HAFENBLATT

MUSEUMSHAFEN FLENSBURG E.V.

In diesem Heft:

Smakkejolle ABBI – "geschenkt", Rum-Regatta-Nachlese, Alex-Geschichten
Serie: Die Schiffe des Museumshafens, Portrait: Skagen-Kutter BELLIS
Flagge zeigen - unterwegs 91, So schietig und schön!

Berichte über die Arbeit des Museumshafens Flensburg e.V.

Heft Nr. 5

Förderpreis DM 5,-

Der Museumshafen Flensburg

Der "Museumshafen Flensburg e.V." ist eine private Initiative und wurde als gemeinnütziger Verein 1979 gegründet.
Das Ziel des Museumshafens ist die "Wiederherstellung und Infahrthaltung traditioneller Segelschiffe und anderer historischer Wasserfahrzeuge".
Dieser große Bereich wird eingegrenzt auf die segelnden Berufsfahrzeuge der Revier- und Küstenfahrt, d. h. kleine Frachtsegler, Fischereifahrzeuge sowie die dazugehörigen Dienstfahrzeuge wie Zoll-, Lotsen- und Rettungskutter.
Der Museumshafen Flensburg will die traditionell in der Ostsee, Belte und Sunde, sowie Kattegatt und Skagerak beheimateten Schiffs-Typen erhalten und der Öffentlichkeit präsentieren.Hier ergibt sich eine sinnvolle Aufgabenteilung mit dem Museumshafen Oevelgönne (HH), der vorrangig Nordseefahrzeuge präsentiert.

Die zum Verein gehörenden Fahrzeuge sind in der Regel in Privatbesitz. Die Eigner der Schiffe haben diese oft als herrenlose Wracks entdeckt und ihre kulturhistorische Bedeutung erkannt. Unter erheblichem ideellen und materiellen Einsatz und nicht selten unter dem Gespött der Mitmenschen entstanden dann in jahrelanger Arbeit wieder die Zeugen der alten Schiffbaukunst. Der Verein Museumshafen hat hier die Aufgabe, bei der Beschaffung von Informationen über historische und schiffbautechnische Aspekte behilflich zu sein. Er soll den Erfahrungsaustausch bei der Instandsetzung und dem Betrieb der Schiffe fördern.

Wer mit erheblichem Aufwand ein Schiff restauriert, braucht einen sicheren Hafen, und nur dort, wo er entsprechende Liege- und Arbeitsmöglichkeiten für sein Schiff findet, wird er bleiben.
Der Verein Museumshafen ist bestrebt, einen entsprechenden Rahmen für diese Schiffe zu schaffen, um sie hier am Ort zu halten, und um die Sammlung zu erweitern. Die "Errichtung und der Betrieb eines Museumshafens" ist als Satzungsziel mit der Errichtung der Bohlwerks-Liegeplätze, dem Vereinshaus "Herrenstall 11" und der Wiedererrichtung des historischen "Flensburger Krahn von 1726" in der ersten Stufe erreicht. Um die vielfältigen Aufgaben und laufenden Arbeiten an den Schiffen zu ermöglichen, sind weitere Projekte in Vorbereitung, unter anderem die Einrichtung eines "Lüttfischer-Jollenhafens "und einer Slip-Anlage, sowie Werkstätten für die zugehörigen Handwerke.
Übergeordnetes Ziel des Museumshafens ist es, der großen Schiffahrtsgeschichte der Stadt Flensburg Ausdruck zu verleihen und gleichzeitig einen Beitrag zu leisten für die Lebensqualität im Herzen dieser Stadt. Dabei finanziert der Verein seine Arbeit aus Spenden. Diese Spenden werden ausschließlich für den Aufbau des Museumshafens verwendet.

Der Verein Museumshafen Flensburg e.V. ist im Vereinsregister unter der Nr. VR 1045 beim Amtsgericht Flensburg als gemeinnütziger Verein eingetragen.

Vorstand
Vorsitzender:
Rainer Prüß
Tel: 0461 29122, Fax 17543

2.Vorsitzender:
Michael vom Baur
Tel: 0461 9992121, Fax 9992213

Geschäftsführer:
Carl-Friedrich Oldenburg
Tel: 0461 22139

Schatzmeisterin:
Gerhild Achenbach-vom Baur
Tel: 0461 55846

Postadresse:
Museumshafen Flensburg e.V.
Herrenstall 11
2390 Flensburg

Der Museumshafen
liegt an der Schiffbrücke, gegenüber dem Flensburger Schiffahrtsmuseum.
Telefon der Wachhütte am Museumshafen: 0461 21925

Das Vereinshaus
Adresse: Herrenstall 11
(Gasse neben dem Schiffahrtsmuseum)
Tel: 0461 22258

Spendenkonto
Stadtsparkasse Flensburg
BLZ 215 500 50
Kto. 8 000 719

Redaktion
Rainer Prüß (RP)
Üze Oldenburg.(ÜO)
Weitere Mitarbeiter dieses Heftes:
Gerd Büker (GB)
Wolf Rüdiger Kuhnke
Klaus Ove Kahrmann (Alexandra)
"Schreibdienst":
Birgit Wulf und Ilse Oldenburg

Titelbild
v.l.n.r. FAHREWOHL, ALBATROS, BELLIS, während der Rum-Regatta.

Layout Rainer Prüß
Druck Satz & Druck Leupelt KG

Auflage 3000 Exemplare

In diesem Heft

Geschenkt Die Smakkejolle "Abbi"	Zur Nachahmung empfohlen. Ein Hamburger Architektenehepaar spendete dem Flensburger Museumshafen eine Smakkejolle	**4**
Diplomatenfahrt Dampf trifft Dampf	Der Verein Salondampfer Alexandra informiert über die zwei Höhepunkte im Fahrbetrieb der "Alexandra"1991	**6**
Flagge zeigen	Die Zielhäfen der Vereinsschiffe 1991	**8**
Termine und Nachrichten	Was sonst alles so geschah und geschieht	**9**
Rum-Regatta-Nachlese	12. internationale Rum-Regatta 1991, ein Rückblick	**10**
Hai-Kutter BELLIS	Serie: Die Schiffe des Museumshafens Flensburg. 1.Teil. Ein Bericht über die Typengeschichte der Hai-Kutter und die Restaurierung der Skagener Fischerei-Galeass "BELLIS"	**12**
Randnotizen		**16**
So schietig und schön	Lieder zum Singen, Saufen und Absaufen. Über Windjammerlieder und die Musik-Cassette, die die Musiker des Vereins produzierten	**18**

Liebe Leserinnen und Leser

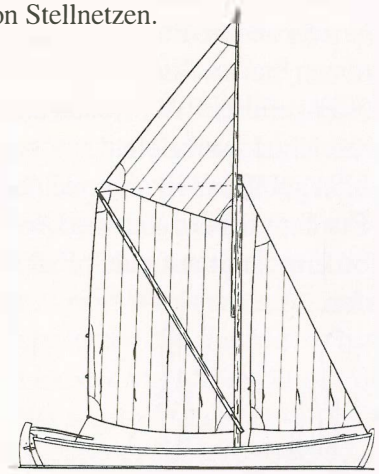
Nun liegt es also da, unser neues Hafenblatt, und wer genau auf die Titelseite gesehen hat, wundert sich vielleicht, es steht dort „Nr. 5“!?
Nach achtjähriger Pause geht es wieder los, nun aber richtig und zweimal im Jahr mit jeweils 20 Seiten. Die ersten vier Nummern gab es unregelmäßig, im Format DIN A5, handgetippt und aus der Schnelldruckpresse – mit dem „Charme der frühen Jahre“. Dann gab es eine lange Pause durch die Menge der anstehenden Arbeit am Museumshafen.
Inzwischen haben wir große Teile unserer konzeptionellen Ziele erreicht, der Museumshafen Flensburg ist, wie die „Yacht“ schreibt, schon lange zum „Vorzeigestück der Traditionalisten-Szene“ geworden, der Hafenkran steht, das Vereinshaus Herrenstall 11 ist fertig, und der Museumshafen ist aus Flensburg nicht mehr wegzudenken.
Die Phase der „aufgekrempelten Ärmel“ ist zwar nicht vorbei, aber die dringendsten Aufgaben sind geschafft, so daß nach der Pflicht jetzt die „Kür“ wieder in den Vordergrund treten kann. Dazu gehört auch dieses Hafenblatt.
Es wird viel über den Museumshafen geschrieben, nicht nur in der deutschen Presse, sondern auch international; aber nicht alles, was hier geschrieben wird, macht uns glücklich (denn wir schreiben unsere Zeitungsartikel ja nicht selber) und manches muß auch sachlich korrigiert werden. Aber unser Hauptanliegen ist die Geschichte unserer Schiffe, die schiffbautechnischen und historischen Besonderheiten und die Flensburger Hafengeschichte und das ist mehr als eine Tageszeitung schreiben kann, denn unser Archiv ist voll!
Sicher wird auch der eine oder andere Beitrag von befreundeten Seefahrts-Institutionen hier zu finden sein und nicht zuletzt das maritime Küstengeflüster. Wir freuen uns auch über kritische oder ideenreiche Leserbriefe.
Wenn Ihnen das Hafenblatt gefällt, es ist an verschiedenen Verkaufsstellen in der Stadt zu haben, aber sie können es auch abonnieren. Sie fördern damit auf jeden Fall unsere Arbeit am Museumshafen.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen

