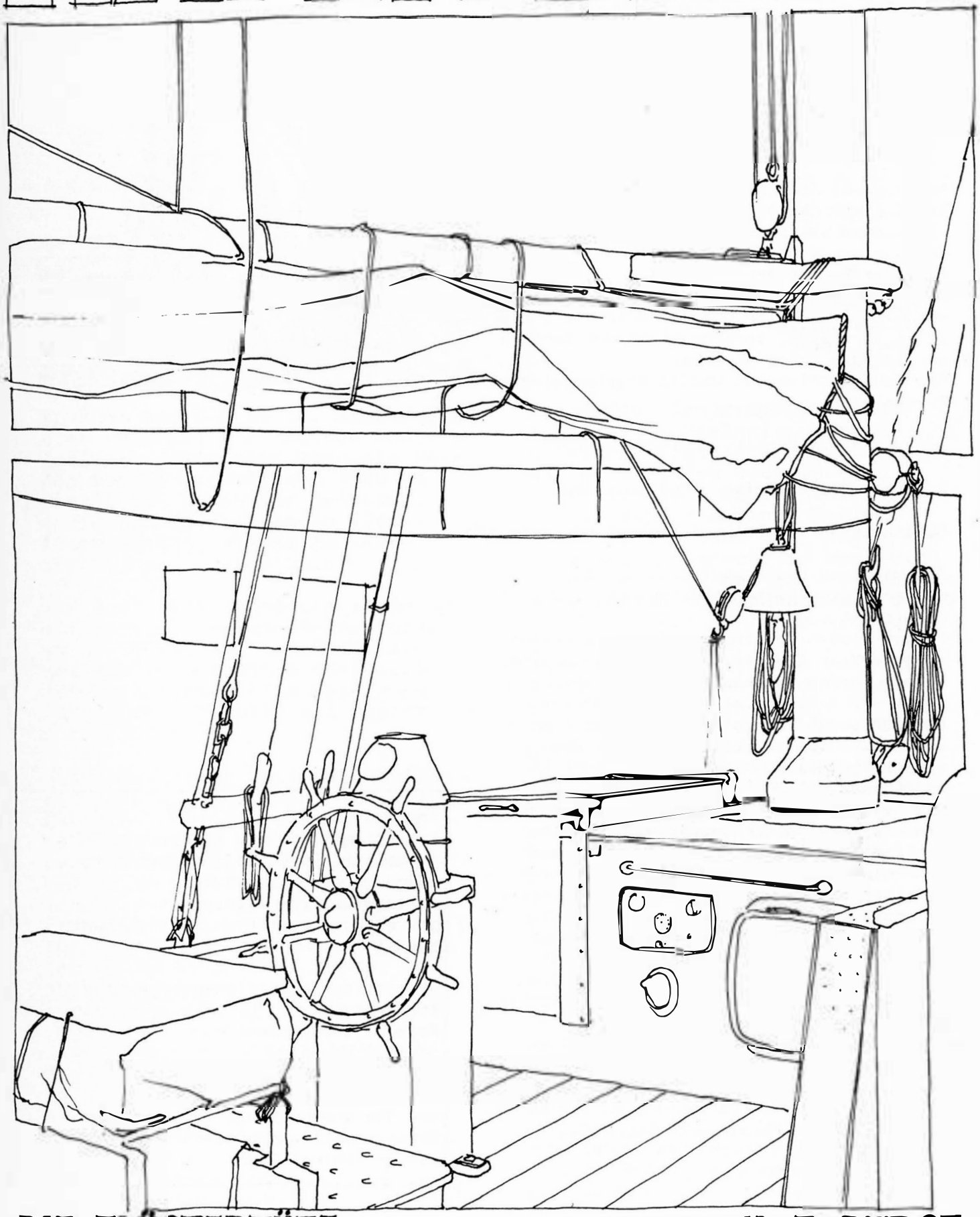
HAFEN·BLATT



DIE FLÜSTERTÜTE

No.3 DEZ.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 nich'schlech'!"

Am 23.11.83 fand im Fährkroog die Mitgliederversammlung statt. Die Vorstands mitglieder Ulli Jochimsen, Rainer Ullrich und Günther Wulf berichteten über den Verlauf der 2-jährigen Amtszeit.
Anschließend erfolgte eine Diskussion zur aktuellen Situation und die Entlastung des alten Vorstande, vorbehaltlich der noch zu erfolgenden Kassenprüfung.
Die danach erfolgten Wahlen ergaben dieses Ergebnis:

Vorsitzender: Ulrich Jochimsen, Flbg.

2.Vorsitzender: Rainer Prüß, Flbg.

Geschäftsführer: Folkert Bockentien,Langeness

Die Wahl des Kassenwartes findet nach der erfolgten Kassenprüfung noch in diesem Jahr statt.
Diesen Neuwahlen gingen schwierige Zeiten voraus. Eine Ansammlung von Menschen einen Verein werden zu lassen ist eben auch ein langer Prozeß. Zu unterschiedliche Vorstellungen und Erwartungshaltungen müssen zueinander finden, und der Prozeß des wirklichen Kennenlernens dauert auch in Anbetracht der räumlichen und zeitlichen Bedingungen der Mitglieder eine ganze Weile.
Daß wir inzwischen Liegeplätze und einen Vertrag mit der Stadt haben, sollte uns zuversichtlich stimmen, auch Rum-Regatta, Apfelfahrt und Grog-Törn sind sicher vorzeigbare Ergebnisse der Vereinsarbeit, daß wir aber noch nicht näherzueinander gefunden haben sollte Anlaß sein unser Augenmerk stärker auf das "Vereinte Tun" zu richten. Gelegenheit wird es hierfür im kommenden Jahr reichlich geben.
Zu der Zielrichtung dieses Tuns gibt es verschiedene Gesichtspunkte. Wir werden deshalb mit dieser Ausgabe mit Beiträgen zum Problemkreis "Zielsetzung Museumshafen" "Kultur", "Tradition" usw. beginnen.
Die veröffentlichten Meinungen und Denk-Materialienkönnen vielleicht helfen, zu einer gemeinsamen Standortbestimmung zu kommen.

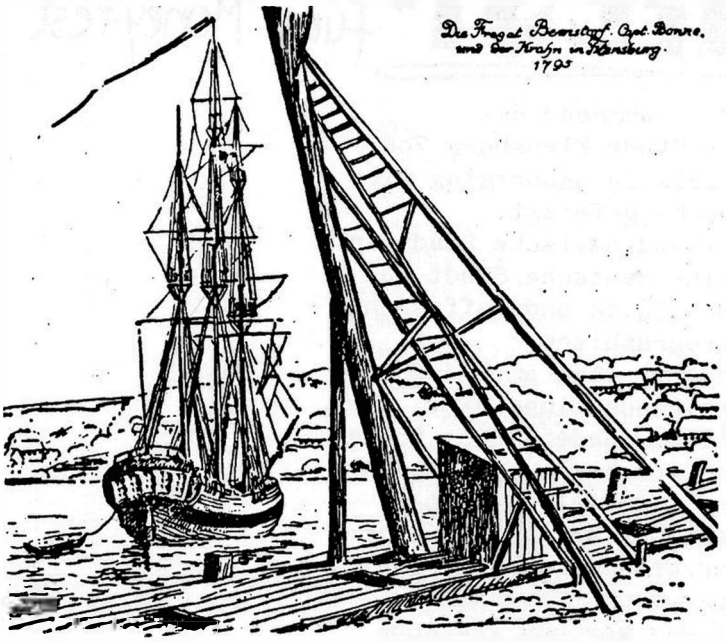
Rainer

Impressum
Das Hafenblatt "die Flüstertüte"
erscheint als Mitteilungsblatt des
"Museumshafen Flensburg e.V."
Auflage ca. 2oo Stck.
und wird kostenlos an die Mitglieder
abgegeben.

Mitarbeiter dieser Ausgabe sind
Armin Kauth
Folkert Bockentien
Manfred Hövener
Ulli Jochimsen
Wolf-Rüdiger Kuhnke
und die wunden Finger von Lischen
Redaktion,Illustrationen und Layout
Layout: Rainer Prüß

Flensburger Hafengeschichte, diesmal:

Flensburger Krahntaxe.



KRAHN am Bohlwerk 1795

A.

Taxe, wornach das Kielholen bezahlt wird.

Ein Schiff von	zahlt: ℔	zahlt: ß	Ein Schiff von	zahlt: ℔	zahlt: ß
1 bis 5 Lasten incl.	—	8	80 bis 85 Lasten incl.	5	8
5 „ 10 Lasten „	—	12	85 „ 90 Lasten „	5	12
10 „ 15 Lasten „	1	—	90 „ 95 Lasten „	6	—
15 „ 20 Lasten „	1	8	95 „ 100 Lasten „	6	8
20 „ 25 Lasten „	1	12	100 „ 105 Lasten „	6	12
25 „ 30 Lasten „	2	—	105 „ 110 Lasten „	7	—
30 „ 35 Lasten „	2	4	110 „ 115 Lasten „	7	4
35 „ 40 Lasten „	2	12	115 „ 120 Lasten „	7	12
40 „ 45 Lasten „	3	—	120 „ 125 Lasten „	8	—
45 „ 50 Lasten „	3	4	125 „ 130 Lasten „	8	4
50 „ 55 Lasten „	3	8	130 „ 135 Lasten „	8	8
55 „ 60 Lasten „	4	—	135 „ 140 Lasten „	9	—
60 „ 65 Lasten „	4	4	140 „ 145 Lasten „	9	4
65 „ 70 Lasten „	4	8	145 „ 150 Lasten „	9	8
70 „ 75 Lasten „	4	12	150 „ 160 Lasten „	10	—
75 „ 80 Lasten „	5	4			

D.

Taxe, wornach Schiffe, welche Masten und Bugspriete beim Krahn einsetzen, zu zahlen haben.

Erwähnt man die im 18. Jahrhundert hier am Hafen vorhandenen Schiffswerften, so muß man dazu die beiden Schiffskrähne, den 1726 am westlichen Hafenufer gebauten, sowie den in den Jahren 1743 - 48 erwähnten, an der Ballastbrücke, mit einbeziehen.

War doch ihre Bedeutung in Bezug auf durchzuführende Reparaturen an Schiffen, wie das Einsetzen von Masten und Rahen oder auch das Kielholen zwecks Reinigung oder auch Verhäuten mit Kupfer unermeßlich.

Die Jürgensbyer Seite des Hafens hat ihre eigene Geschichte. Es gab eine Zeit, da die östliche Hafenseite der westlichen Konkurrenz machte. Auch Jürgensby hat seine Schiffbrücke und seine Schiffswerften gehabt. Viele der früheren Flensburger Handelsschiffe gehörten in St. Jürgen und an der Ballastbrücke zu Hause, weshalb Jürgensby in den alten Schiffsverzeichnissen stets seinen berechtigten Platz einnimmt. Nach dem Erdbuch vom Jahre 1594 hat die Stadt einen Beitrag geleistet zur Anlegung einer "steinernen Brücke". Wo diese Brücke gelegen und wie sie eingerichtet gewesen, darüber ist leider nichts Näheres angegeben. Ein Bild zeigt auf der Jürgensbyer Seite eine in den Hafen vorspringende Brücke mit einem vorgelegten Querbau, an welchem letzteren ein Zweimaster im Laden oder Löschen begriffen ist. Brücke und Querbrücke sind von einem Bohlenwerke umschlossen und tragen ein Gebäude, dem Anscheine nach ein Warenspeicher, und nach der Zeichnung könnte der Brückenkern statt aus Holz sehr wohl aus Erde und Stein bestehen.

