die Preise überreichte, witzelte zwar, daß der Name Rum-Regatta daher komme, weil an Bord immer so viel „rumgebrüllt" werde.

Tgbl.

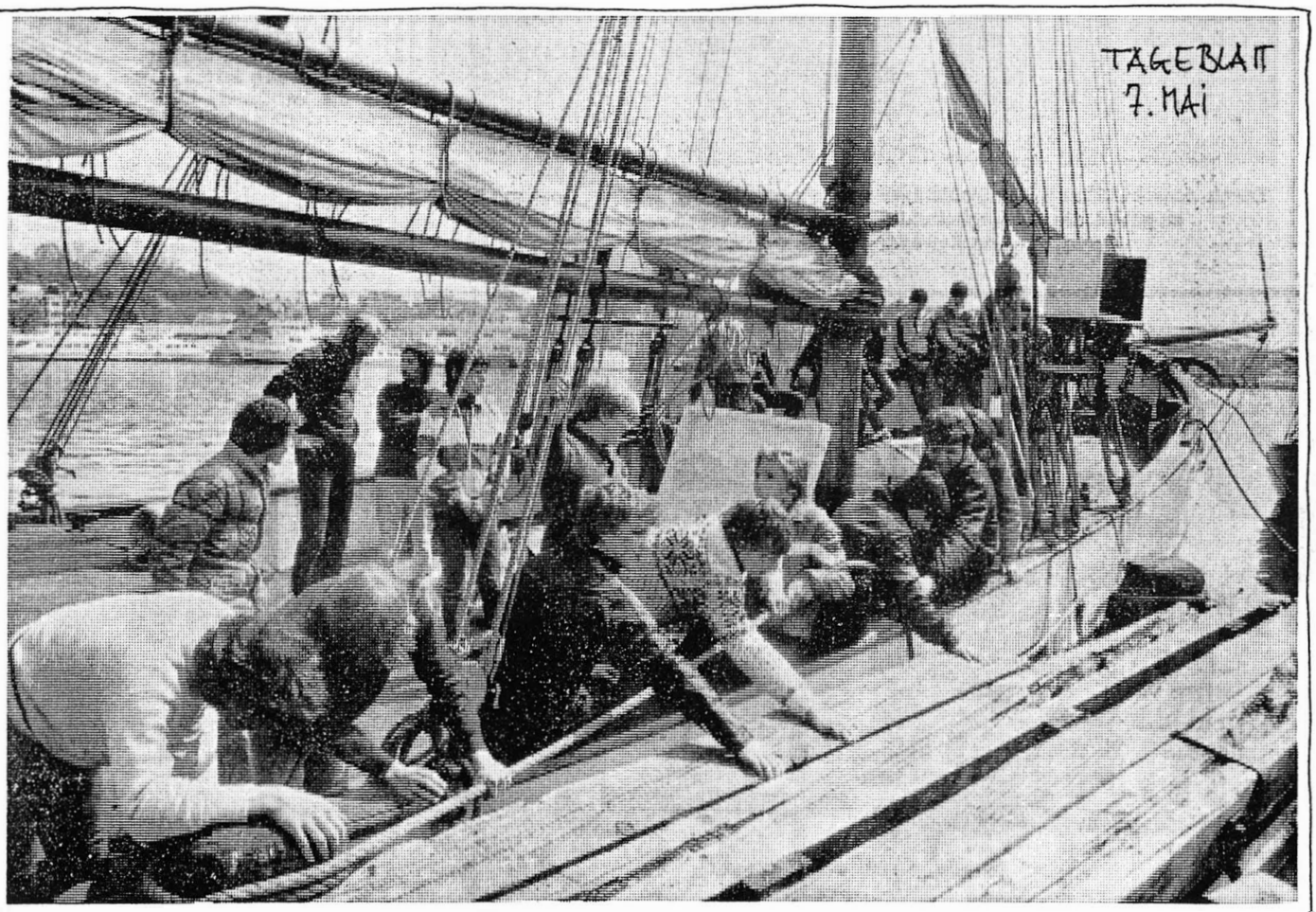
Tgbl.