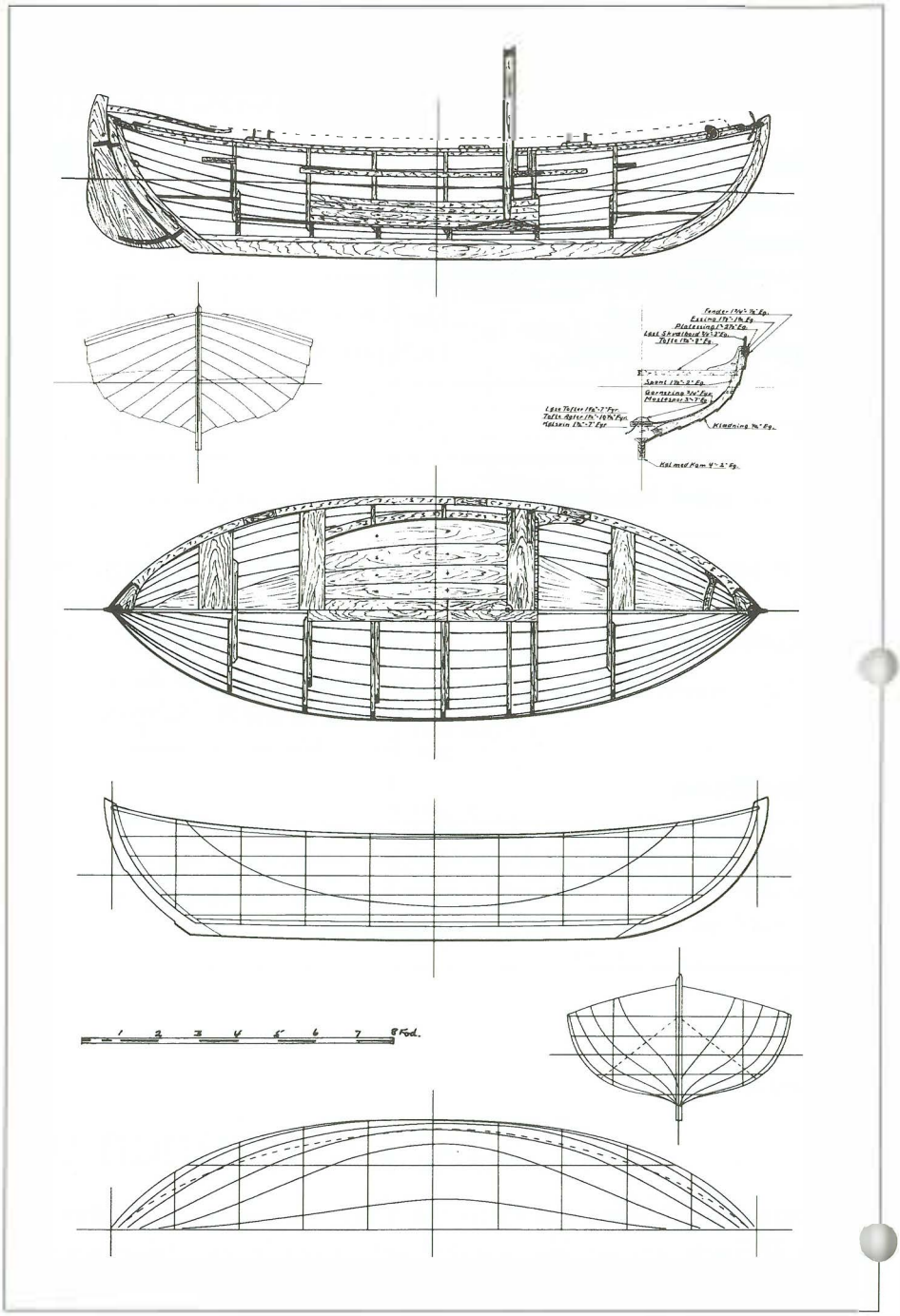
Smakkejollen

Smakkejollen waren kleinere offene Boote mit spitzem Heck, klinkerartig gebaut und mit Kiel versehen. Sie waren sehr verbreitet im kleinen Belt von Middelfart bis Aerø und Fehmarn. Sie wurden häufig auch als Fähr- und Lotsenboote in den Gewässern Südseelands benutzt.

Die Bezeichnung "Smakke" beruht auf der Takelage. In den südlichen Gewässern Dänemarks wurden die viereckigen "Sprit"-Segel (Plattdeutsch. für Spreize) Smakken oder Smakksegel genannt. Eine diagonale Spreizstange hält das rechteckige Segel in Form.
Die Fischer bevorzugten die Sprit-Takelage wegen ihrer Einfachheit und Handlichkeit. Beim Fischen (Arbeiten) wird der Spritbaum an den Mast herangeholt und das Segel entweder durch das Fall, durch die Schot oder sonst irgendeine Leine an den Mast gelascht, so daß der ganze Bootsraum für das Arbeiten (mit den Netzen, Leinen o.ä.) frei ist.
Das Ruder war wie bei den meisten Booten am Sund aus einem Stück Holz. Man bezeichnete es als das "gehauene Ruder". Jollen wie diese führten in der Regel keinen Klüver und waren auch nicht mit Wanten zur Versteifung des Mastes querschiffs ausgerüstet. Man segelte im Vertrauen auf die Stärke des Mastes.
Die Snekkersten-Jolle war eine schmale, offene Jolle. Man gebrauchte sie für Heringsgarne(netze), Aalreusen, Grundangelfischerei und zur Kontrolle von Stellnetzen.



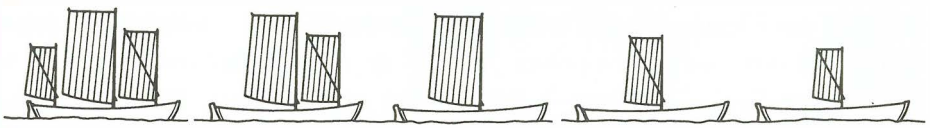
(Quelle:Chr. Nielsen "Danske Baadtyper").



Denkwürdig

Bemerkenswertes zur Segelführung auf Smakkejollen

Smakkejollen gab es auch mit mehreren Masten. Der Vorteil der Anwendung verschieden großer Segel, die jeweils einen eigenen Mast hatten, war der, daß bei jeder Windstärke die Jolle leicht zu manövrieren war. Nahm die Windstärke zu, wurde z.B. in einer 3-Smakke-Jolle zunächst die Achter-Smakke entfernt. Briste es noch mehr auf, wurde auch die vordere entfernt, so daß man nur mit dem mittleren Segel fuhr. Bei noch stärkerem Sturm tauschte man dieses Segel gegen das vorderste Smakkesegel, das in der Regel eine kleinere Segelfläche hatte. Siehe Abbildung.



Das heißt, jedes Segel hat keinen spezialisierten Aufgabenbereich, sondern kann flexibel eingesetzt werden und übernimmt je nach Situation und Notwendigkeit Haupt- oder Nebenarbeit, Führungsrolle oder begleitende Tätigkeit, denkwürdig!

Geschenkt! Smakkejolle "ABBI"

Hamburger Architekt schenkt dem Museumshafen Flensburg eine "Smakkejolle".

Wir bekamen ganz große feuchte Augen. Rosi und Heinz Dethloff, langjährige Gaffesegler und frühere Besitzer des wunderschönen Isefjordbootes "Absalon von Lynaes", außerdem langjährige Freunde des Museumshafens Flensburg traten im Frühjahr mit dem Ansinnen an uns heran: Sie wollten uns ihre gerade im letzten Jahr grundüberholte Smakkejolle "ABBI" schenken! "Weil Ihr so nette Leute seid, und weil Ihr das hier richtig macht in Flensburg". Das heißt also, daß die Grundhaltung und Zielsetzung des Museumshafen-Vereins der Unterstützung durch ein so wertvolles Geschenk wert sind! Kurzerhand stellte uns Toni Potratz (Gerüstbau) ohne Umschweife einen Tieflader zur Verfügung, "ABBI" wurde von Hamburg nach Flensburg geholt und am 27.3.91 bei strahlendem Sonnenschein am Museumshafen zu Wasser gelassen. Hier reiht sich die Smakkejolle nun ein in die "Lüttfischer-Gilde" des Museumshafens, für die demnächst ein eigener Lüttfischerhafen am Nordende des Museumshafens geplant ist. Nach dem Vorbild einer Jollenhafenanlage, wie sie ein Modell im Flensburger Schiffahrtsmuseum zeigt.

Boote dieses Typs waren als Fischerboote und "Mädchen für alles" die Allzweckboote vergangener Tage.. Einzelne Vertreter dieser Bootsgattung sind noch bei den Flensburger Fischern anzutreffen und werden eines guten Tages aus Rationalisierungsgründen verschwunden sein, wenn nicht… (Frau Dr. Jutta Glüsing plant hier eine Bestandsaufnahme).