Über den am westlichen Hafenufer errichteten Krahn sind uns einige Unterlagen erhalten.

Im Jahre 1725 , d. 3. März übergaben die Älterleute des Schiffer-Gelags eine Bittschrift an den Magistrat der Stadt über die Anlegung eines Krahns, dessen Einnahmen dem Waisenhaus zugute kommen sollten.

Im Jahre 1726, den 5. Februar ward beschlossen, einen neuen Krahn zu erbauen.

Bei Inbetriebnahme des Krahns erstellte man eine, für die Benutzung desselben, entsprechende Ordnung und Taxe. Im Jahre 1772 gab man eine neue Ordnung heraus; diese entsprach jedoch der ersten, in fast unverändertem Wortlaut.

1816 mußte der alte Krahn durch einen neuen ersetzt werden. Eine weitere (und auch letzte) noch mehr detaillierte Krahntaxe gab man im Jahre 1843 heraus.

Quellen:Stadtarchiv W.-R.Kuhnke

•MANIFEST• fürs Money-Fest

Am 29. Dezember 1984 - während des Grog-Törns- wird die Stadt Flensburg 7oo Jahre. Doch der offizielle Geburtstag wird in der letzten Maiwoche gefeiert.
Flensburg ist eine skandinavische Stadt in Deutschland oder eine deutsche Stadt in Skandinavien; je nach Blick und Auffassung, geschichtlich und geographisch.
Während dem 7oosten Jahr wird am 7.Juli 1984 das Schiffahrtsmuseum eingeweiht. Für Seefahrtsbegeisterte ein bedeutendes Ereignis. In der heutigen geschichtsträchtigen Zeit unvorstellbarer materieller Fortschritte im globalen Maß, an nicht wieder gutzumachender Naturzerstörung und industri ell-komerzieller Ausrottung gewachsener alter Kulturen, ist das vor uns liegende regionale Fest im Museumshafen ein Wunder. Das ist eine unüberhörbare Herausforderung und Chance für jeden von uns aktiv mitzuwirken, damit zu diesem Datum tief und weit die Würde der Seefahrtstraditionen unserer Heimat wieder deutlich Grund gewinnt und nicht weiter untergeht in den Fluten der Ex und Hopp-Sucht-Gesellschaft. Dieses Ziel kann nicht materiell- akademisch erreicht werden, sondern ist eine geistige Qualität in den Menschen. Keiner hat das bisher besser ausgedrückt- nach meiner Meinung- als Sven Morlov, der Direktor des Norske Sofartsmuseum, während dem STA-Treffen in Oslo 1978:
"Wir leben im Jahre 1978 und befinden uns in einem Abschnitt der Geschichte der vom technischen Fortschritt beherrscht wird. Elektrizität, Kernenergie, neue Maschinen, Autos, Flugzeuge, das Fernsehen und Millionen von Gebrauchsartikeln haben unsere menschliche Existenz verändert. Die einzige Sache, die sich bis heute nicht verändert hat, ist der menschliche Verstand. Die technische Entwicklung ist so enorm, daß sie die menschliche Existenz zu beherrschen und zu bestimmen droht. Der Einzelne lädt die Gefahr auf sich in der Einförmigkeit zu ertrinken, die von der Technik gesteuert wird. Es ist notwendig den Freiraum für jeden Einzelnen zu verteidigen und der Uniformität entgegenzuwirken.
Um von dem Strudel des Zeitgemäßen nicht ergriffen und fortgerissen zu werden, müssen wir eine feste Basis zu finden versuchen und sogar in vergangenen Epochen müssen wir nachsuchen um Waffen zu finden, mit denen sich unsere seelische Freiheit verteidigen läßt. Wie ein Sportler, der

einen Weitsprung machen möchte, dafür eine bestimmte Strecke benötigt um Anlauf zu nehmen, müssen wir unseren Blick auf die Vergangenheit richten, um einen Weg in die Zukunft zu finden.
Es ist ein Abenteuer gewesen, all die verschiedenen Boote hier versammelt zu sehen. Jedes unter ihnen stellt einen Protest gegen die Uniformität dar, jedes unter ihnen zeugt von dem Willen zur Individualität. Wer sich um Boote wie diese kümmert, beweist damit, daß er nicht mit dem Strom schwimmt. Ersteuert sich und sein Leben selbst. Diese Boote sind wichtig, weil man an ihnen ablesen kann, wie ergänzungsbedürftig die moderne Technik ist angesichts der langen Erfahrungen unserer Vorfahren. Mit Nostalgie hat das sehr wenig zu tun. Es geht hier darum, unsere Lebensweise wieder zu bereichern und zu uns selbst zurückzufinden auf unserem Weg in die Zukunft."
Der Museumshafen Flensburg e.V. lebt nicht isoliert, im luftleeren Raum, sondern ist lebendiger Teil des Hafengeschehens unserer Stadt. So wie wir unsere alten Segelschiffe in Fahrt halten, das Bohlwerk instandsetzen und demnächst das halbverfallene Puppenhäuschen Herrenstall 11 für unsere Vereinszwecke und als "sanitäre Erste-Hilfe-Stelle für Oldtimergäste" renovieren, so stellen wir uns - so weit vertretbar - auch den Wünschen unserer nächsten Nachbarn, vor allem den kulturellen Erfordernissen des erhaltungswürdigen Nordens der Stadt.
Das ist der Grund, weshalb wir uns bei der Ausrichtung des Hafenfestes aktiv beteiligen Wir haben in den letzten Jahren während der Rum-Regatta Erfahrungen gesammelt,die wir einbringen müssen, damit jeder zu seinem Recht kommt: ein Drittel Kultur, ein Drittel Handwerk und Handel, ein Drittel Gastronomie. Keiner sollte vergessen, daß das 7oojährige Geburtstagskind gefeiert wird und möglichst nicht zugedeckt werden darf durch zu Lauter und Fremdes, ihr nicht gehörendes. Die alte Dame Flensburg darf eben nicht drapiert werden durch Coca-Cola- und Mc Donalds- Werbung. Es kommt auf die Atmosphäre an, die sich in die Seele der Besucher senkt, auf die Bilder, die zu anderen Orten getragen werden, und noch lange daran erinnern. Dazu soll während des Wochenendes zwischen Neue Straße (Sonnberg-Rum) und Norder Fischer Straße (Uldall) die Schiffbrücke für den Auto-Verkehr gesperrt werden.
Während der Stellenwert des einst lebenswichtigen Hafens für die Stadt Flensburg in den letzten Jahrzehnten stetig abgenommen hat, kann vielleicht durch diese Aktivitäten der Hafen für das Stadtgeschehen Jahr für Jahr neue Bedeutung erlangen.

Ulrich Jochimsen 3.12.1983

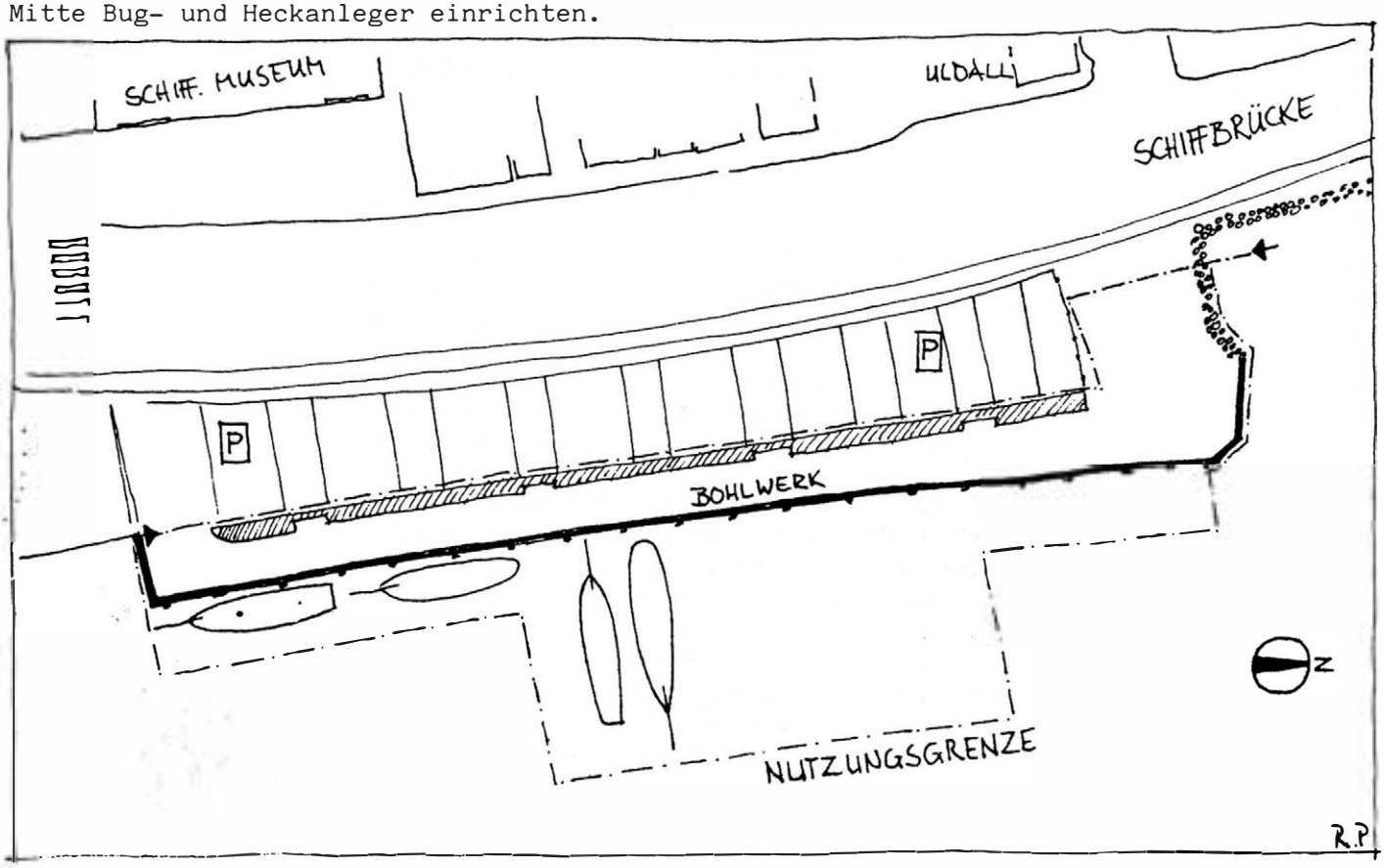
Am 31. August 83 nach langen Verhandlungen wurde endlich und heißersehnt der Nutzungsvertrag zum Holzbohlwerk mit den Stadtwerken Flensburg abgeschlossen.