Nicht nur eitel Freude herrschte auch über die neueingeführten Startnummern, die jedes Schiff am Freitagabend erhalten hatte. Der Skipper der „Aurora von Altona" weigerte sich schlicht, „so ein Ding" in Empfang zu nehmen. Ihm war das schon wieder zuviel Organisation.

Tgbl.

„Hafenkonzert"

Stadtrat Helmut Schumann, amtierender Hafendezernent. sagte, er sei froh darüber, daß im Flensburger Hafen die Berufs-, Touristik- und Old-Timer-Schiffahrt ihren Platz gefunden habe.



Schulstunden an Bord eines alten Segelkutters

19 Jungen und ein Mädchen aus der UNESCO-Schule Flensburg-Weiche gingen Donnerstag auf „große Fahrt". Sie hatten im Rahmen einer Projektwoche an der Schule das Thema „Segeln" gewählt. Lehrer Peter Schwartz, begeisterter Segler und Mitglied im Museumshafen-Verein, brachte dieses Projekt in das Programm der Woche ein. Es wurden Seekarten studiert, das Funktionieren nautischer Geräte erläutert, das Knoten und Spleißen von Tauen geübt. Die Praxis der Seefahrt erfuhren die Schüler auf dem alten Kutter „Bellis". Mit an Bord waren drei erfahrene Seeleute, neben Peter Schwartz und Schiffseigner Rainer Prüß der Berufs-Seemann Arthur Edinger, der bei der Bundesmarine als Schlepperführer tätig ist. Das einzige an der Fahrt beteiligte Mädchen ist seine Tochter, was ihren „Mut" zum Mitmachen erklärt. Zur Sicherheit der wertvollen jungen „Schiffs-Fracht" war eine Sicherungsleine um die Reling gespannt, denn auch drei Männer können nicht 20 Sieben- und Achtkläßler ständig im Auge behalten. Zusätzlich waren für alle Schwimmwesten an Bord ausgelegt, die von der Bundesmarine zur Verfügung gestellt worden waren. Die Fahrt ging bis auf die Außenförde. Sie begann um 13 Uhr und dauerte bis in die Dämmerung. Die Projektgruppe sollte nämlich auch noch die Handhabung der Schiffsbeleuchtung kennenlernen. Mehr als 20 verschiedene Möglichkeiten zum Mitmachen standen den Schülern während der Projektwoche offen: Reiten und Voltigieren, Surfen, Wanderwege-Erkunden, Radfahren, Mitwirkung bei der deutsch-türkischen Jugendgruppe der AAK, jede Art von Basteln und Werken und vieles andere. Eltern und andere Interessenten waren eingeladen, die Ergebnisse der Projektwoche in der Schule zu begutachten. Dd

Bei achterlichem bisweilen recht steifem Wind brachte es die »Gulle« unter Vollzeug, wie die Segler sagen, auf gut und gerne sechs bis sieben Knoten. Dabei handelts es sich bei dem Veteranen-Segler um einen 60-Tonner: Irgendetwas muß doch an dieser Wind-Energie sein . . .

Das wissen auch viele andere Segler, wie anders sollte man sich sonst Hinweise wie »AKW — nee!« an Bord einiger Schiffe erklären. Nach dem die atomgetriebene »Otto Hahn« schon lange verschrottet ist, die in den sechziger Jahren dieses Jahrhunderts gebaut wurde, schwimmen die Segel-Oldtimer noch immer, die haben natürlich auch mehr Jährchen auf den Planken.

Tgbl.

„So'n Streß" maulte Egon Bahr, als der Rudergänger der „Gulle" mal wieder „Klar zur Wende" brüllte. Bis zur Unkenntlichkeit in gelbem Ölzeug vermummelt, zog der Politiker aus Bonn immer gerade rechtzeitig den Kopf ein, bevor die schwere Fockschot des alten Frachtenseglers auf die neue Leeseite donnerte. Tgbl.