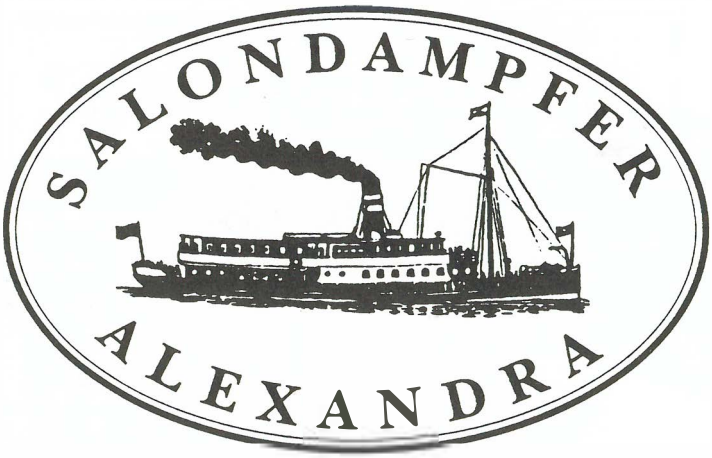
"ABBI" ist der originalgetreue Nachbau einer Snekkerstenjolle von 1880, die, hochbetagt und gut gepflegt, immer noch segelt! Nach einem wechselvollen Leben als Fischer- und Kadrejerjolle (Schiffsversorger) wurde sie von Michael Kiersgaard, Schiffbaumeister in Troense, neu aufgemessen. 1980 ließ Volkwin Marg die Jolle für seinen Sohn Johannes bauen. 1988 fand Heinz Dethloff sie verwaist im Vorgarten der Margs in Oevelgönne, und er erhielt sie überlassen mit der Auflage,"man würde sich freuen, wenn eines Tages die Segel wieder prall stehen würden im Hamburger Hafen!" Zwei Jahre dauerten die intensiven Restaurierungsarbeiten. Das Boot erhielt sechs neue Planken und wieder die Originalfarben: schwarz mit einem gelben Randstreifen, die Bodenbretter Englisch Rot, und einen Satz neue Segel. Bei Probeschlägen auf der Elbe stellte sich heraus, daß bei dem dichten Schiffsverkehr ein Außenborder dringend für die Sicherheit des Bootes vonnöten wäre. Eine solche Lösung ließ sich aber nicht mit dem Charakter des Bootes in Einklang bringen. Die Erinnerung an die Flensburger Förde gaben Heinz Dethloff anläßlich des Wintertreffens der "Freunde des Gaffelriggs"in Hamburg die Idee, "ABBI" dem Museumshafen Flensburg zu spenden. Und so kam das Boot wieder dahin, wo es hingehört, an die Ostsee!

Wir bedanken uns bei Heinz und Rosi Dethloff für die prachtvolle Spende.

G.B.

Schiffsdaten: ABBI ex HANNES

Baujahr 1980 (1880) Replik
Werft: Michael Kiersgaard
Troense DK
Länge: 5,90 m 18 dän. Fuß
Breite: 2,15 m
Tiefgang: 0,80 m
Vermessung: 1,36 BRT
Segelfläche: 23 qm
Segelausrüstung:
Vierkantiges Smakke-Segel mit Spreize, Fock und Klüver
dreikantiges Topsegel mit Spiere



Vorwort

Was hat der Museumshafen mit der Alexandra zu tun und was die Alexandra mit dem Museumshafen?
Die Antwort ist ganz einfach, und führt doch immer wieder zu Mißverständnissen und Verwechslungen.
Der Verein "Salondampfer Alexandra" ist ein *völlig eigenständiger* Zusammenschluß von Menschen, denen die Alexandra am Herzen liegt, und die sie gerne erhalten wollen. Dieser Verein "Salondampfer Alexandra" hat eine eigene Satzung, einen eigenen Vorstand und eigene Probleme. Er ist in seinem Handeln völlig unabhängig. Das gleiche gilt für den Verein "Museumshafen Flensburg". Er hat auch eine eigene Satzung, einen eigenen Vorstand, eigene Probleme, und ist in seinem Handeln auch völlig unabhängig. Aber nun kommt des Rätsels Lösung.
Der Verein "Museumshafen Flensburg" ist zunächst mal ein Zusammenschluß von Schiffseignern, die historische Wasserfahrzeuge erhalten wollen, und sich dabei gegenseitig helfen und beraten, weil bestimmte Ziele ja bekanntlich besser gemeinsam zu erreichen sind.
Diese Schiffseigner sind zum Teil Einzelpersonen, manchmal sind es sogenannte "Mackerschaften", also zwei Eigner, und manchmal besitzen auch mehrere Personen ein Schiff. Bei der Alexandra ist es ein ganzer Verein, der hier mit einem Schiff Mitglied des Museumshafens ist.
Das heißt, der Verein Museumshafen bestimmt nicht über die Schiffe der einzelnen Eigner, aber die Eigner der Mitgliedsschiffe bestimmen als Mitglieder des Museumshafens die Arbeit des Vereins Museumshafen Flensburg. Alles klar?! R.F.

Zwei Höhepunkte im Fahrtbetrieb der "Alexandra"1991

"DIPLOMATENFAHRT" & "DAMPF TRIFFT DAMPF"

In diesem Jahr hat es die "Alexandra" zum ersten Mal nach der Wiederinfahrtsetzung im Jahre 1989 gewagt, den gewohnten Bereich der Flensburger Förde zu verlassen.
Im Juni dampfte das Schiff zur Kieler Woche in die Landeshauptstadt. Zum Teil war die "Alexandra" verchartert worden, zum Teil wurden auch Freifahrten in Anbindung an das Programm des größten maritimen Ereignisses im Lande durchgeführt. Eine Besonderheit war die Fahrt mit Ministerpräsident Björn Engholm und dem Diplomatischen Corps von Sehestedt bei Rendsburg durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Kiel.
Schon in früheren Jahrzehnten war die "Alexandra" dann und wann durch den Kanal gefahren, meistens bis Rendsburg. Damals galten diese Ausflüge als besondere Attraktionen.
Der Dampfer brach also am 27.6. morgens in Kiel auf und durchfuhr dann die Holtenauer Schleuse - ein bewegendes Erlebnis. In Sehestedt kamen die prominenten Fahrgäste an Bord und vergnügten sich dann bei bestem Wetter, Musik und köstlicher Bewirtung für zweieinhalb Stunden auf dem Dampfer. Das ruhige Dahingleiten des Schiffes, die sich ständig verändernden Uferzeilen sowie ab und zu entgegenkommende, immer wieder andere und abenteuerlich ausschauende "Schiffskameraden", die in nächster Nähe an der "Alex" vorbeifuhren, machten diese Fahrt zu einem eindrucksvollen ästhetischen Erlebnis von besonderem Charakter.
Ministerpräsident Björn Engholm führte selbst eine Zeitlang das Ruder des Dampferveteranen und äußerte sich beeindruckt von den Leistungen des Fördervereins. Immerhin - er kennt die "Alexandra" jetzt persönlich und wird sich vielleicht in Situationen, die es erfordern, deutlicher als sonst an das Schiff erinnern.
In einem kurzen Text wurden die Fahrgäste über die Geschichte der "Alexandra" und über die Arbeit des Fördervereines informiert:

"Wir möchten Ihnen nun einige Informationen zum Dampfschiff "Alexandra" geben.
Ursprünglich gehörte dieses 1908 auf einer Hamburger Werft gebaute Schiff zu einer Flotte von einstmals 23 Dampfern, die im Bereich der Flensburger Förde fuhren.
Zur damaligen Zeit waren diese Dampfer die wichtigsten Verkehrsmittel entlang der Küsten und außerdem ein erschwingliches Ausflugsvergnügen für jedermann.
Die "Alexandra" wurde nach einer Schleswig-Holsteinischen Prinzessin benannt. Zur Zeit des Stapellaufs war diese noch ein kleines Kind. Im Salon können Sie ein Porträt der Prinzessin sehen, das sie als mondäne Dame im modischen Chic der 20er Jahre zeigt.
Der Salon deutet auf ein besonderes Charakteristikum des Dampfers hin: dieser im Vergleich zu anderen Schiffen vornehm ausgestattete Raum war um 1908 eine Neuheit. Die Salondampfer gehörten zur "Luxusklasse" und waren nur zur Personenbeförderung bestimmt. Lange Zeit ist die "Alexandra" das Flaggschiff der Dampferflotte gewesen - und mit 12 Knoten das schnellste Schiff auf der Flensburger Förde. Als seegehendes Dampfschiff bereiste es auch Routen entlang der Ostseeküste.
Zweimal - 1936 und 1972 - war die "Alexandra" Begleitschiff zur Olympiade.
Gegen Ende des 2. Weltkrieges brachte der Dampfer viele tausend Flüchtlinge aus Ostpreußen in Sicherheit.
Nach dem Kriege war die "Alexandra" wieder Flaggschiff der stark geschrumpften Fördeflotte. Sie versah im wesentlichen die Linie Flensburg-Glücksburg.
Im Jahre 1975 wurde das Schiff von der Reederei wegen Unrentabilität stillgelegt. Nach vier Jahren Liegezeit ohne Pflege glich es einem Wrack. 10 Jahre lang - von 1979 bis 1989 - kämpfte der Verein zur Erhaltung der "Alexandra" gegen große

Widerstände um die Rettung des Dampfers, und oftmals hing das Schicksal des Schiffes am seidenen Faden. In unzähligen Arbeitsstunden wurde der Dampfer von Grund auf saniert, und 1989 war es dann endlich geschafft: Unter dem Jubel der Flensburger Bevölkerung lief der Dampfer wieder in seiner Heimatstadt ein. Seitdem betreibt der Verein in den Sommermonaten ehrenamtlich das Schiff.