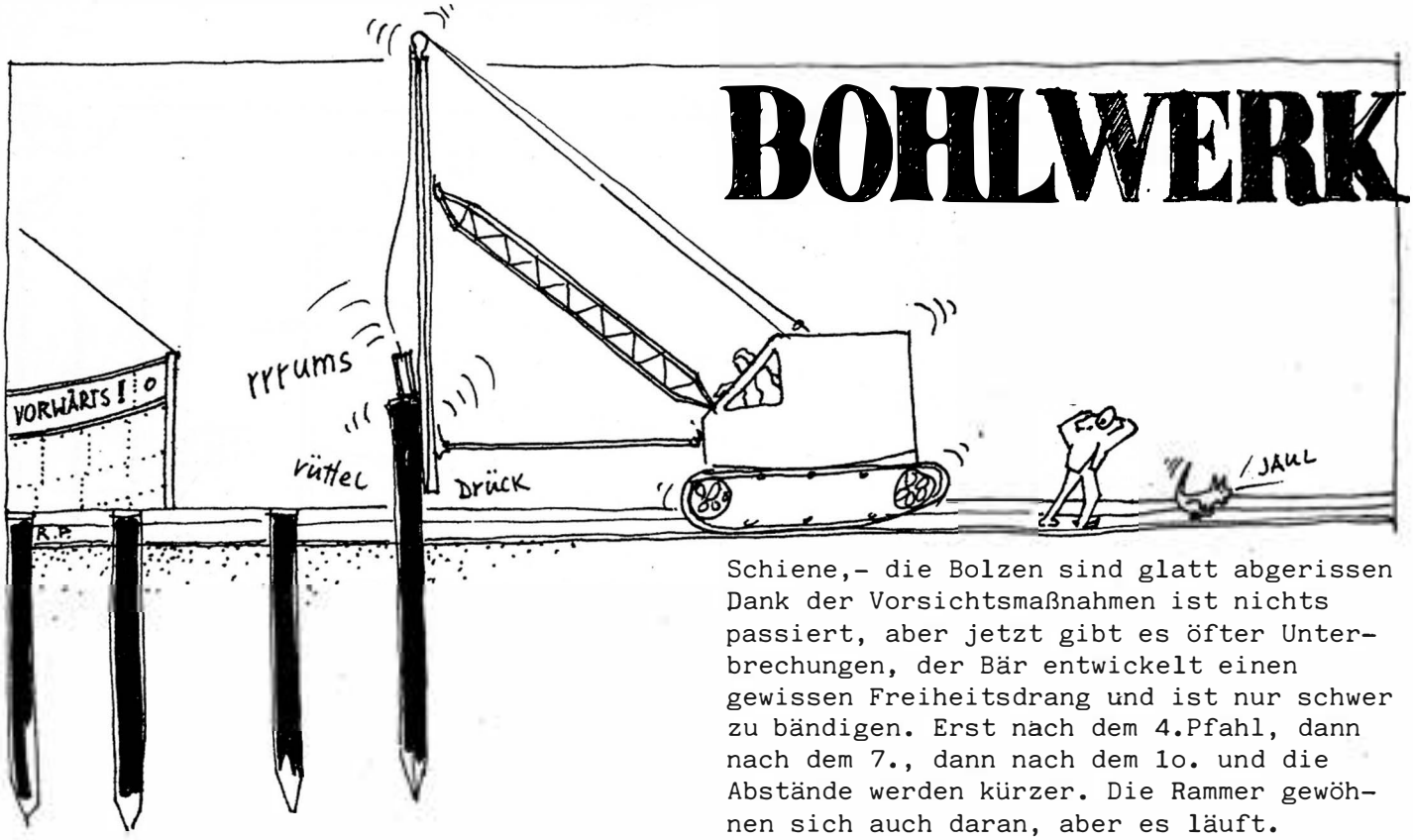
NUTZUNGS-VERTRAG

Damit jeder über die uns zur Verfügung gestellte Fläche orientiert ist.geben wir hier einen kleinen Auszug aus dem 1o-seitigen Werk. Dieser 2o-jahresvertrag ist Grundlage für die inzwischen laufenden Maßnahmen zur Sicherung und Erneuerung des Bohlwerks und des Sicherheitslaufstegs.
Die Errichtung einer Slipanlage am Nordende der Grundfläche ist natürlich noch in sehr weiter Ferne, aber wenn wir wollen, dann dürfen wir, und langfristig gesehen erscheint eine solche Anlage durchaus denkbar
Der Vertrag beinhaltet natürlich auch Vereinbarungen über Instandhaltung, Reinigung Benutzung, Haftung usw. Wer will, kann das umfangreiche Werk gern einsehen.
Die eigenartige Nutzungsgrenze der Wasserfläche ergibt sich aus Einfahr- und Ausfahr winkel für die angrenzende Berufsschiffahrt. Im verbleibenden Bereich können wir an den Außenenden Längsanleger und in der Mitte Bug- und Heckanleger einrichten.

Die Stadtwerke überlassen dem Nutzungs-Berechtigten folgende im Hafengebiet von Flensburg gelegene Flächen und Uferanlagen:
a) eine rd. 1 53o m² große Grundfläche im Bereich der Flur F47 (von Schiffbrücke bis Norderfischerstraße)
b) das vor der unter a) genannten Grundfläche befindliche Holzbohlwerk und die im Norden anschließende rd. 15 m lange Steinböschung,
c)rd. 2 87o m² Wasserfläche vor der genannten Grundfläche. Die genauen Begrenzungslinien sind in dem Lageplan kenntlich...

Die Stadtwerke gestatten dem Nutzungsberechtigten, innerhalb der festgelegten Grenzen folgende Anlagen und Einrichtungen zu errichten und die Nutzungsgegenstände in folgender Weise zu benutzen:
a) Errichtung eines Sicherheitssteges hinter dem Holzbohlwerk und einer Slipanlage am Nordende der Grundfläche....
b)Liegeplätze dürfen nur für Vereinsmitgliedern, die bei Vertragsbeginn in der Schiffsliste des Nutzungsberechtigten eingetragen sin, sowie für Fahrzeuge von Gästen des Nutzungsb. zur Verfügung gestellt werden.
Anträge auf Änderung der Schiffsliste stellt der Nutzungsb. bei der Hafenbehörde...
Nutzungsentgeld beträgt jährlich 3 731,oo Dm
Es ist ab 1. Jan. 84 zu entrichten. Wird bei der Herstellung des.... Uferschutzes in den Jahren 83 und 84 ei wesentlicher Baufortschritt festgestellt, entfällt die Zahlung auch im Jahre 84.





JETZT! rrrumms...,jetzt hat es..rrrumms jetzthat es auch der ..rrrumms..Letzte mitgekriegt..rrrumms.. ES Läuft!rrrumms!!! Gerd von der "rückwärts-VORWÄRTS-Dame" löst die Riegelung,..rrrumms,..John und Achim blicken gelassen auf den breitgematschten Pfahlkopf, der "Bär"läuft wieder nach oben.Rrrumms!

Es lief nicht immer so gelassen. Wenn man Gerds Eintragungen im"Lügenbuch" verfolgt gab es zu Anfang doch erhebliche Probleme. Hein Kramer hat wohl so manche Schweissnaht genäht' und stellte ständig LKW, Werkstatt und Material zur Verfügung bis die Ausrüstung endlich brauchbar war, und nebenher schweisste sich auch eine ziemlich ausgebuffte Rammermannschaft zusammen.

22.Okt, Förde Blockade, Rammer geshanghait

26.Okt, Beginn der Arbeiten, Rammschiene klariert und den 4ookg "BÄR" aufgesetzt, eingerichtet usw.

2.Nov. 1. Pfahl gerammt!!!!!Es funktioniert! aber dann, Rückschläge,schweissen, einarbeiten, durchblicken, aber dann sind 6 Reibepfähle drinnen und die haben ja auch am 27./28. beim Hochwasser gleich geholfen! (Die Damen Bellis, Nordlys und Gulle bedanken sich schon mal!)

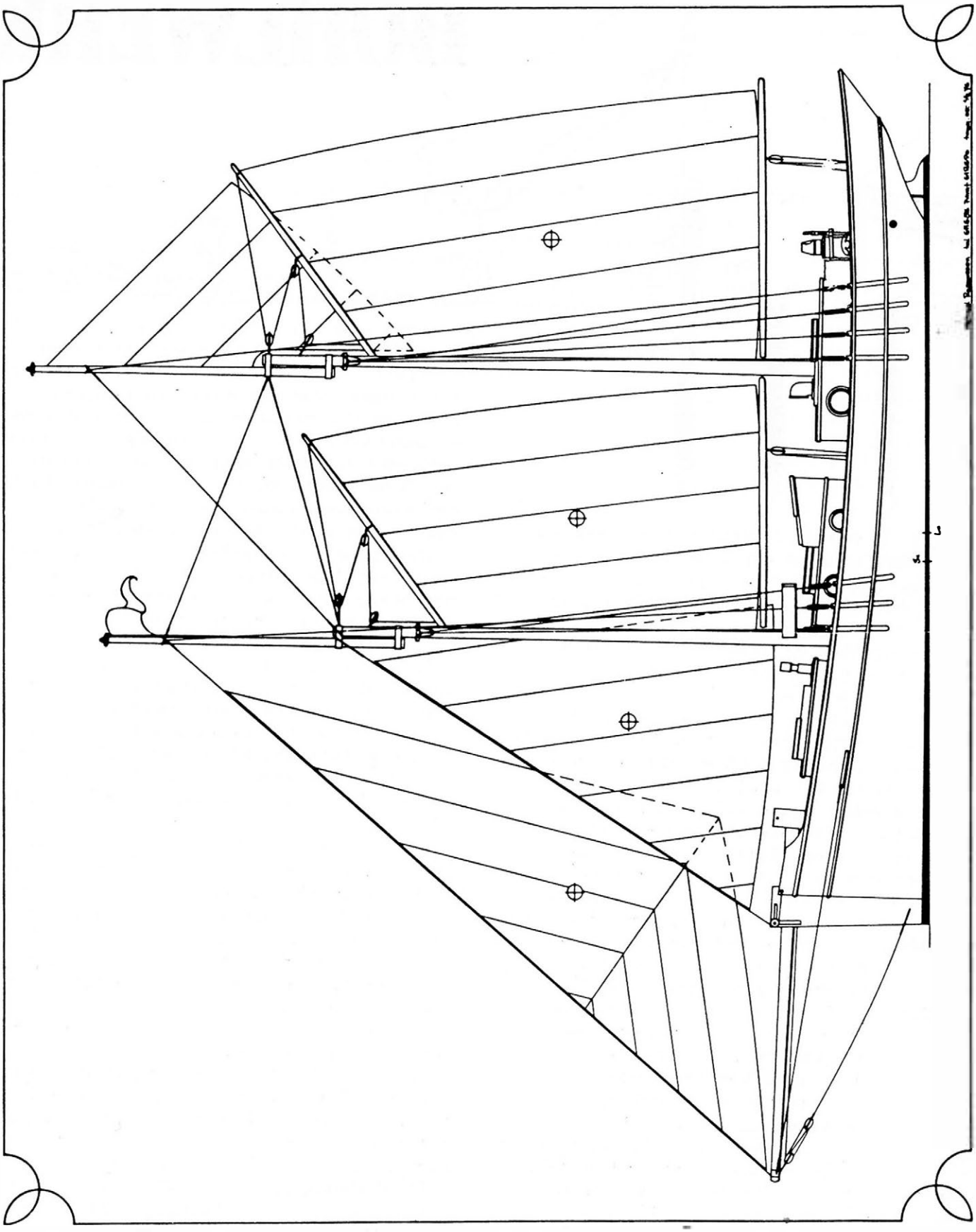
Aber jetzt sind die Reibepfähle alle, und es müssen neue, längere (12/14m)her.