Der Termin für die 5. Regatta — auch schon ein kleines Jubiläum — steht bereits fest: Am 8. Juli 1984, wenn die Stadt Flensburg ihren 700. Geburtstag feiert und das Schiffahrtsmuseum eingeweiht wird, sollen die Segelveteranen wieder für eine angemessene Hafenatmosphäre sorgen. Tgbl

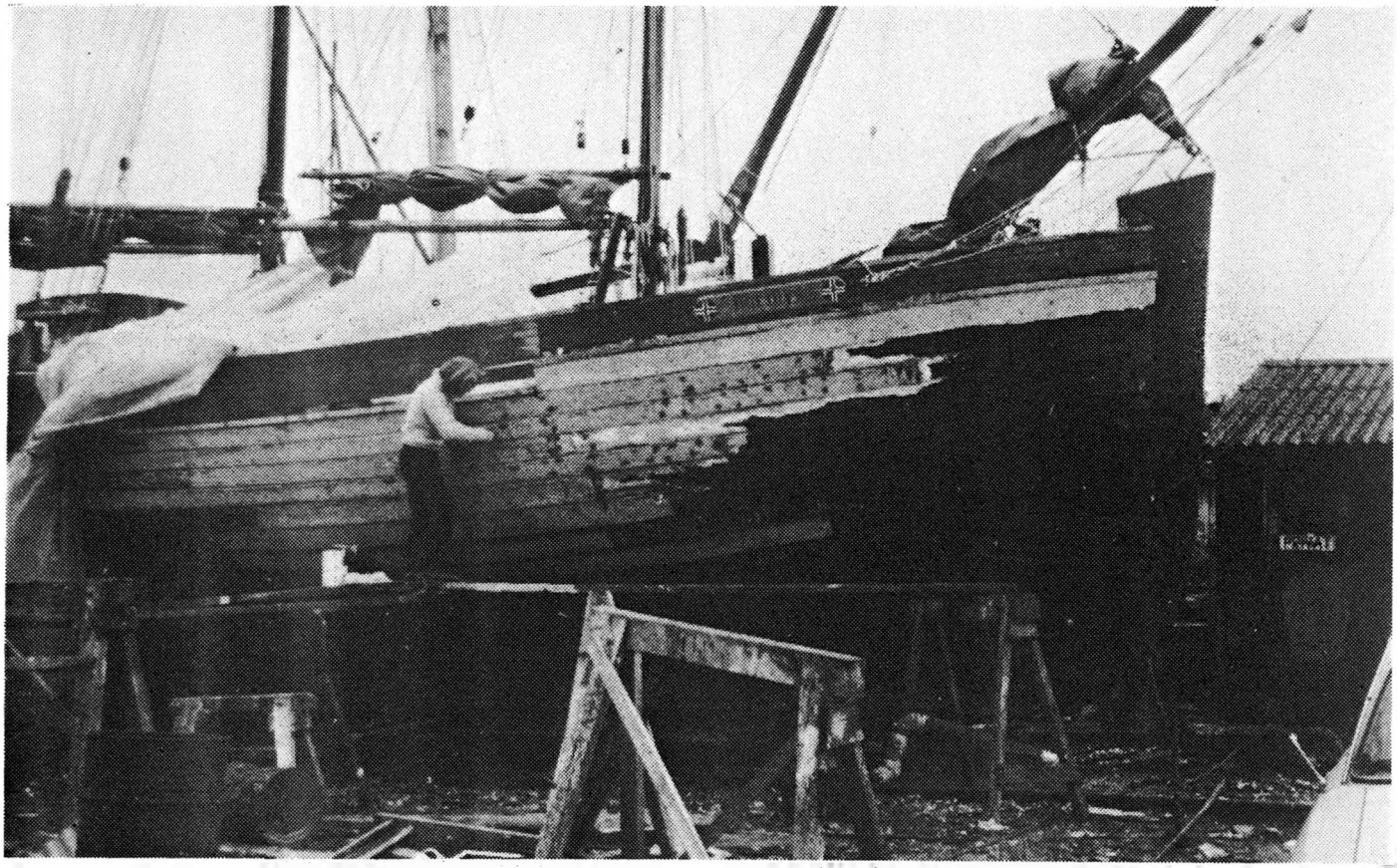
16. Mai

die Band „Long Island" umrahmte am Sonnabend so rockig-poppig die Preisverteilung, daß es einen alten Herren, der sich mehr Seemannslieder gewünscht hätte, ganz wehmütig stimmte. Tgbl