Seit 1974 ist die "Alexandra" offiziell als Kulturdenkmal anerkannt. Hier ein Auszug aus dem Gutachten von Prof. Ellmers vom Schiffahrtsmuseum Bremerhaven:

"Die Alexandra ist durch ihre kohlebefeuerte Dampfmaschine, ihre Schiffsform mit senkrechtem Steven und den zweistöckigen Aufbauten mit Jugendstileinrichtung ein technik- und kulturgeschichtliches Denkmal ersten Ranges. Das Schiff gewinnt noch an Wert durch die Tatsache, daß es das letzte seiner Art in Deutschland ist."

Anfang 1991 wurde das Schiff als in Flensburg beheimatet ins Denkmalbuch des Landes Schleswig-Holstein eingetragen.

Nach einem intensiven Werftaufenthalt in diesem Jahr bekam die "Alexandra" erneut die Klassifizierung des Germanischen Lloyd als Passagierdampfer. Vorher war das Schiff lediglich mit Sondergenehmigungen gefahren.

Mit dieser Maßnahme des Germanischen Lloyd hat der Verein alle seine Ziele im wesentlichen erreicht.

Er kann aus eigener Kraft die Kosten zur jährlichen Pflege des Schiffes aufbringen. Lediglich die Abzahlung der verbliebenen Schulden aus der Werftzeit stellt noch ein Problem dar.

Wir hoffen da auf die Unterstützung des Landes Schleswig-Holstein und der Stadt Flensburg.

Abschließend möchten wir Ihnen allen eine schöne Fahrt mit der "Alexandra" wünschen. Selbstverständlich sind Sie dazu eingeladen, sich das Herzstück des Dampfers, die zweizylindrige Dampfmaschine, aus der Nähe anzusehen und sich die Funktionen von unserem Schiffsingenieur erklären zu lassen."

Die Crew der "Alex" erhielt sehr viel Zuspruch von den Fahrgästen aus den unterschiedlichsten auch außereuropäischen Ländern.

1992 wird die "Alexandra" wieder zur Kieler Woche fahren, und in diesem Zusammenhang ist auch eine Kanalfahrt vorgesehen. Eventuell soll es auch eine Fahrt nach Hamburg geben, und dann wird der Nord-Ostsee-Kanal ganz durchfahren werden.

Diesem Ereignis sehen viele Alex-Freunde schon mit Spannung entgegen.

Im September gab es dann eine Verabredung besonderer Art: eine Dampflok schnaufte am Flensburger Hafen der "Alexandra" entgegen.

Dieser Dampf-Kollege gehört den Rendsburger Eisenbahnfreunden und war für einen nostalgischen Törn der Bundesbahn ausgeliehen worden. Die Firma Heri Hamburg hatte für ihre Belegschaft einen Betriebsausflug organisiert, bei dem es auf Schienen in die Fördestadt ging, um dann die Reise auf Schiffsplanken entlang der Fördeufer fortzusetzen. Mit einem gewaltigen Dampfpfeifen-Konzert begrüßten sich die Technikveteranen, weithin an den Flensburger Hängen vernehmbar. Die Schornsteine der beiden Ungetüme dampften um die Wette, und schon legte die "Alexandra" langsam ab und fuhr voll besetzt in den herbstlichen Dunst der Förde hinaus. Bei Kaffee, Kuchen und Würstchen gab es auch manches Gespräch über "früher", denn einige der Passagiere konnten sich an Dampferfahrten während ihrer Kinderzeit erinnern - bisweilen sogar auch an Fahrten auf der "Alexandra" persönlich.

Besonders für die zahlreichen mitreisenden Kinder und Jugendlichen war diese Doppel-Dampf-Tour eine gute Gelegenheit zur direkten und anschaulichen Begegnung mit vergangenen Technologien und Kulturformen.

Die besondere Aufgabe der "Alexandra" besteht darin, als "lebendes" Element Flensburger Geschichte allumfassende Eindrücke und ganzheitliches Erleben von Vergangenheit zu ermöglichen, mit typischen Tönen, Gerüchen, Ansichten, Tast- und Berührungserlebnissen.

Die "Alexandra" ist deswegen in besonderem Maße dem Schiffahrtsmuseum zugehörig, ebenso wie die am Bohlwerk liegenden Traditionssegler und der große historische Mastenkran in anderen, ähnlichen Zusammenhängen.

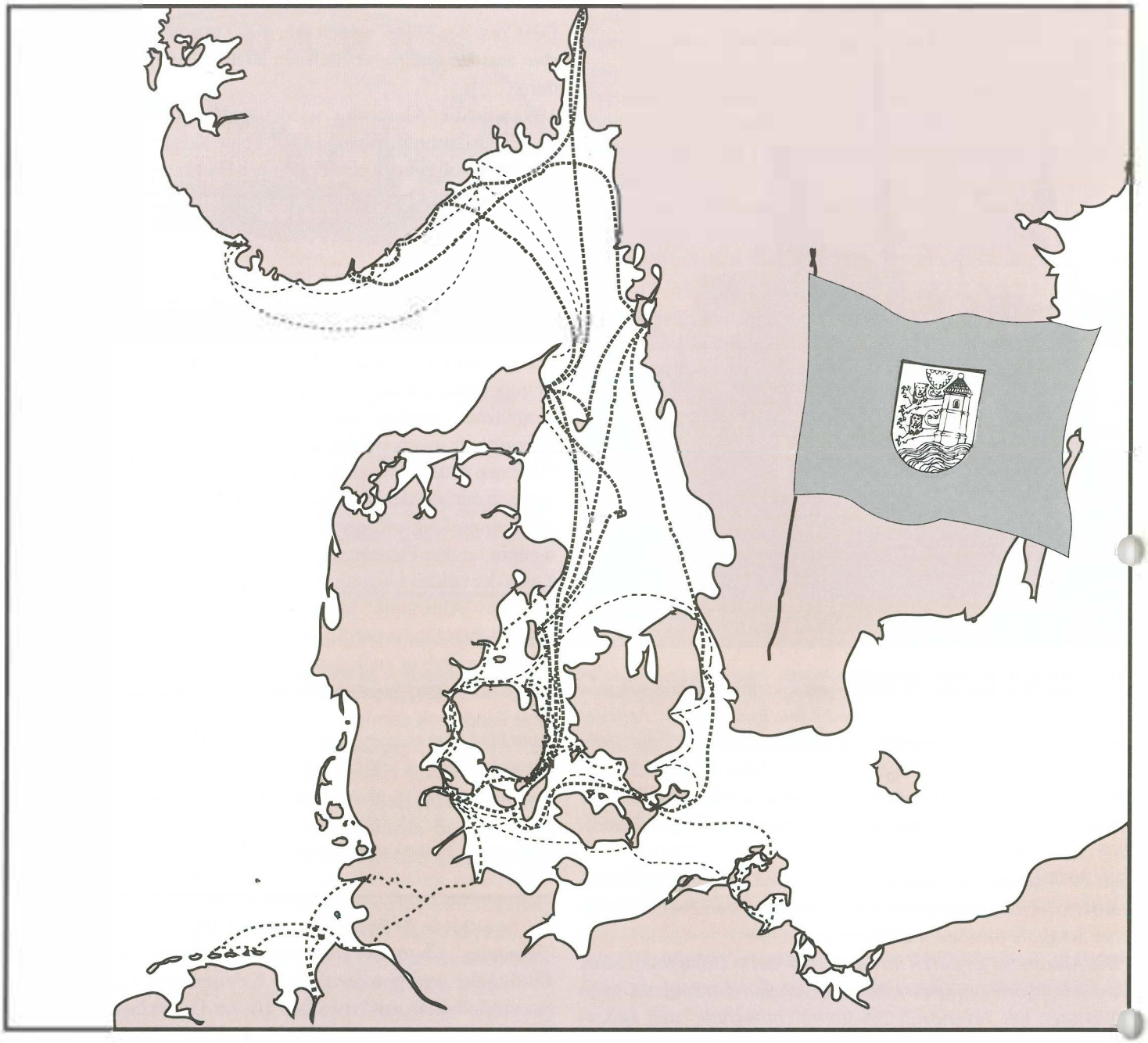
Die Abteilungen "Dampfschiffahrt" und "Fördeschiffahrt" im Museum können zwar Informationen, aber keine umfassenden Sinneserlebnisse vermitteln.

Leider sind zu viele Beispiele für die originale Begegnung mit unserer Kulturgeschichte durch Kurzsichtigkeit, Unverstand und Nachlässigkeit unwiederholbar verloren - und besonders die jungen Menschen um Erfahrungsfelder ärmer.