11. Nov.Rammbeginn für die Pfähle des Sicherheitssteges an Land (5 und 3m lang) Wichtigstes Werkzeug ist die Schlauch-Wasserwaage um auf ganzer Länge der Anlage das gleiche Niveau zu halten.

Alles läuft prima, - plötzlich kommt der schwere Bär von oben, - aber nicht an der Schiene,- die Bolzen sind glatt abgerissen Dank der Vorsichtsmaßnahmen ist nichts passiert, aber jetzt gibt es öfter Unterbrechungen, der Bär entwickelt einen gewissen Freiheitsdrang und ist nur schwer zu bändigen. Erst nach dem 4.Pfahl, dann nach dem 7., dann nach dem 1o. und die Abstände werden kürzer. Die Rammer gewöhnen sich auch daran, aber es läuft. Inzwischen sind landseitig 2o Pfähle drinn, plus 6 Reibepfähle, das sind fast ein Viertel der Gesamtpfähle! (und was das bedeutet, kann man im Artikel über den Nutzungsvertrag Stichwort Kosten nachlesen) Gerd schenkt mir noch ein Gläschen nach, -wir sitzen in der kleinen Vorderkajüte seiner "Vorwärts", der Ofen bollert leise vor sich hin,Feierabend. Gerd erzählt von seinen rückwärtsvorwärtsgedanken und wie er immer nach dem Rammen anfängt auf seinem Schiff herumzuwerkeln.Er sucht einen Zettel damit ich mir Notizen machen kann, kramt Fächer durch, räumt nebenher ein bißchen auf, aber dann findet sich ein Stück, (letztes Relikt des Papiermacher-Meisters Gerd Roeben?!) Feinmechaniker war er auch, jetzt weiß ich auch warum die Jungs die Pfähle so "fein" reinkriegen. "Daß ich Metaller bin, hilft natürlich schon, aber John ist Tischler und zusammen mit Achim gibt das wohl ne gute Mischung".

Wir nippen noch einen, draußen friert es. "Und was ist mit dem Frost?"frag ich, und denk an den Fortgang der Arbeiten. Gerd ist optimistisch,"wir fangen nach Weihnachten wieder an, und wenn der Bagger nicht kreppiert, werden wir fertig!" Unter dem Asphalt am Ufer liegt wohl eine dicke Filterpackung aus Kies, und das ist ein guter Rammboden, trotz Frost. "Wir brauche-dann natürlich das Holz für die Lauf - Bretterung." Er sieht mich fragend an, "Stimmt", sag ich, denn das war die entscheidende Frage. Und jetzt hoffen wir beide auf ein "gutes" neues Jahr,...rrrumms

R.P.



Daten und Maße Nordlys

Baujahr:	1913
Ort:	Bjermeland, Norge
Werft:	Niels Bjermeland
Schiffsart:	Kutter, Kiefer auf Kiefer
Unterscheidungssignal:	3YYS (norweg.)
Fahrgebiet:	Norweg. Westküste bis Spitzbergen

Heimathafen:	bis 1970 Molde (N)
	bis 1972 Skudeneshavn(N)
	bis 1980 Fåborg (DK)
	ab 1980 Flensburg
Länge:	42 Fuß (12,70 m)
Breite:	14 Fuß (4,20 m)
Tiefgang:	7 Fuß (2,10 m)
Vermessung	15,92 BRT
	$4\frac{92}{100}$ NRT

70 JAHRE NORDLYS

Schon auf der Apfelfahrt wurde geprostet, aber hier nun der Geburtstagsbericht über das nördlichste aller Flensburger Nordlichter von Armin Kauth selber:

Historie

Die "Nordlys" wurde 1913 auf der Werft von Niels Bjermeland in Bjermeland (Tresfjord, Mittelnorwegen) gebaut. Kiel, Spanten und Planken, Balkweger und Wegerung, auch die Dübel zur Verbindung der Spanten und Planken, sind aus Kiefer gebaut.
Das Schiff war bis 1970 als Fischkutter zum Lachsfang zwischen Norwegen und Spitzbergen in Gebrauch. Der Sohn des ursprünglichen Eigners verkaufte das zum Lachsfischen wohl unrentabel gewordene Schiff dann an den Goldschmied Jacob Melhns in Skudeneshavn, westlich von Stavanger.
Im August 1972 erwarb der schwedische Designer Michael Rasmussen die als Galease (Ketch) geriggte "Nordlys". Heimathafen war Norrköping/Schweden, bis im August 1974 das Schiff mit dem Eigner nach Fåborg/DK umsiedelte. Im Mai 1976 wurde in der Werft von B. Johannsen in Fåborg eine 4-Zyl.Dieselmaschine eingebaut, Typ Ford/Sabb, 68 PS. "Nordlys" wurde gleichzeitig als Schoner umgeriggt, bekam neue Aufbauten und den Namen "Frida af Fåborg" . Aus dieser Zeit stammen auch die von dem schwedischen Eisbrecher "Garmen" übernommenen Teile, wie Lüfter, Steuerrad, Kompaß, Bulleyes und Glocke.
Im Sommer 1976 sah ich das Schiff zum ersten Mal, als ich im Hafen von Ebeltoft mit meiner kleinen Berg-Jolle auf das Abflauen eines Sturmes wartete. In der Jubiläumsausgabe der Zeitschrift Yacht vom 4. Januar 1978 (mit Titelbild des Kaisers Yacht "Meteor") war dann die Frida mit den üblichen überschwenglichen Lobpreisungen zum Verkauf angeboten. Der Preis war auch entsprechend hoch. Ich vergaß alles wieder, bis ich dann auf der Selbstbauerausstellung in Fredericia, voller Frust vom GFK-Überangebot, auf einige schöne Schwarzweißfotos am Stand des Segelmachers Jens Mide, Fåborg, stieß: Es war wieder und noch die Frida; Michael arbeitete inzwischen schon in Heidelberg. Im Dezember fuhr ich nach Lübeck und Berlin, um mit Bruder und Schwester den Fall zu besprechen; kurz darauf war "unser" Schonerchen im Eis in Fåborg festgefroren, er- und überlebte dort auch die"Schneekatastrophe" des Winters 78/79.
Was kam dann?

Ostern 79:	Fynen rund (linksrum) die ersten Tonnen und Toppzeichen gab es wieder im Alsen-Sund das Eis hatte saubere Arbeit geleistet.
Sommer 79:	Samsö - Gilleleie - Kullen - Hallands Väderö - Samsö
Sommer 80:	Bornholm
Sommer 81:	Bornholm - Öland - Gotland
Sommer 82:	Kiel - Tönning - Limfjord - Kattegat
Sommer 83:	Südnorwegen

Natürlich gab's dazwischen auch mal Arbeiten am Schiff zu tun.
Wir hoffen noch auf manche schöne Fahrt.
Dem Gaffel-Virus hat sich der Norwegenbazillus angeschlossen.

ARMIN KAUTH

INTERNASJONALT MÅLEBREV

I SAMSVAR MED OVERENSKOMST INNGÅTT I OSLO DEN TIENDE JUNI 1947 (REGEL I)

[INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE IN ACCORDANCE WITH THE CONVENTION CONCLUDED IN OSLO ON THE TENTH OF JUNE 1947 (RULE I)]

NORGE
(NORWAY)

FARTØYETS NAVN:
(Name of ship)
„Nordlys" Frida"

Fartøyets art (Description of ship)	Nasjonalitet (Nationality)	Hjemsted (Port of registry)	Offisielt nummer og/eller kjenningssignal (Official number and/or signal letters)	Framdriftsmiddel (Propelled by machinery or by sails)
Fiskefartøy	Norsk	Molde	JYYS	Maskineri

Dato for sjøsetting (Date of launching)	Byggested og -år (Where and when built)	Byggers navn og adresse (Name and address of builders)	Rederiets navn og adresse (Name and address of owners)
ukjent	Bjermeland, 1913	Nils Bjermeland, Bjermeland, Tresfjord.	Erling Iversen, Ona.

Antall dekk[1] (Number of decks)	1.	Beskrivelse av baug (Description of bow)	Utfallende	Antall ~~Skruer~~ (Number of ~~Screws~~)	1.
Antall master (Number of masts)	2.	Beskrivelse av akterende (Description of stern)	Hekkbygd	Framdriftsmaskinerietes art (Description of propelling machinery)	Motor
Rigg (Rigged)	Gaffelrigg	Materiale (Material)	Tre	Antall skorsteiner (Number of funnels)	1.

Kjenningsmål (Identification dimensions)	Fot (Feet)	Meter (Metres)
Lengde, fra forkanten av den øverste ende av forstevnen til akterkanten av den øverste ende av akterstevnen. (Length, from the fore side of the uppermost end of the stem to the aft side of the uppermost end of the stern post)	35.5	10.82
Bredde, største utvendige (Breadth, extreme outside)	13.4	4.08
Dybde i diametralplanet på halv lengde, fra undersiden av målingsdekket til ~~topp av dobbeltbunn eller til~~ topp av bunnstokk (Depth in the middle plane at half length, from the under side of the tonnage deck to the ~~upper side of the double bottom plating or~~ top of floors)	5.6	1.71
Dybde i diametralplanet på halv lengde, fra undersiden av øverste dekk til topp av dobbeltbunn eller til topp av bunnstokk (Depth in the middle plane at half length, from the under side of the upper deck to the upper side of the double-bottom plating or top of floors)		
Lengde overalt (Overall length)	41.5	12.65

	Register tonn (Register tons)	Kubikkmeter (Cubic metres)
Rommet under målingsdekket (Space below tonnage deck)	11.82	33.48
Rom over målingsdekk (Spaces above the tonnage deck)		
Mellomdekksrom ('Tween-deck space)		
Lukkete rom i åpent shelterdekksrom (Closed spaces in open shelter-deck spaces)		
Bakk (Forecastle)	0.41	1.16
Lukkete rom i åpen bakk (Closed spaces in open forecastle)		
Hytte midtskips (Bridge space)		
Lukkete rom i åpen hytte midtskips (Closed spaces in open bridge space)		
Halvdekk (Break or raised deck)		
Hytte akter (Poop)		
Lukkete rom i åpen hytte akter (Closed spaces in open poop)		
Trunk (Trunk space)		
Dekkshus (Deck houses) 1 ste tier	1.87	5.30
2 nen tier	0.50	1.42
Maskinoppbygninger over øverste dekk medregnet i rom for framdriftsmaskineriet (Spaces above the upper deck included as part of the propelling-machinery space)	1.27	3.60
Overskudd av luker (Excess of hatchways)	0.05	0.14
BRUTTODREKTIGHET (Gross tonnage)	15.92	45.10

BRUTTODREKTIGHET (Overført) [Gross tonnage (Brought forward)]	Register tonn (Register tons)	Kubikkmeter (Cubic metres)
	15.92	45.10

FRADRAG (Deductions)	Register tonn (Register tons)	Kubikkmeter (Cubic metres)
Forer og mannskapsrom (Master's and crew spaces): Fører (Master)	4.08	11.56
Mannskap (Crew)		
Proviantrom (Provision rooms)		
Rom for navigering og drift av fartøyet (Spaces for navigation and for working of the ship): Navigasjonsrom (Navigation spaces)	0.50	1.42
Pumperom (Pumprooms)		
Rom for båtsmannsforråd (Boatswain's stores)	0.40	1.13
Seilkøyer (Sailrooms)		
Vannballastrom (Water ballast spaces)		
Sum (Total)	4.98	14.11