Tgbl Improvisierte Musikgruppen versuchten gelegentlich, das Getöse im Festzelt zu übertreffen.

Aber das nimmt bei einer Rum-Regatta niemand so ganz genau. Schließlich ist der gemeinsame Gaffel-Gedanke wichtiger als der Ehrgeiz zu gewinnen. Tgbl

NORDLYS aus NORGE in NORGE



Die "Nordlys" aus dem Museumshafen nutzte den herrlichen Sommer für eine Reise nach Südnorwegen, sozusagen ins untere Zipfelchen ihres Geburtslandes.
Nach wehr oder minder intensivem Arbeitseinsatz am Schiff auf Michaelsens "Fischböte"-Werft rutschte unser Schonerchen vom Slip kurz nach Flensburg zum unvermeidlichen Bunkern von Fest- und Flüssigproviant. Sporadische Antialkoholiker und Vegetarier sind sich über Art und Menge der einzuladenden Stoffe oft selbst nicht einig. Wer weiß schon, an wieviel Tagen der innere Schweinehund durchblickt - und dann im fernen Norden in der Hundekälte!?
Am 1. Juli abends 1/2 7 ging's endlich los. Der nächste Morgen sah den Schipper schon um 7 Uhr den 4-Zylinder-Wecker anschmeißen und schon lag die Sonderburger Brücke von König Christian X. hinter uns.
Ab da ging's dann mit allen Plünnen und Windstärke 5 - 6 aus SW gen Norden. Bei Fredericia sah unsere jüngste Mitseglerin Alex' aus Berlin mitten im Fahrwasser ein feindliches, getauchtes U-Boot auf uns zuhalten. Nur das riesige grüne Sehrohr war mit imponierender Bugwelle zu sehen. Auch gute 30 Meter wirbelndes Wasser hinter dem Objekt erhärteten den von Alex' aufgestellten Verdacht.
An dieser Stelle möchte ich unseren kurzen Reisebericht jäh abbrechen und den geneigten Leser/die werte Leserin fragen:
Um welches unbekannte Meeresobjekt könnte es sich sonst dort zwischen Fredericia und Strib gehandelt haben? Dazu noch ein Tip: Am Abend dieses ersten vollen und tollen Reisetages mit überweigend Raumschotkurs (Wind von schräg-hinten-Backbord, äh - links) waren wir schon in Ballen auf Samsø.
Wer glaubt, "es" zu wissen, der komme am 15. oder 16.10. zur Apfelfahrt ans Holzbohlwerk, dann unter anderem zur "Nordlys" und sage das Lösungswort entweder Brita, Peter oder Armin ins Ohr (wer schreit, hat Unrecht oder Grund dazu). Jeder Flüsterer gewinnt, vorausgesetzt, er hat sich Mühe gegeben.
In der nächsten Ausgabe wollen wir über unsere Erlebnisse in Norge erzählen. Unter anderem über das norwegische Veteranenschiffstreffen in Rasvåg auf der Insel Hidra, Volker "Altona's" großem Fischzug, über Mantelmövenschmuggel und die rauschige, maschinenlose Rückreise.
Und vergeßt nicht: Zur Apfelfahrt wird unsere betagte "Nordlys" 70 Jahre alt gemacht. Kommt alle mal längs, ihr zum Geburtstag die Wanten zu schütteln.
Es wird auch wieder Leckeres zu beißen und zu schlürfen geben.

Arkrabrila

DIES UND DAS

Aus: Joachim Kaiser
"Segler in der Zeitenwende", Heinemann Vlg.