Die "Alexandra" bietet noch exemplarisch die notwendige und nur noch selten mögliche ganzheitliche Ergänzung des Museumserlebnisses zum Thema "Dampfer" an.

Mögen die Flensburger zunehmend verstehen lernen, welches Wertobjekt sie mit dem "Salondampfer Alexandra" eigentlich vor sich und bei sich haben.

Klaus-Ove Kahrmann



Flagge zeigen! Die Zielhäfen der Vereinsschiffe 1991

Schiffe sind auch Botschafter, in diesem Falle Kulturbotschafter. Wenn ein Schiff des Flensburger Museumshafens irgendwo festmacht, zeigt es Flagge – Flensburger Stadtflagge und das Zeichen des Flensburger Museumshafens. Das ist natürlich Eigenwerbung, aber Eigenwerbung ist hier auch Städtewerbung. Dabei zählen neben den kleinen Kurzreisen in die dänische "Südsee" natürlich auch besonders die ausgedehnteren Sommertörns. Hier zum Beispiel ein kleiner Ausschnitt aus den Logbüchern einiger Vereinsschiffe:

GRETA: Middelfart, Korshavn, Kerteminde Agersø, Karrebecksminde, Vordingborg, Stubbeköbing, Gedser, Kolby Kaas, Tunö, Neuendorf, Hiddensee, Stralsund, Greifswald, Moritzdorf, Vitte und zurück.

MÖVE: Sonderburg, Faaborg, Lyø, Laboe, NOK, Eider, Bremerhaven, Neuwerk, Ostfr. Inseln, Cuxhaven, Brunsbüttel. Hadersleben, Kolding, Mommark, Bagø und zurück.

NORDLYS: Grenaa, Laesø, Skagen, Lyngør, Arendal, Mandal, Kap Lindesnaes, Insel Hidra, Risør, Saeby, Samsö, Lundeborg, Rudköbing, Kappeln und zurück.

FRIEDA: Faaborg, Svendborg, Fejø, Bandholm, Møn, Skarø und zurück.

BELLIS: Arøsund, Middelfart, Horsens, Hov, Ebeltoft, Samsø, Kerteminde , Skelskør, Svendborg und zurück.

HANNE MUNK: Bagenkop, Albuen, Smalands Fahrwasser, Femø, Møn, Faxe, Præstø, Kopenhagen, Christiania, Gilleleje, Bogensee, Kolding und zurück.

VALDIVIA: Århus, Flensburg, Kopenhagen, Göteborg, Kieler Woche, Greifswald, Stralsund, Seedorf, Moritzsee, Troensee, Frederikshavn, Oslo, Südküste Norwegens bis Kristiansand, Westküste Schwedens, Marstrand, Frederikshavn, Anholt, Samsø, und zurück

DIE ZWEI SCHWESTERN: Sonderburg, Fåborg, Kiel, Middelfart, Samsø, Nyborg, Troensee, Æroskøbing, Augustenborg, Søby, Gråsten und zurück. ■

Termine und Nachrichten

EINLADUNG

Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam veranstaltet den ersten Common European Maritime Heritage Congress im September 92 und lädt dazu den Flensburger Museumshafen ein. Wir fühlen uns geehrt und in unserer Arbeit bestätigt

SPRECHER GEWÄHLT

Als Sprecher der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen wurde bei den Wahlen im November Michael vom Baur (Museumshafen Flensburg) in seinem Amt bestätigt. Michael vom Baur führte zusammen mit Rechtsanwalt Dr. Paul (HH) in den letzten zwei Jahren erfolgreich die Verhandlungen mit dem Bundesverkehrsministerium wegen der neuen Regelungen zur Schiffssicherheit der Traditionsseglerflotte.

IN ARBEIT

In Arbeit sind inzwischen die Informationstafeln zu den Schiffen am Museumshafen. Auf diesen Tafeln werden die Schiffe in ihrer Geschichte und ihrem Verwendungszweck sowie den schiffbaulichen Daten erläutert. Das wollten wir schon lange machen, mußten aber auch hier die Bohlwerkssanierung abwarten.

KAPUTT

Sinnlos zerstört wurde im September das gesamte Inventar der Wachhütte am Museumshafen. Scheiben kaputt, Möbel ausgeräumt und umgeworfen, Krahnmodell zerstört, Münztelefon abgerissen, - es sah aus wie nach einer Schlacht. Die Polizei konnte die jugendlichen Täter auf frischer Tat ertappen. Nach Schließung der Discothek "Mirage" war das nach langer, ruhiger Zeit erstmals wieder ein unerfreuliches Ereignis.

NEU IM VEREIN

Wer es noch nicht gemerkt hat, die Schiffsliste des Vereins hat Zuwachs bekommen. Nach Fertigstellung des Bohlwerks gehört "Valdivia von Altona" jetzt zu den aktiven Mitgliedern des Museumshafens Flensburg. Wahrlich eine beeindruckende Bereicherung des Hafens.
Dieser traumhafte Schoner stammt aus dem Jahre 1868 und ist den Flensburgern schon als Rum-Regatta Teilnehmer bekannt. Wir werden in einer der nächsten Ausgaben ausführlich über die "Valdivia" berichten. Daß es gelungen ist, dieses Schiff nach Flensburg zu holen, ist auch mit eine Folge der Bohlwerksanierung und der sich ständig verbessernden Infrastruktur des Museumshafens,wie z. B. Krahn, Wachhütte, Werkstatt, Lager und Vereinshaus, die die Arbeit an den Schiffen erleichtern.

AUSSERDEM DAZUGEKOMMEN

"Korsar". Die Flensburger Presse berichtete bereits über diese stählerne "Kaiserliche Yacht". Der neue Eigner Ulli Dölle war bereits vorher Mitglied im Museumshafen als Miteigner der "Hanne Munk". Ulli Dölle hat sich auf diese Weise selbständig gemacht und ist seitdem auf der intensiven Suche nach der nebelhaften Geschichte dieser eigenwillig eleganten Yacht, deren Ursprung in den 1880er Jahren liegen soll.

ABBI UND OEVEL

Neu in der Schiffsliste sind natürlich auch "Abbi" (siehe Bericht auf den vorhergehenden Seiten) und das kleine Beiboot "Oevel", das der Museumshafen Oevelgönne dem Museumshafen Flensburg zur Einweihung des Bohlwerks schenkte. Dankeschön an beide Spender.

BITTE VORMERKEN

Wintertreffen der Freunde des Gaffelriggs: 29. Februar 1992 in HH Museum für Hamburgische Geschichte.
Rum-Regatta: 29.-31. Mai 1992

NEUES LAGER

Ein neues Lager konnte sich der Museumshafen im Januar dieses Jahres herrichten. Eine Scheune aus dem Besitz der Stadt wurde in einigen Arbeitseinsätzen für unsere Zwecke hergerichtet und damit eine neue Lagermöglichkeit für die bisher in drei verschiedenen Lagern unzureichend untergebrachten Materialien geschaffen. Wir hoffen, daß dieses für einen möglichst langen Zeitraum der letzte aufwendige Umzug war. Die Fa. Potratz Gerüstbau stellte freundlicherweise wieder ihren Tieflader zur Verfügung.

ANGELEHNT

Vorsichtig fragten die Organisatoren der "Bodensee-Traditionswoche" im vorletzten Jahr an, wie wir das denn so machen, daß die Rum-Regatta so beliebt ist und ob wir nicht mal die Ausschreibungen und das Reglement schicken könnten. Inzwischen ähnelt das Reglement denn auch dem der Rum-Regatta, und siehe da, offensichtlich auch erfolgreich (siehe Bericht in der "Yacht"). Wie sagen die Japaner: Die Kopie ehrt das Original!

GESICHTET

Hein Kramers "Dora af Raa", ehemals Gründungsmitglied des Museumshafens und dann einige Jahre aus dem Blickfeld, liegt zur Zeit bei uns als Gast. Ist ja eigentlich ein schönes Schiff, und ganz egal, ob sie nun früher Kartoffeln transportiert hat oder für den Zoll segelte, wäre ihr eine hoffnungsvolle Zukunft zu wünschen! DORA, Quo Vadis !!?

RUM-REGATTA

Oben: Ewer MARIA mit kräftig "ausreitenden" jungen Gästen. Mitte: mit Böllerschuß gestartet: Beibootregatta am Sonntagmorgen. Unten: "Die Wikinger kommen", oder. Die Nachfahren des "Röde Orm".

Mitte: Schon beliebte Stammgäste, das Bollerwagentheater und "Elvira". Unten: Fiete Brunner, oder "Der aufrechte Seemann" in seinem selbstgezimmerten neuen "Heuer", extra von der Nordsee angereist.

Nachlese...

Ohne Euch wär's nicht so schön! Wer Euch? Der Hafen, die Schiffe, das Schiffsvolk?

Gäste, Helfer, Organisatoren, Aussteller, Kulturschaffende – dies ist ein Dankeschön an alle, die bei der Vorbereitung und Durchführung gerackert und zum Gelingen der Rum-Regatta ihr Scherflein beigetragen haben.