	Register tonn (Register tons)	Kubikkmeter (Cubic metres)
Rest = NETTODREKTIGHET, hvis fartøyets eneste framdriftsmiddel er seil (Remainder = Net tonnage, if ship solely propelled by sails)	10.94	30.99
Fradrag for rom for framdriftsmaskineriet (hvis nødvendig begrenset til 55 % av resten) [Deduction for propelling-machinery space (if necessary limited to 55 % of the remainder)]	6.02	17.05
NETTODREKTIGHET for maskindrevet fartøy (Net tonnage, if ship propelled by machinery)	4.92	13.94

Det attesteres at ovennevnte fartøy er målt etter de internasjonale regler for drektighetsmåling av fartøyer i samsvar med overenskomst inngått i Oslo den tiende juni 1947, og at fartøyets drektighet etter Regel I i nevnte regler er som anført i dette målebrev, idet

(This is to certify that the above-named ship has been measured in conformity with the international regulations for tonnage measurement of ships in accordance with the convention concluded in Oslo on the tenth of June 1947 and that her tonnage under Rule I of the said regulations is as stated in this tonnage certificate,)

bruttodrektigheten er (the gross tonnage being) 15.92 femten 92/100 register tonn[2] (register tons)

eller (or) 45.10 firtifem 10/100 kubikkmeter[2] (cubic metres)

og nettodrektigheten (and the net tonnage) 4.92 fire 92/100 register tonn[2] (register tons)

eller (or) 13.94 tretten 94/100 kubikkmeter[2] (cubic metres)

SKIPSMÅLINGSKONTORET

Oslo den 18 januar 1962
Sted og dato. (Place and date.)
Etter fullmakt
Gustav A. Ommundsen
Underskrift og tjenestestilling. (Signature and official position.)
KONTOR

Vend
(See overleaf)

I åpne shelterdekksfartøyer skal antall dekk betegnes slik: . . . . . dekk og shelterdekk.

[1] Drektigheten skal anføres med bokstaver og tall.

NORDLYS aus NORGE in NORGE 2.TEIL

BERICHT EINER NORWEGEN-REISE

Von Samsø nach Mandal

Weitere Stationen in Dänemark waren nach Samsø noch ein Ankerplatz zwischen Grenå und der gleich nördlich gelegenen "Fornaes" (Vornase), und schließlich, nach flauen bis mäßigen Winden, Skagen. Am Abend des nächsten Tages rundeten wir Skagens Rev, Wind aus West, leider nur Stärke 2. Es hatte uns jedoch nicht mehr im überfüllten, stinkenden und teuren (70 DKr.) Hafen gehalten. Die Nacht auf dem Skagerrak war warm und ruhig, starkes Meeresleuchten begleitete unser Kielwasser. Gegen vier Uhr nachmittags "entdeckte" Brita drei norwegische Inseln direkt voraus. "Kann nicht sein!" Waren aber dann doch drei hohe Berge des Sørlandes zwischen Risør und Arendal. Die Einfahrt in die Schären im frühen Morgengrauen war ein unvergeßliches Erlebnis. Morgens gegen 5 Uhr machten wir im 6 Meilen hinter der Küste liegenden Tvedestrand fest. Hier kamen Wulf und Britta aus Kopenhagen dazu und segelten eine Woche mit uns. Westliche Winde und Sonnenschein hielten uns in malerischen Ankerbuchten des Sørlandes, nachdem uns ein traditionelles Motorbootrennen, das früher mal bis Skagen und zurück ging, aus Tvedestrand vertrieben hatte. Mit Angeln, Baden, Tauchen, Surfen, Blaubeerensuchen und gemeinsamer Musik - immerhin waren vier der sechs Mitsegler musikalisch vorbelastet - vergingen die Tage und Nächte wie im Flug. Nach Lillesand und Christiansand liefen wir schließlich Mandal an, die südlichste und älteste Stadt des Sørlandes. Hier lagen einst die Segelschiffe zu Hunderten, es wurde hauptsächlich Bauholz und Lachs verschifft. Der Mandalselven war mal ein berühmter und fischreicher Lachsfluß. Es bleibt zu hoffen, daß Norwegen durch den "Ölfluß" aus der Nordsee nicht zu einem Ruhrgebiet des Nordens wird!

Des Rätsels Lösung

Zwischen Fredericia und Strib steht mitten im engen Fahrwasser des kleinen Belt ein strammer, grüner Turm (Racon), dessen Feuerträger zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang grün blinkt. Der kam mit rauschender Bugwelle und scheinbar vier Knoten Fahrt auf uns zu - das ist die Lösung des Rätsels aus unserem Bericht im letzten Hafenblatt.

Beim norwegischen Veteranenschiffstreffen

Eine "überdemokratische" Abstimmung erwirkte, daß Brita und ich von Mandal aus "med tommefinger", also per Anhalter, zum norwegischen Treffen der Veteranensegler in Rasvåg auf der Insel Hidra loszogen. Die Insel liegt hinter Kap Lindesnes in der Nähe vom Flekkefjord. Der Landweg war wohl 2 - 3 Tage kürzer, als der Seeweg gegen 5 - 6 Windstärken und Strom aus Nordwest.

So kamen wir noch vor Sonnenuntergang auf Hidra an. Welch einen paradiesischen Treffpunkt hatten sich die Norweger hier ausgesucht! Ein Eiland wie zu Odysseus' Zeiten, mit hohen Bergen bis 300 m, bewachsen mit saftigem Grün und dunklen Wäldern, vorgelagert zahlreiche Inselchen und Schären mit malerischen Buchten, die in

Nordlys aus Norge in Norge (Fortsetzung)

keinem Katalog angepriesen und verschleudert werden. Volker von der "Aurora von Altona" bot uns großzügig Quartier auf seinem herrlichen Schiff. Der alte Fischerort Rasvåg hat ein liebevoll eingerichtetes Museum mit einer kleinen Abteilung für Fischerei. Wie groß der Ort ist? Ganz Hidra hat eine Fläche von 20,3 qkm bei einer Einwohnerzahl von rund 700. Es waren etwa 25 alte Segelschiffe und Boote zum Treffen gekommen, auch ein um 40 m langer Dampfschlepper. Aus Hamburg war neben der "Aurora" auch die Austernsmack "Betty" angereist. Nachbar Dänemark war mit 5 Schiffen vertreten, aus Norwegen waren vor allem viele Spitzgatter vom Typ Colin Archer gekommen. Zwei Beibootregatten sorgten am Samstag für ausreichend Aufregung in dem kleinen Ort, ging doch das Rennen der Zwei-Mann-Boote quasi mitten durchs Nest. Zwei reine Frauen-"Frauschaften" schlugen sich in der starken Konkurrenz sehr gut. Die Sieger mußten sofort baden gehen - ein Genuß in dem klaren Wasser.
Es gab auch Vorträge zur Geschichte der Region, des Ortes, der Fischerei und des Broterwerbs. Ich zeigte guten Willen und schaffte eine Halbzeit des Vortrages. Zu meiner Entschuldigung darf ich sagen, daß ich nie Norwegisch gelernt habe. Ich verstehe die Sprache aber auf Anhieb besser als Dänisch.
Volker hetzte die angeschipperten Demokraten rigoros zur Forderung einer richtigen Regatta auf, was die Verantwortlichen sehr verlegen machte: Wo soll's denn längs gehen? Wir haben keine Preise! Was die Regatta-Route angeht, stand nicht die ganze Nordsee mit Skagerrak zur Verfügung? Wir stifteten eine Flasche weißen Rum, die Volker noch kunstfertig gravierte. Um's kurz zu machen: am Sonntag war wohl das halbe Dorf zur Regatta auf die Schiffe verteilt. Auf der "Aurora" war der Bürgermeister höchstpersönlich anwesend. Wir segelten auf der "Randø" aus Kopenhagen mit; Schiffer Karl-Johann, seine Frau Yette und Bjarne hatten wir erst am Vorabend bei Musik und Bier kennengelernt. Sie waren auch sehr scharf auf Aktion, mußten sie doch ihre geplante Schottland-Tour infolge starken Nordwestwindes abblasen, und an irgendeiner Pier in Schottland hatten irgendwelche Leute umsonst auf die schmucke 12 m-Ketch, Jahrgang 1976, gebaut bei Christiansand nach Rissen des Schotten Colin Archer, gewartet. (Ich schweife ab, ich fürchte, es gibt noch 'ne Fortsetzung) Also, zur Regatta. Es ging mit lockerem Start durch ein Nadelöhr von der örtlichen Ankerbucht, draußen fetzte es mittelprächtig. In Kirkehamn war die Wendemarke, dann hieß es aufkreuzen. Wir hatten zwei ortskundige junge Fischer mit, die kannten die Untiefen. Trotzdem holte uns Volker mit "Aurora" und Bürgermeister auf der Kreuz. Auch Yeppe mit "Fauna" aus Kerteminde zog an uns vorbei, aber im Nadelöhr kriegten wir den Bürgermeister wieder. Erster im Ziel und Gewinner der Buddel war ein Schotte mit Familie, der aus England mit seiner Ketch zufällig nach Rasvåg gekommen war. Das Schiff war, botanisch ausgedrückt, ein Hybrid, nämlich vorne mit Gaffel-, hinten mit Bermudarigg. Dann kamen die reinen Zuchten: Volker "Aurora" bekam erst mal die Prämie für das am besten restaurierte Schiff, dann noch eine für "very nicely sailing and very good seamanship", wie sich das hohe Preisgericht so schön ausdrückte. Volker war sichtlich gerührt, auch der Bürgermeister. Auch die hübsche "Betty", gekleidet in weiß und hellblau hatte ihre schlanken Formen nicht umsonst in Norwegen vorgezeigt - sie erhielt den Preis für Schönheit und Anmut.
Ein kaum 4 m langes Nordlandboot, gesegelt von Vater und Sohn, war uns draußen beim Tanz in den Wellen mit dem Rahsegel aufgefallen. Es bekam einen Preis, wie auch der Spitzgatter "Tat" (Konstr. Hansen) aus Kopenhagen, der bei knapp 8 m Länge mit einer Familie den Weg von Skagen übers Skagerrak direkt genommen hatte. Ein Treffen

mit dieser guten Atmossphäre ist wohl nur auf einer kleinen Insel und in einer sonst ruhigen Bucht möglich. Eine Stadt wie Oslo oder auch Flensburg läßt diese Ruhe und gleichzeitige Konzentration auf ein einziges Ereignis nicht aufkommen.