"Obwohl die gewerbliche Kleinschiffahrt von Jahr zu Jahr abnimmt, ist in der Gegenwart (1977) doch noch eine erstaunliche Anzahl ehemaliger Frachtsegler in Fahrt. Doch diese Fahrzeuge der Küsten- und Binnenschiffahrt sind in der Regel durch Serien von Umbauten bis zur Unkenntlichkeit entstellt. Mehrfach verlängert und meist auch erhöht, mit starken Maschinen, Steuerhäusern und anderen Aufbauten versehen, erreichten die alten Revierfahrzeuge nicht selten ein Vielfaches ihres ursprünglichen Ladevermögens, verloren dabei aber weitgehend ihren alten Charakter. So bedarf es oft eines geschulten Auges, um in der Rumpfgestalt eines modern anmutenden Motorgüterschiffes noch Rudimente eines alten Ewers, einer Segelschute, eines Schoner oder eines Heckschiffes zu erkennen."

Stimmt, zumindest drei dieser Typen findet man ständig im Flensburger Hafen: "Nobiskrug" (ehemals ein Dreimast-Yacht-Schoner von 1930), "Uwe-Ursula", sowie neuerdings mit Heimathafen Flensburg "Matador II" ehemals schmucker Segler, dann um ca.6 m verlängert, aber sonst noch weitgehend original und wohl bald durch einen Kranaufbau zum Arbeitsschiff verunstaltet. Verständlich, wenn jemand damit Geld verdienen muß, aber trotzdem schade um diesen letzten Zeugen deutscher Frachtenseglergeschichte. Seht ihn euch noch einmal an, solche Linien gibt's nicht mehr.

MÄRZ 84

60 JAHRE BELLIS

1284 1984 700 Jahre Stadt Flensburg

?
WIE STRICKE ICH EINEN GAFFEL-SCHONER

Wer's noch nicht weiß, auf der Frieda gibt's Nachwuchs,

Rainer "LEON"

heißt der Gaffelknabe, zum Glück ein Junge (hellblau), sonst hätte die Frieda ja auch rosa gemalt werden müssen.

Lebenskünstler Raimund Koch (Minna Roeder) ist in den Künstlerhof gezogen und jetzt neuer Nachbar von Rainer Prüß (Bellis). Und was ist, wenn Gaffler zusammenhocken, sie hecken was aus.
Flensburg wird im Künstlerhof eine neue Galerie bekommen, die sich mit Seefahrt, Wasser und Küste beschäftigt. Wenn alles klappt, macht woll noch vor Jahrenswechsel eine Ausstellung mit Arbeiten von Volker Meier (Aurora) den Anfang. Ansonsten gibt's Malerei, Zeichnungen u. Druckgrafik aus dem angegebenen Themenkreis.

70 Jahre
1913 NORDLYS 1983

Volker Meier hat ja in Norwegen 3 Monate Zeit gehabt, um zu üben, aber jetzt hat er's raus und hier kommen sie, die sensationellen

FISCHFRIKADELLEN a la MEIER

Und so gehts:
Dorsch filetieren un' zusamm' mit fetten Speck, 2 Äpfeln un' büschn Zwiebeln durchn Wolf drehn, ein Ei un' büschn Salz un' so dazu un' dann ab inne Pfanne.
Also, wenn man Volker glauben darf, überhaupt das stärkste!

TOPLICHT GmbH
Schiffsausrüstung für die traditionelle Segelschiffahrt
Oevelgönne 42
2000 Hamburg 52
Tel: 040/880 60 77
Telex: 213449 topli

MUSEUMSHAFEN FLENSBURG E.V.

Vereinigung zur Wiederherstellung und Erhaltung traditioneller Segelschiffe und anderer historischer Wasserfahrzeuge

2390 Flensburg, Postfach 2218 · Bankkonto: Stadtsparkasse Flensburg 8000719 (BLZ: 215 500 50) · Eingetragen unter der Nr. VR 1045 beim Amtsgericht Flensburg