Als am 11. Mai 1991 die 12. Rum-Regatta auf Kurs ging, gab es etwas mehr zu feiern als nur das größte regelmäßige Treffen historischer Segelschiffe in Nordeuropa. An diesem Wochenende haben wir mit unseren Gästen aus ganz Nordeuropa auf das neue Bohlwerk angestoßen, das nach seiner Sanierung im Frühjahr dieses Jahres dem Museumshafen Flensburg offiziell zur Nutzung übergeben worden war.

Natürlich haben wir zu diesem Ereignis mit vielen Schiffen gerechnet, aber daß es dann doch weit über hundert wurden… dürfen wir das denn als Kompliment auffassen?

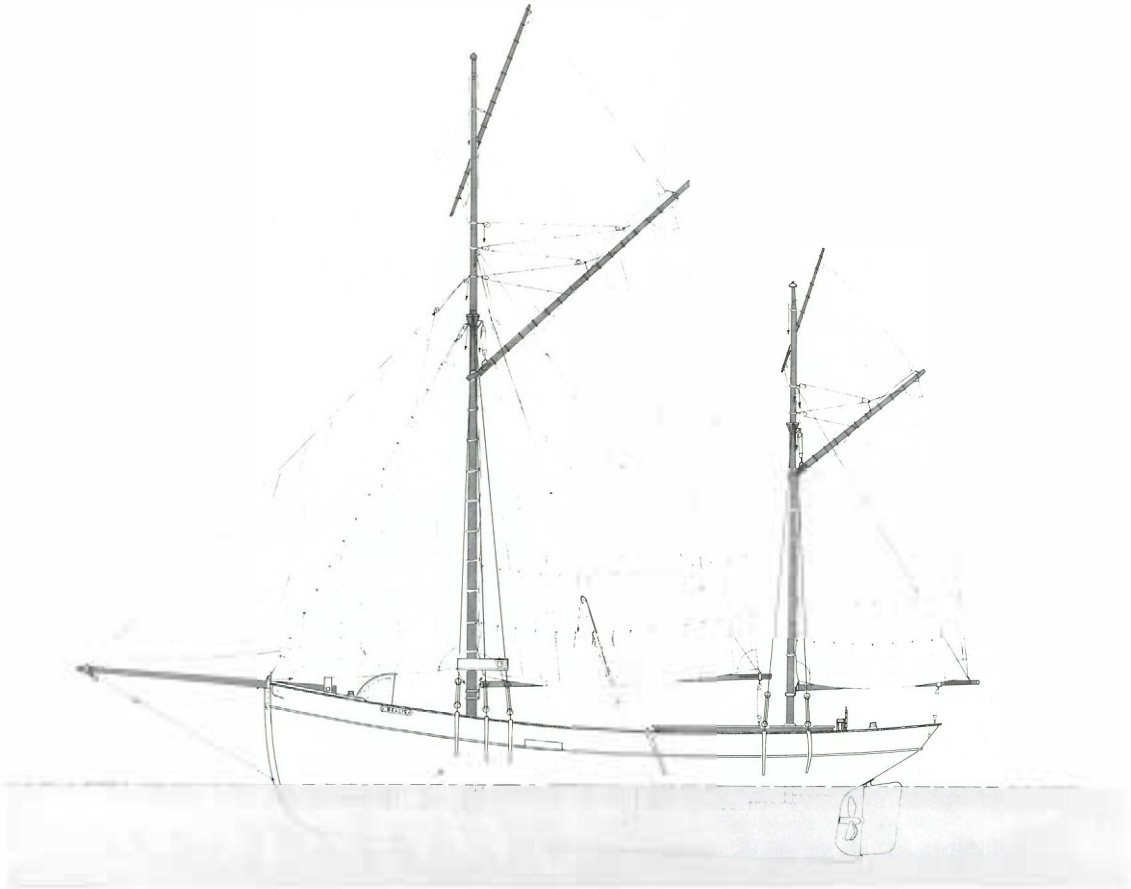
112 Schiffe kamen zur 12. RUM-REGATTA. Dabei liegt uns nichts an teutonischem Gigantomanismus, lieber klein und fein und überschaubar, *hyggeligt,* wie unsere dänischen Freunde es nennen. Diese Mischung aus Gaffelszene, Mastenwald, flatternden Wimpeln, der Geruch von Holzteer und Leinöl und die schwarzen Fingernägel: so schietig und schön… Kultur und handgemachte Musik, bei der jeder auf seine Kosten kommt, der noch das Gespür für das Kleine und Feine hat. Wir wollen nicht das große, perfekt gestylte elektronisch verstärkte Massenspektakel und fühlen uns von unseren Gästen darin bestärkt, daß wir hier auf dem richtigen Weg sind.

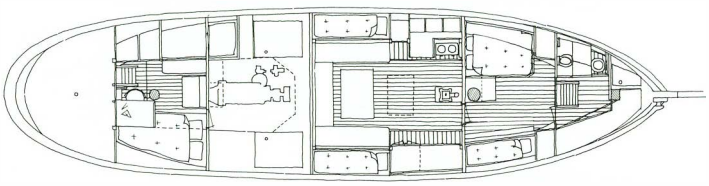
Das größte Kompliment für unser RUM-REGATTA-Konzept kam aus Hamburg: der Museumhafen Oevelgönne hat in diesem Jahr den Hamburger Hafengeburtstag sausen lassen und ist stattdessen mit seiner ganzen Flottille nach Flensburg gekommen. Voran frischrestauriert Flaggschiff "Freiherr von Maltzan" und hintendran klein "Oevel" eine kleine geteerte Fischerjolle, die der Museumshafen Oevelgönne zur Einweihung des neuen Bohlwerkes als Gastgeschenk mitgebracht hatte. Wir wissen das zu würdigen und zu schätzen. Dankeschön, Ihr Oevel-Gönner!

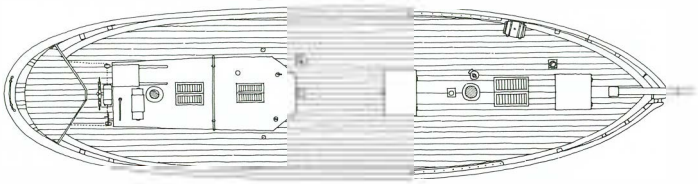
Und noch etwas, das uns sehr am Herzen liegt, und dessen Idee langsam Fuß faßt und zur Flensburger Tradition wird: Der Gaffelmarktmit Schiffahrtstradition zum Anfassen, Bootsbauer, Schiffbauer und Ausrüster mit ihren wunderschönen Ständen.

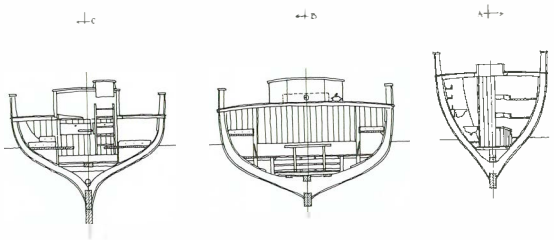
Das umfangreiche Kulturprogramm mit Handmusik lief schon zum zweiten mal mit finanzieller Unterstützung des Kulturamtes. Hier sind "Parelmoer" aus Holland und "Spielmannswucht" in voller Aktion.

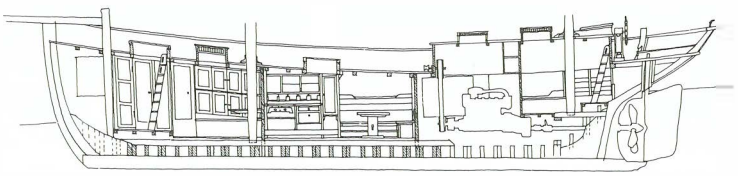
Prof. Jörgen Bracker (rechts), Direktor des Museums für Hamburgische Geschichte und Vorsitzender des Museumshafens Oevelgönne, übergibt mit launiger Rede als Gastgeschenk das Beiboot "OEVEL".







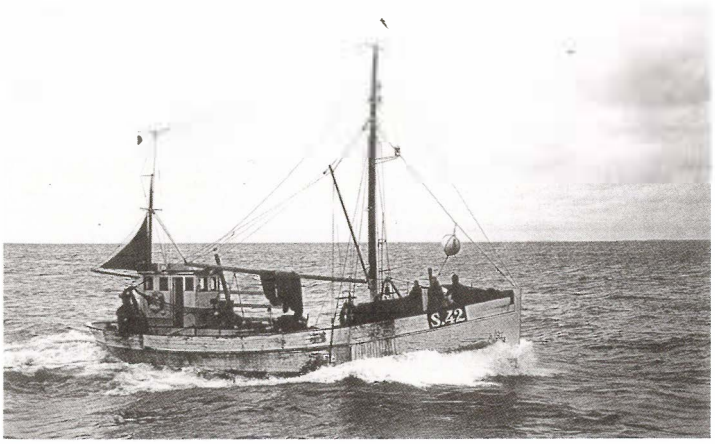




Serie: Die Schiffe des Museumshafen Flensburg

Hai-Kutter BELLIS 1924

Die alte Dame"BELLIS" lief 1924 auf der Werft Karstensen und Henriksen in Skagen, Dänemark, als Fischerei-Galeass mit Hilfsmotor unter dem Namen "Vestkysten" vom Stapel. Gebaut im Boom der England-Fischerei, hat sich der Neubau für den Fischer wohl bald bezahlt gemacht (Fotos im Skagener Museum zeigen BELLIS im Hafen von Britlington, siehe Geschichte der Hai-Kutter nächste Seite). 1935 verkauft der Eigner Peter Rasmussen seinen Kutter an Albert E. Berg, und der nennt ihn "BELLIS": lateinisch und dänisch für Tausendschönchen bzw. Gänseblümchen: ...von einfacher Schönheit, genügsam und widerstandsfähig. Mit diesem Namen konnte ich gut leben.
Als ich das Schiff im November 1980 in Skagen erwarb, hatte der Fischer Poul Norsk noch bis zum letzten Tag gefischt.