Mit "Randø" zurück nach Mandal

Karl-Johann, Yette und Bjarne von der "Randø" waren nicht abgeneigt, uns beide nach Mandal mitzunehmen. Bei sternenklarem Himmel nahmen wir kurz vor Mitternacht Abschied von Rasvåg und von alten und neuen Freunden. Der Wunsch, im kommenden Sommer diesen Hafen und seine Leute wiederzusehen, ist heute so stark wie damals, als uns der Nachtwind südwärts trieb. Schon bald waren

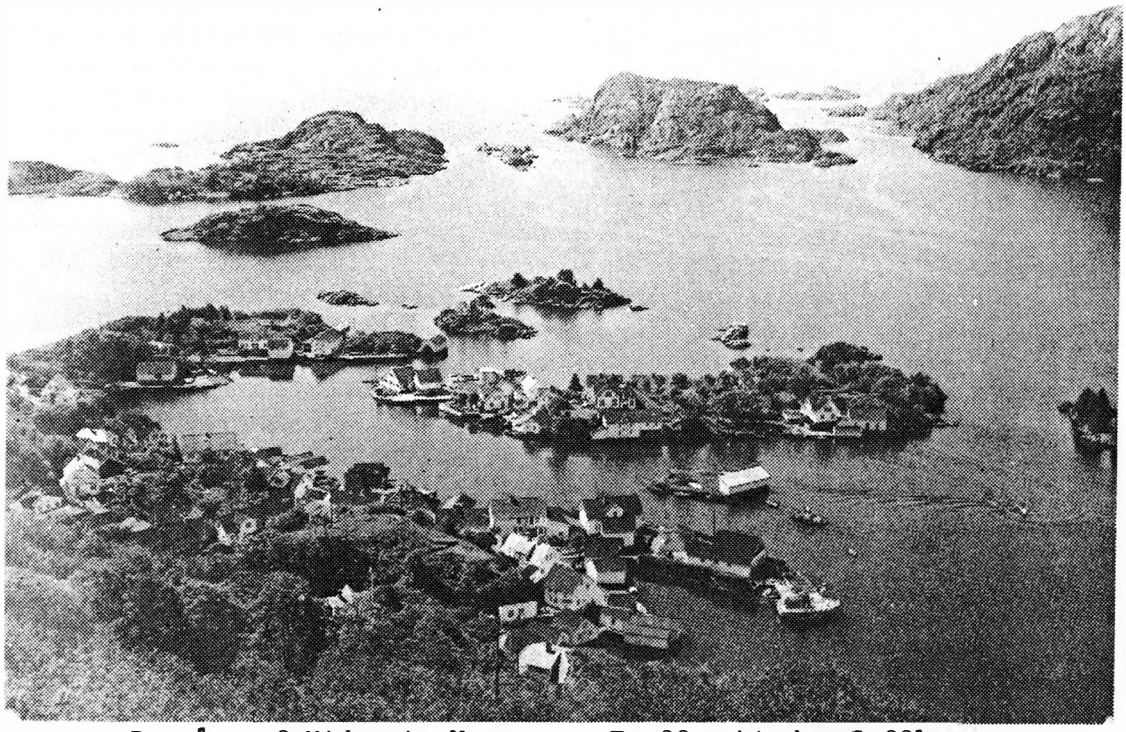
wir weit draußen vor Lista mit seinen gefährlichen Untiefen, am frühen Morgen rundeten wir Kap Lindesnes. In Mandal gab es noch ein gemeinsames Frühstück auf der "Nordlys", dann hieß es schon wieder Abschied nehmen. Nach wenigen Minuten war die starke und doch anmutige "Randö" um die Flußbiegung verschwunden.
Dirk hatte inzwischen den Mandalselven flußaufwärts erkundet. Wir mußten an die Heimreise denken und segelten durch die Schären ostwärts, immer auf der Lauer nach mehr Wind zur Reise über den Skagerrak.

Bei den Kannibalen

Vor der felsigen Vogelinsel Sandö lag die "Nordlys" nochmal vor Anker und genoß die letzten norwegischen Düfte und das strahlende Licht. Am Abend gab es nochmal selbtgefangenen Fisch auf der Insel, am Feuer, und Besuch von der "Tat", deren Besatzung uns auf dem Rückweg in Richtung Kopenhagen in der Bucht entdeckt hatte. Am nächsten Tag wurden wir Zeugen eines makabren Schauspiels: Junge Mantelmöwen, die sich einzeln auf das freie Wasser gewagt hatten, wurden von je einer ausgewachsenen Möwe aus der Luft angegriffen, untergetaucht und totgehackt. Bei der ersten Möwe kam Dirk mit dem Surfbrett zu spät, sie war schon tot. Wir retteten dann aber per Surfbrett und Beiboot noch drei Jungmöwen, denen wir die Namen Else, Kittel und Loch verpaßten. Die Makrelenschwärme waren in diesem Jahr sehr spät gekommen. Konnte Futtermangel der Grund für diesen Kannibalismus sein? Es gab jedoch reichlich andere Fische, z. B. Dorsch, Wittling, Butt, sogar einen 40 cm langen Seewolf hatte Alex aus 13 m Tiefe hochgeholt.

Nach kurzer Eingewöhnungszeit der 3 Vögel in einer großen Holzkiste auf dem Vorschiff bauten wir am Achterdeck einen Verschlag mit "Badewanne" und Treppchen. Schließlich lernte auch Else als letzte, die Fischstücke selbständig zu verschlingen, nachdem Loch als großer Lehrmeister aufgetreten war. Loch erkundete auch als erster bei Flaute mitten auf dem Skagerrak im Alleingang das ganze Schiff, er war ja auch um fast die Hälfte größer als Kittel und Else. Schließlich hockten aber alle drei oben auf dem Schanzkleid am Heck.
Bald war ein "Möwe über Bord-Manöver" fällig, und Loch mußte gegen seinen Willen gerettet werden. Nordwestlich von Skagen bekamen wir dann doch noch gegen Abend des nächsten Tages kräftig Wind, sodaß wir morgens vor Frederikshavn ankern konnten. Hier brachten wir unsere seetüchtigen Frunslüd zum Bahnhof - Dirk und ich mußten sehen, wie wir jetzt ohne sie klarkamen. Die Maschine hatte mitten im Skagerrak gestreikt, mit der Zündung war etwas unklar. Keilriemenspannen brachte es auch nicht, also segelten wir eben. Dadurch waren viele Häfen für uns tabu. Morgens war Loch aus seinem Verschlag verschwunden, der Wind hatte die Abdeckung weggeweht. Kittel war auf der Flucht, wurde pudelnaß und zitternd von der Hafenmole gepflückt. Es fehlte wohl das Fett im Gefieder der Vögel.
Die Reise von Frederikshavn bis zum Ankerplatz westlich von Ebeltoft war berauschend. Laesö, die Einfahrt zum Limfjord, Grenå kamen in Sicht und verschwanden hinter uns. Wer träumt als untertakelter Gaffler nicht von Windstärke 6 - 7, halbwinds bis raumschots, die Küste in Luv?
Der nächste Tag bescherte uns Samsö in Lee, ab Aebelö hieß es kreuzen und später gegen den Strom. Wer es kennt, fährt lieber mit dem Fahrrad oder der Bahn. Morgens um 7 ankern nördlich Fredericia, die Maschine war ja nicht mehr auf der Rechnung. Nach ca. 10 Std. kreuzen im kleinen Belt schließlich bei totaler Flaute ankern nördlich der alten Brücke bei Middelfahrt. Das war ein Fehler, denn nachts kam Starkwind und Strom und riß den Anker raus, was uns 3 Stunden Maloche bescherte, mit Anker- u. Winschkraft wieder vom Schiet zu kommen. Der günstige Wind war inzwischen wieder eingeschlafen, sodaß wir erstmal für unsere Möwen angelten. Dann wieder Wind gegenan, also kreuzen. Schließlich schafften wir die Enge südlich von Fanö nicht und liefen

→

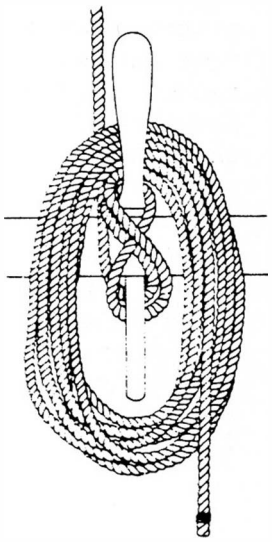


Rasvåg auf Hidra in Norwegen, Treffpunkt der Gaffler

in den Gamborg-Fjord ein zum Ankern. Das war wohl unser Glück. Kaum war der Anker mit 20 kg Reitgewicht gefallen, als ein Sturm losbrach. Dirk meinte, es wäre Windstärke 12 gewesen. Auf jeden Fall krängte das Schiffchen vor Anker und ohne Segel so daß das Wasser auf den Decksplanken stand. Die "Nordlys" ging mit Anker bei 4 m Wassertiefe auf die Reise und wir fürchteten schon, im Schilf bei der Insel Svinö zu landen, denn der zweite Anker hielt die Reise nicht auf. Erst der Plattenanker, erworben von Scott Kennedy, stoppte den Spuk. Zusätzliches Belegen der Leinen am Mast und Abschmieren der Leinen mit Stevenrohrfett gegen Schamfielen an der Reeling - und dann erstmal in die Koje, Peilung steht. Wir segelten dann zurück in den alten Hafen von Middelfahrt und machten den Rest nach Sonderburg am folgenden Wochenende. Die beiden Möwen schafften wir per Auto erstmal über die Grenze nach Flensburg und pflegten sie weiter im Hinterhof mit Fisch und Dorschrogen aus der Dose. Eines Tages hatte sich Kittel aufs Dach hochgearbeitet (3 Stockwerke) und zog weite Kreise, immer höher, um schließlich gegen Norden davon zu fliegen. Nesthäkchen Else war nun allein übrig geblieben. Ich schaffte sie am Wochenende nach Sonderburg und ließ sie vom aufgeslippten Schiff auf Michaelsens Werft fliegen. Sie flog gleich etwa 15 Minuten, badete ausgiebig zwischen roter Tonne und Hafeneinfahrt und soff fast ab. Ich sammelte sie ein letztes Mal ein, fütterte sie nochmal, aber sie war nicht mehr das alte, zahme Wesen. Sie hatte die große Freiheit gerochen! Am nächsten Morgen ließ ich sie wieder frei und diesmal war sie schlau genug. Eine alte Silbermöwe brachte ihr das Landen bei und ihr bevorzugter Platz war die erste Buhne hinter Michaelsens Werft. Dort fraß sie nun nach etwa einer Woche Freiheit nochmal eine halbe Dose Dorschrogen aus der Hand. Wir hatten Else genau 4 Wochen zur Pflege.

GRUSS

ARMIN



ABLEGEN

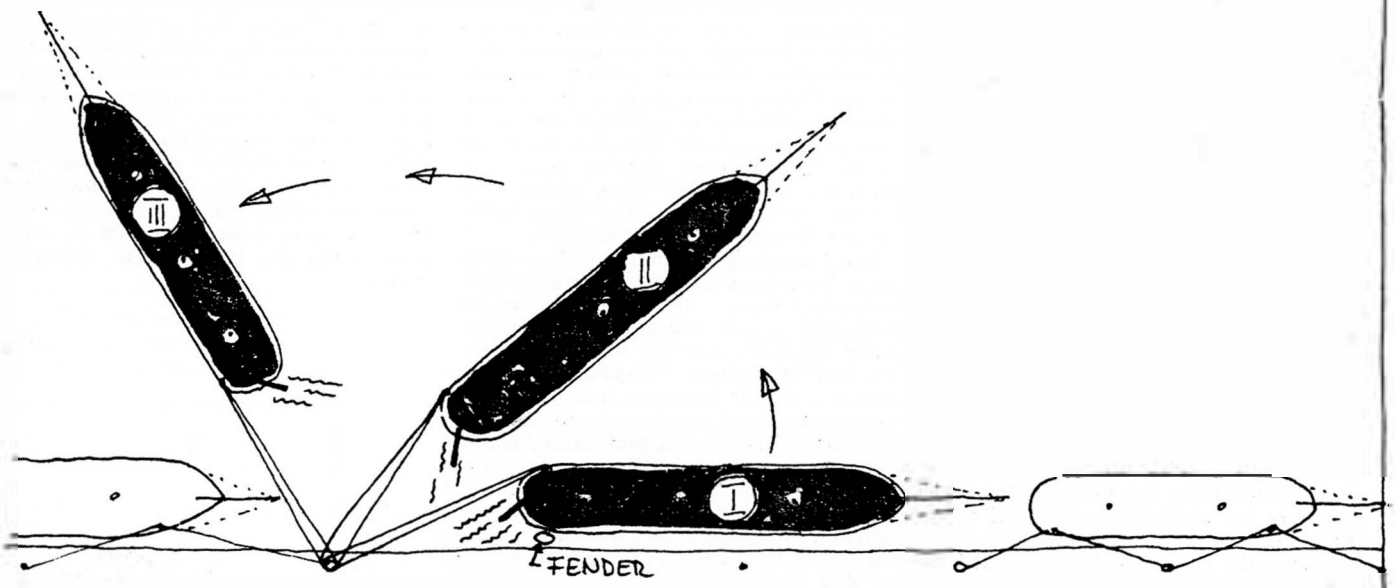
Manfred Hövener aus Bremerhaven hat hier den heißesten Tip überhaupt!
Betr.: Klüver- und Nervenschonendes Ablegemanöver
(den Holländern abgeschaut von H. Kaps)
Das nachstehend beschriebene Ablegemanöver ist einfach, schont Fender, Bordwand, Klüver, Maschine, Nachbarn und verblüfft alle Zuschauer stets aufs Neue.
Es eignet sich ferner, das Schiff nicht nur abzuklappen sondern auch ohne zusätzliche Manöver weiterzudrehen, bis zum gewünschten Auslaufkurs. Das Manöver kann gleich gut über Backbord und Steuerbord gefahren werden.