BELLIS im Jahre 1980 in "modernem" Zustand in Skagen-Havn.

Wegen der unrentablen Größe und Ausstattung setzte die dänische Regierung zur Sanierung der Fischereiflotte Abwrackprämien aus. Damit waren 56 Jahre Fischerei auf der Nordsee, Skagerrak und Kattegatt auch für die BELLIS zu Ende. Die letzten Fangaufzeichnungen des Fischers lesen sich denn auch z.T. ziemlich ernüchternd: z.B. 27.5.79: Tagesausbeute 2 Kisten Hering, eine Kiste Schollen...).
Innerhalb des arbeitsreichen Lebens der alten Dame gab es natürlich laufend Veränderungen und "Modernisierungen" an Fanggeschirr und Ausstattung. Die letzte Ausstattung war komplett für die Schleppnetzfischerei vorgesehen, Loggerbügel, Scheerbretter, Netz und Seilwinden, - wie eben heute ein normaler dänischer Kutter aussieht, inclusive Radar und schreibendem Echolot. Der Rumpf und die Decksgestaltung sind aber im Laufe der Jahre im Originalzustand erhalten geblieben, lediglich die große Ladeluke wurde irgendwann um einen Decksbalken nach vorne versetzt, um Platz für eine größere Winde zu erhalten.
Es standen sechs weitere Kutter zum Verkauf, das gab einen Hinweis auf die wirtschaftliche Situation der Skagener Fischer. BELLIS machte einen akzeptablen Eindruck, aber ich hatte das Schiff nicht von unten gesehen. Auf meine Frage, wann ich BELLIS von unten sehen könnte, meinte der Fischer trocken: das wär' nicht nötig, - die wär' in Ordnung, und vom Hochnehmen werden die Kutter nicht besser! Der Kauf ging schnell über die Bühne, wenngleich ich doch etwas unsicher war, aber auch der Fischer machte einen ordentlichen Eindruck, und darauf hab' ich mich immer verlassen. ☞

Zur Geschichte der Hai-Kutter

...nicht weil sie Haie fingen, sondern weil sie wie die Haie waren!

Wie so viele Geschichten hat auch diese eine Vorgeschichte und ist eine Geschichte des wirtschaftlichen Wandels.
Anfang der 1870er Jahre wurde in Frederikshavn das erste(!) gedeckte Fischereifahrzeug für die kleine Hochseefischerei gebaut. Zur gleichen Zeit berichtete man davon, daß bei Hals in Dänemark damit begonnen wurde, mit Drehwaden (Snurrewaden) zu fischen. Gegen Ende der 1880er Jahre standen im Schiffbau diese 20-40 t großen Snurrewaden-Kutter im Mittelpunkt. Diese beliebten Kutter trugen die Bezeichnung "Frederikshavener-Typen" und waren noch ohne Motor.

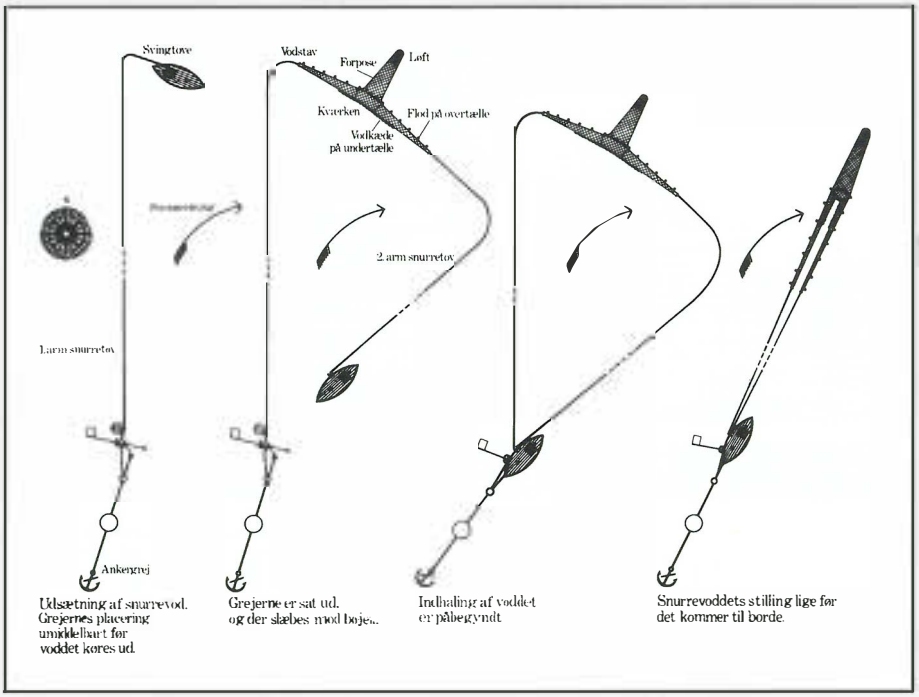
Diese großen Kutter bedienten sich stets einer großen Jolle (Beiboot). War der Fischgrund erreicht, ankerte der Kutter, Wade und Leinen wurden in die Jolle gebracht, die dann in der vollen Leinenlänge vom Kutter weggerudert wurde. anschließend wurde die Wade mit Hilfe der Netzwinde an Bord geholt. War die Wade entleert, wurde in einem etwas anderen Winkel die Wade wieder hinausgerudert. Sobald man in einem großen Kreis um den Anker des Kutters den Grund leergefischt hatte, wurde der Anker gelichtet, und an einem anderen Grund begonnen.

Ab 1891 wurden in immer mehr Schiffe Motoren als Antrieb eingebaut. Schon seit einigen Jahren waren die Waden mit dampfgetriebenen Winden an Bord gezogen worden. Ab 1900 begann man, mit petroleumgetriebenen Motor-Beibooten die Netze auszubringen.

Ca. 1904-1905 wurde das erste Schiff des "Hai-Typs" gebaut. Das Schiff war bedeutend kleiner als die alten Kutter und hatte in Anlehnung an die Großsegler ein richtiges überhängendes elliptisches "Schiffsheck". Der große Vorteil: sie konnten das Netzmanöver mit Hilfe ihres kleinen Schiffsmotors plötzlich ohne die Hilfe von Beibooten ausführen und waren damit schneller als die alten Kutter.
Nicht weil sie Haie fingen, sondern weil sie vergleichsweise schnell und wendig waren und den alten Kuttern die Fänge wegschnappten, ist es wohl zu dieser Namensgebung gekommen.

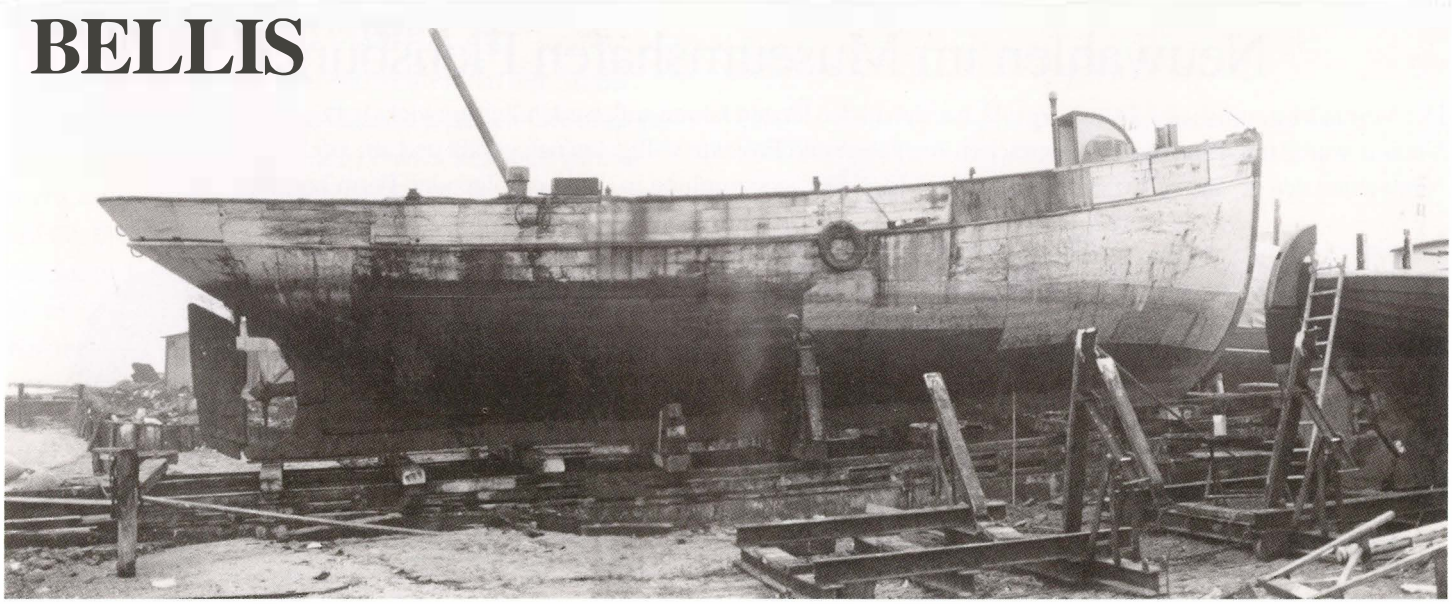
.Sie verdrängten schnell die alten "Frederikshavner". Der Einbau eines Motors brachte die Möglichkeit, die Segelfläche zu verringern, das Rigg wurde kleiner, das brachte auch mehr Arbeitsplatz an Deck. Die Besatzung bestand aus drei Männern und einem Jungen. Der Fischfang konzentrierte sich auf Kliensche, Schellfisch und Goldbutt. Nach dem 1. Weltkrieg hörte für die dänischen Fischer der Fischexport nach Deutschland mangels Kaufkraft plötzlich auf. Das war eine schwierige Situation. Wohin mit all dem Fisch, und vor allem, wie konnte die Fischereiflotte der Esbjerger, Frederikshavener und Skagener Hai-Kutter weiter beschäftigt werden?