Manöverablauf:

1. Achterleine von der Wasserseite ausbringen und mit einer Bucht über den Poller auf Slip nehmen. Die Leine sollte nicht zu stark querab zeigen.(Skizze)
2. Alle anderen Leinen loswerfen.
3. Fender am Heck klarhalten.
4. Maschine ganz langsam voraus und Ruder hart zur Pierseite überlegen. Vorsichtig eindampfen.
5. Maschine voraus langsam bis halbe Kraft voraus. Ruder-je nach bedarf- hart bis 2oÂ zur Pierseite gelegt.
6. Drehen, bis zum gewünschten Auslaufkurs Bei stark auflandigem Wind ggfs. am Vorsteven etwas mit dem Beiboot nachhelfen. Qualität der Poller beachten.
7. Achterleine loswerfen und einholen, bei Ruder mittschiffs und gestoppter Maschine. - losfahren.

Anmerkung: Wenn achteraus wenig Platz ist, muß die Leine ggfs. bei Pos.2 auf einen anderen Poller (weiter voraus) geschiftet werden, der Fender wird nicht benötigt, wenn die Leine lang achteraus befestigt wird.

Viel Vergnügen! gez. M. Hövener



Herzlichen Dank Manfred Hövener!
Wir haben doch alle zum großen Teil die Schwierigkeiten im Kampf mit der abgebrochenen Tradition, auch Seemannschaft auf traditionellen Segelschiffen konnte kaum noch in ungebrochener Übermittlungskette weitergegeben werden. Um so hilfreicher sind solche Tips, und eben auch sehr viel konstruktiver als dämlich zu grinsen wenn woanders ein Manöver nicht klappt.

Trotz des schlechten Wetters war die Zahl der Teilnehmer nicht schlecht. Foto: Grätsch

In Strömen flossen Rum und Regen

Apfelfahrt der Oldtimer-Crews des Vereins Museumshafen

Als erstes war der Rum alle. Zwar war das Unternehmen eigentlich als Apfelfahrt und nicht als Rumregatta gedacht, das herbstlich-schauerliche Wetter aber ließ den Tee mit Rum (oder auch „garantiert ohne Tee") und die zahlreichen Bord-Punsch-Spezialmischungen am Sonnabend in Strömen fließen. Ja, und Äpfel gab es natürlich auch. Der Vorrat, den die Mitglieder des Vereins Museumshafen am Vortag in Glücksburg auf die diversen Schiffe gehievt hatte, reichte immerhin noch zu einem Resteverkauf am Sonntagmorgen. Bis dahin waren natürlich auch die Rumvorräte wieder aufgefüllt...

Zum viertenmal veranstaltete der Verein Museumshafen Flensburg an diesem Wochenende seine damit auch schon traditionelle Apfelfahrt. An der Brücke der Hanseatischen Yachtschule in Glücksburg waren die Kisten mit „Ingrid Marie" oder auch „Cox Orange" am Freitag übernommen worden. Und eigentlich wollten sich die Oldtimer-Crews anschließend zum gemütlichen Schnack, der als internes Mitgliedertreffen deklariert worden war, hinter den Ochseninseln treffen. Der regenreiche Westwind aber verlockte nur einen Unentwegten auf die dänische Seite der Förde. Alle anderen kehrten brav zum Bohlwerk zurück. Die arme „Gulle" gar konnte nicht erst auslaufen: Eine Gaffel hat den Sommer nicht überstanden.

Der Erhaltung des heimatlichen Bohlwerks dient denn auch der Erlös der Apfel-Verkaufs-Aktion. Alles andere wurde buchstäblich zum Selbstkostenpreis abgegeben. Ob Schmalzbrote, wie unter anderem auf der „Greta", Makrelen von der „Bellis" („Sowas Frisches habt ihr überhaupt noch nicht gesehen; heute erst geräuchert"), Punsch mit und ohne Alkohol oder auch der berüchtigte Tee mit Rum, der innerlich so schön durchwärmte und äußerlich zumindest die Hände. Auf der „Gulle" gab es Apfelkuchen — drei Bleche voll — die auch ruckzuck alle waren, und auf der „Nordlys" gleich nebenan Lachs- und Makrelen-Brötchen.

Überflüssige Vorsegel oder was man sonst entbehren konnte, sorgten dafür, daß weder Crews noch Ware von gelegentlichen Schauern durchweicht wurden. Und hatte das Naß von oben den Besucherzuspruch über Mittag noch eher tröpfeln lassen, wurde der Andrang um so dichter, je weniger es aus den Wolken tropfte. Dafür sorgte dann der ungemütliche Wind für regen Rum-Umsatz. Und so konnte man am späten Nachmittag beobachten, wie Günther Wulf auf seiner „Greta" die wahrhaft imponierenden Rum-Vorräte mannhaft gegen „Ilosch" Kramer, Bordfrau auf der „Dora af Raa" verteidigen mußte, die sich gerne ein „Täßchen" ausgeliehen hätte. Das Schild mit den „heißen Würstchen" hatte sie schon vor Stunden durchstreichen müssen. Aber es waren ja immer noch Äpfel da, in die man reinbeißen konnte. ise.

17.OKT 83

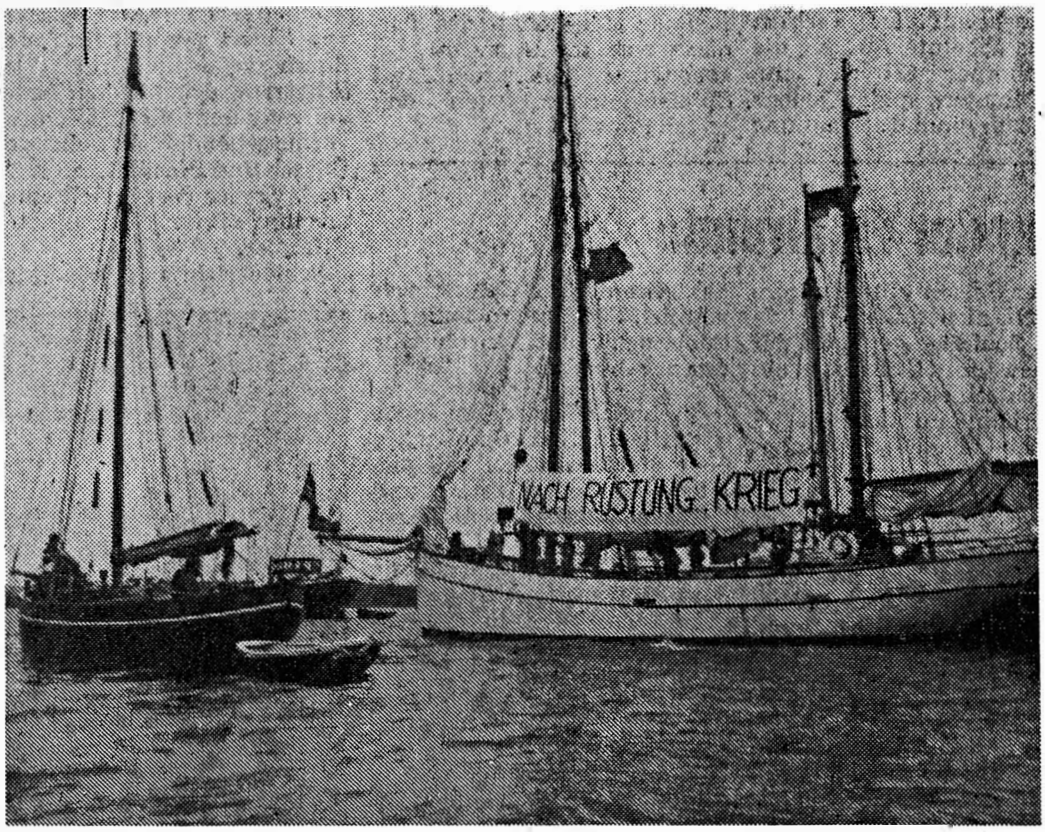
„Schließt Frieden mit der Natur"

Fünf Museumsschiffe sperrten symbolisch Förde-Enge zwischen Holnis und Sandager

Eine ungewöhnliche Friedens-Aktion fand am Sonnabend mittag auf der Flensburger Förde statt: Mit fünf Museumsschiffen sperrte der Verein Museumshafen Flensburg symbolisch für kurze Zeit die engste Stelle der Fahrrinne zwischen Holnis und dem dänischen Sandager.

Fünf alte Damen machten sich am Sonnabend auf den Weg, um etwas für den Frieden zu tun: Die fast 100jährige „Gulle", die etwa 80 Jahre alte „Vorwärts" aus Arnis, die 70jährige „Nordlys" sowie die beiden 60jährigen „Bellis" und „Greta" stachen noch einmal in See.

Schon wenige Minuten später hatten die schwimmenden Museen ihr Fahrtziel erreicht. Zwischen der Halbinsel Holnis und dem dänischen Sandager, wo die Fahrrinne nur wenige Schiffslängen breit ist, legten sich die fünf Museumsschiffe um 14 Uhr in einer Reihe hintereinander quer. Ein Transparent wurde auf der „Bellis" gehißt: „Nach Rüstung Krieg!"



Die engste Stelle der Förde wurde am Sonnabend mit Museumsschiffen gesperrt.

Ulrich Jochimsen, Vorsitzender des Vereins Flensburger Museumshafen und Kapitän der „Gulle", erläutert: „Wir hatten uns das an einem Abend vorher überlegt. Es war eine ganz spontane Aktion."

Beabsichtigt war nicht, den Schiffsverkehr auf der Förde ernsthaft zu behindern. Jochimsen: „Wir haben ein paar dänische Fischer getroffen, die waren von der Aktion sehr angetan."

Die Sperrung der Fahrrinne dauerte denn auch nur wenige Minuten. Als ein Fördedampfer passieren wollte, wurden sofort die Anker gelichtet.

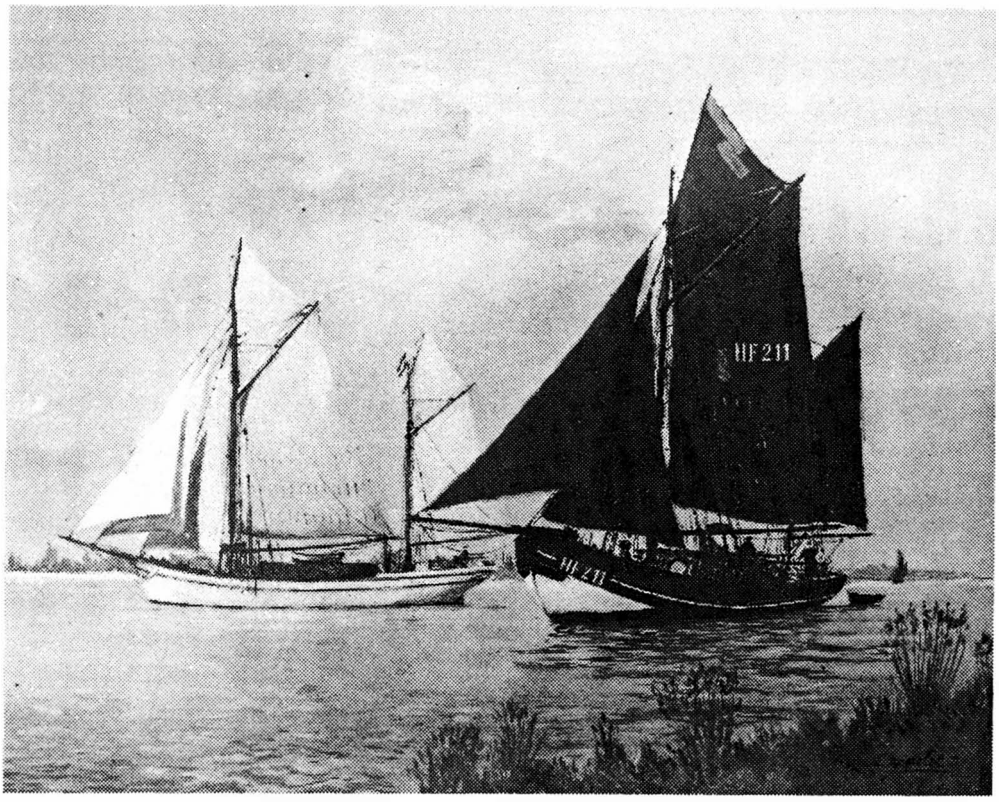
Zu der Aktion hat Ulrich Jochimsen folgende Erklärung abgegeben: „Der leidvolle II. Weltkrieg endete Anfang Mai 1945 hier an unserer schönen Flensburger Förde. Wir wenden uns gegen die Vorbereitung des III. Weltkrieges.

Es wird solange keinen Frieden geben, solange die Menschen keinen Frieden mit ihrer Natur machen.

Wir fordern, daß alle Ostseeanrainer ihre Kräfte statt zur Rüstung zur Retung einbringen. Denn sterben Wälder und Meere, können die Menschen auch ohne Krieg nicht überleben.

Jeder Mensch kann Frieden schaffen durch entschiedenen Widerstand gegen die menschenverachtenden zentralen Gewalten in Ost und West."

Veteranskibe fra Flensborg dannede kæde mellem Broager land og Holnæs i protest mod oprustningen.



Eigentlich hatte ich ja vor, in dieser Nr. über die Arbeiten an unserem Schleikahn "Jens" zu berichten. Nun bekam ich heute ein neues Buch mit der Post, was mich spontan so begeistert hat, daß ich es Euch sofort vorstellen möchte. Von "Jens" also in der nächsten "Flüstertüte".
Von Gaffelfreund und Elblotse Herbert Karting aus Oldendorf ist soeben ein neues Buch erschienen. Wie schon Band I im "Verlag RundschauK.G.Itzehoe" herausgegeben "Schiffe aus Wewelsfleth, Deutsche Küstensegler Band II," kostet etwa 35- 4o DM.
In liebevoller Weise wird über den Werdegang der renomierten Werft von Johann Junge aus Wewelsfleth berichtet.
Einführende Kapitel zeichnen ein besonders farbiges Bild der Zeit um die Jahrhundertwende.Von der Jungeschen Kleinschiffswerft gingen damals wichtige Impulse für die Entwicklung unsrer Küstensegler aus.
Durch die Wiedergabe des recht intensiven Briefwechsels zwischen Werftbaas Junge und seinem Sohn Gustav fühlt man sich auf den Schiffbauplatz an der Stör versetzt, wo von o5.3o - 19.oo U gezimmert und genietet wurde Er führt den Leser auch in die Wälder um Itzehoe, wo Junge die Rundhölzer für die 32 hölzernen, sowie 63 stählernen Frachtewer selbstaussuchte. Ebenso spannend wie ein Krimi zu lesen sind die Schicksale der beschriebenen Schiffe, unter denen ich als Baunummer 135/19o6 den Besanewer "Mathilde" v. Hamburg entdeckte: damals von Junge für 93oo DM gebaut, heute "Anna-Lisa" von Flbg.

Nicht nur die mühevolle Sichtung des Jungeschen Nachlasses, seiner Kopierbücher und Zeichnungen, sondern auch durch jahrelange Kleinarbeit und Forschung konnte Karting den Lebenslauf jedes der fast 25o hier gebauten Schiffe zurückverfolgen. Hiervon werden in diesem Band ca. 1oo Fahrzeuge durch fast 2oo Fotos und 24 schön großformatig wiedergegebenen Segelrisse und Konstruktionszeichnungen vorgestellt.
Wegen der gewissenhaften Recherche nicht nur für Ewerfreunde ein besonders wertvoller Fundus. Für mich wird das Buch eine große Hilfe bei der Rekonstruktion des Segelrisses für unseren Ewer "Hans" von Wilster sein!
Schön zu lesen, schön zu begucken, ein richtiges Buch zum Freuen,
vielen Dank Herbert Karting

Langeneß, im November 83, Folkert Bockentien

Hallig grüße
Folkert

DIES UND DAS

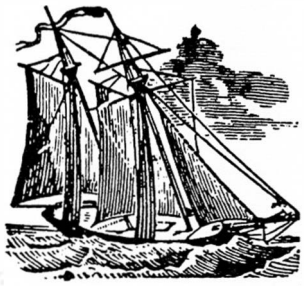
aus "Sleswigland", Auszug aus einem Reisetagebuch einer dänischen Frau, aufgezeichnet im Jahre 1797 !!

Nach Flensburg führt der Weg dagegen durch eine öde ländliche Gegend. Die Stadt selber aber ist sehr hübsch mit sehr vielen schönen Häusern. Viele verschiedenartige Gewerbezweige und eine ausgedehnte Schiffahrt, fast so groß wie die in Kopenhagen, lassen die Stadt voller Leben und erscheinen.

Frauen ruderten hier kleine Boote, und wir bekamen eine kleine Lexion in plattdeutscher Sprache. Die Frau, die uns ruderte, erzählte uns, daß die weiblichen Matrosen wegen ihrer Einnahmen sehr eifersüchtig aufeinander waren. Sie selbst bewies uns dieses beinahe zu deutlich. Als wir an einer älteren Frau vorbeiruderten, schrie sie: »Dat ole Aas hat et gar nich nödig, se het 500 Daler!« □

FÖRDE-TERMINE 84
(auch die Termine anderer Vereine, damit wir denen nicht durch die Regattafelder düsen)

1. Mai Schinkenregatta CN
5. Mai Ansegeln
12. Mai Paketregatta WVG
18.Mai Graasten In-Offshore GS
25.Mai Lyø Rund FJC
2. Juni Flensborg-Sønderborg FJC
2. Juni Als Rund SJC/SSM
13.Juni Kapitantenregatta SVF
16.-24.Juni Kieler Woche
8. Juli Rum-Regatta Museumshafen
9. Juli Segelparade Stdt.Flbg/STA
15.-21 Juli Goldpokal d. Folfeboote FSC
4. Aug. Partnerregatta CN
18. Aug. Regatta SSF
25. Aug. Regatta nachHÜruphaff CN
1. sept. Flbg.-Schleimünde SVF
8. Sept. Graasten GS
14.-21. Sept.Förde Woche FSC/SVF
15.-16. Sept.Scandicap Regatta SVF
22. Sept. Blaues Band der Flbg.Förde
29. Sept Kalkgrund Regatta SVF/FJC
3o. Sept. Absegeln
7. Mai bis 26.SEPT! Mittwochabend Reg. 18.3o FJC



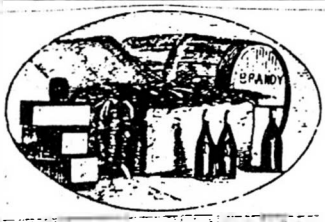
Brackwasser

½ Tasse heißer Kaffee
½ Tasse heiße Milch
2 Finger Weinbrand
1 EL Zucker
1 Ei

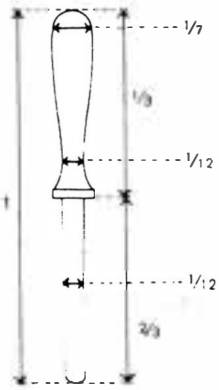
Milch und Kaffee mischen, dann Eigelb und Weinbrand einrühren. Mit Zucker abschmecken.

Stärke in Df.	Portionen	Glastyp	Temp.	Shaker	Eis	Zubereitungszeit
3	1		heiß ✕ / kalt			10 Min.

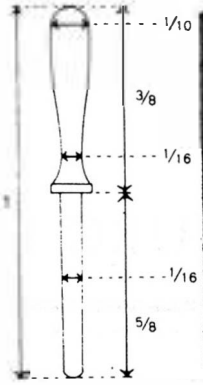
STATISTIK



Der »Flensburger Museumshafen« hat am Wochenende seine Apfel-Bestände, die am Freitag in Glücksburg an Bord der schwimmenden Oldtimer genommen wurden, restlos ausverkauft. Rund 1000 Kilogramm Äpfel wechselten bei der mittlerweile vierten »Apfel-Fahrt« des Vereins ihre Besitzer. Auch Räucherfisch vom Aal bis zur Forelle fand reißenden Absatz. Schließlich zählte man am Wochenende rund 1000 Punschtrinker, die sich gut und gern 250 Liter »Nördlichen« einverleibten.

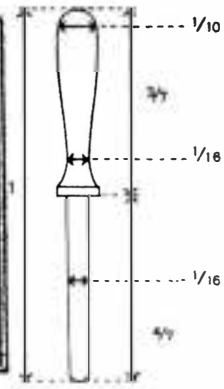


Holz vor 1750

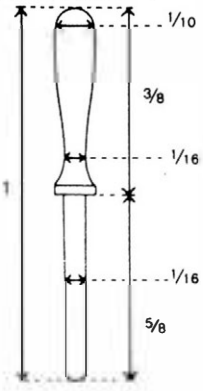


Holz 1750/1800

Tischler- & Drechslerarbeiten
Aufarbeit & Restaurierung
FOLKERT BOCKENTIEN
2251 LANGENESS
TEL. 04684/239
Seekisten · Belegnägel · Juffern
Schiffsstempel · Spielzeug



Holz 1800/1850



Metall 1830/1880

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