Der Ausweg war England. Die englische Bevölkerung brauchte nach dem Krieg eine gesunde Ernährung, und die englische Regierung setzte auf proteinhaltigen Fisch. Die englische Trawlerflotte hatte schon auf dampfmaschinengetriebene große Trawler umgestellt und die Bergarbeiter streikten mal wieder, - es gab keine Kohle für die Trawler. Das war die Chance für die dänischen Fischer. Erste Versuche liefen erfolgreich, aber es gab Probleme. In England war das Anlanden von Lebendfisch zu der Zeit schon aus Naturschutzgründen verboten. Die Bünn, oder der Dam, wie die Dänen sagen, das heißt, das von Seewasser durchspülte große Aufbewahrungsbecken für lebende Fische war in den Kuttern so nicht mehr zu gebrauchen. Gefischt wurde auf der Doggerbank. Das waren harte Veränderungen auch für die Skagener Fischer. Man versäumte rechtzeitig vor Eintreten der Herbststürme sich in Sicherheit zu bringen . Unzählige Kutter blieben mit ihrer Manschaft auf See. Aber die Probleme wurden schnell gemeistert. Die Kutterwerften reagierten sofort auf die veränderten Bedingungen. Die Kutter bekamen eine abgeschlossene Fisch-Last mit vier Eisdeckeln, und sie wurden größer. Die Umstellung war erfolgreich, und selbst als die englischen Trawler wieder fischten, ließ sich der dänische Fisch immer noch sehr gut verkaufen. Er hatte durch die schonendere Snurrewaden-Fischerei eine höhere Qualität als die Schleppnetzfänge der Engländer, so daß sich die neuen Kutter bereits in kurzer Zeit bezahlt machten. Der Kutterbau boomte in diesen 1920er Jahren, selbst kleinere dänische Werften lieferten bis zu zehn Neubauten pro Jahr ab! Die Nordseefischerei fand dann mit dem Ausbruch des 2.Weltkrieges durch die Verminung der Nordsee ein jähes Ende.



Quelle: "...og so tog vi til England"
Skagen Fortidsminder 1987
und Chr. Nielsen, Danske Bådetyper

BELLIS



BELLIS 1981 auf dem Slip der alten Michaelsen Werft gegenüber dem Sonderburger Schloß.

☞ Nach der winterlichen Überführungsfahrt nach Flensburg wurde dann zunächst das Schiff bis auf den nackten Rumpf abgerüstet. Der Anblick war jämmerlich, - ein Bild der Hoffnungslosigkeit und des Größenwahns, - ich zweifelte an meinem Verstand. Aber es zeigte sich, sie war wie Poul Norsk versichert hatte, "kerngesund". Die Sonderburger Werft Michaelsen wechselte mehrere Reelingstützen und einen Teil des Schanzdeckels aus, es wurde neu kalfatert und im Laufe von 5 Jahren bekam Bellis dann neue Masten und Spieren, neue Segel, Skylights, Luken usw. und vor allem: neue Farbe, das gab Hoffnung! So strahlte sie 1982 wieder im reinsten Weiß, der traditionellen Farbgebung. Einen großen Teil der Holzarbeiten, den ganzen Innenausbau, sowie sämtliche Takel- und Spleißarbeiten habe ich selber gemacht, (der Kampf mit einem 16mm Drahtspleiß

Endlich wieder neu gemalt ins nasse Element.

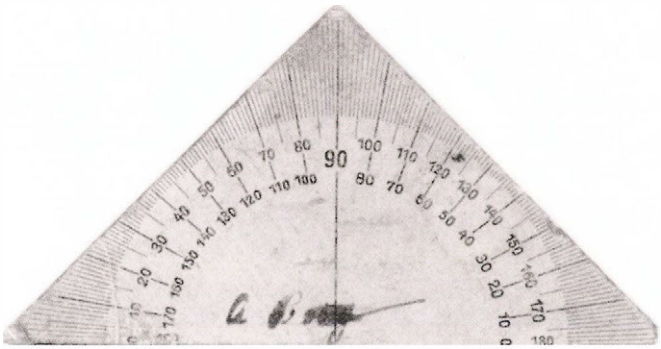
bleibt einem dabei unvergeßlich). Das Rigg ist größer als im Urzustand. (Es gleicht einem alten "Frederikshavner"). Ich habe es selbst nach alten Vorlagen gezeichnet und gerechnet. Dieser Hai-Schiffstyp ist im Skagen- und Esbjerg-Museum gut dokumentiert, so daß die Recherchen verhältnismäßig einfach waren. Inzwischen hat BELLIS etliche Planken und Teile des Decks neu (die Arbeit höret nimmer auf), aber sie hat auch lange Sommerreisen gemacht und sich dabei als hervorragend seetüchtig erwiesen. Besonders eine Norwegen-Reise sollte das 1989 auf dem Skagerrak zeigen. Diese Reise bestätigte aber auch, daß Schiffe aus der Erfahrung der Reviere für die bestimmten Reviere gebaut wurden.

BELLIS paßte genau in die Wellenlängen. Wie ruhig war plötzlich selbst bei stürmischen Winden das Eintauchen in die nächste Welle. Die Klüverbaumspitze steckt schon in der Welle und dann hebt die alte Dame bedächtig aber willensstark die Nase und behält ein trockenes Deck, - wunderbar!

Und auf dieser Reise gab es dann auch ein schönes Erlebnis mit dem alten Fischer Poul Norsk. Wir hatten uns in Skagen nicht angemeldet, aber als wir in den Hafen einfuhren, klingelte bei Poul Norsk sofort das Telefon. Ein alter Fischer-Kollege und Freund hatte sofort den Namenswimpel und Rumpf wiedererkannt und rief an: "Poul, (lange Pause) din BELLIS er hjem!" Schüchtern stand er dann sofort an der Pier und fragte vorsichtig: "kenner du mej", ich kannte, und dann haben wir nach einem stillen Schiffsrundgang mit feuchten Augen gemeinsam ganz langsam eine Flasche Whisky geleert und dabei erst richtig die ganze lange Geschichte der BELLIS rausgekramt.

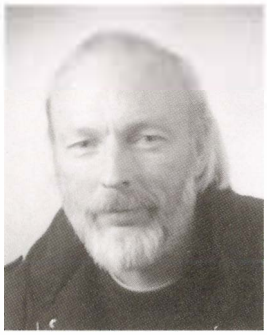
Die *danach* notwendige "Restaurierung" war nicht ganz so aufwendig, aber auch unvergeßlich, und seitdem hüte ich das kostbare Exemplar des BELLIS-Skibs-Tilsyn Buches von 1946-1980. Das ist ein Journal der TÜV-ähnlichen dänischen Inspektionsbehörde, in der jede erneuerte Planke, jeder neue Bolzen und jedes erneuerte Detail akribisch aufgezeichnet ist. Es erzählt über die letzten 30 Jahre Fischerei auf Doggerbank, Skagerak und Kattegatt. Das ergibt zusammen mit den ebenfalls überlassenen alten Besatzungslisten und handschriftlichen Fangprotokollen ein Tagebuch besonderer Art, wie auch das nachdenklich stimmende Navigationsdreieck von Poul Norsk, - hier in Originalgröße abgebildet. Es ist aus Pappe.

Rainer Prüß



Neuwahlen im Museumshafen Flensburg e.V.

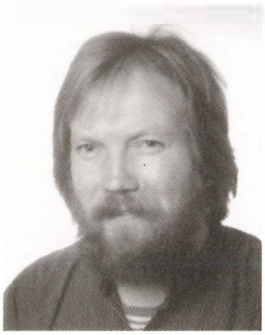
Der Verein Museumshafen Flensburg e.V. hat sich in den letzten Jahren außerordentlich entwickelt. Die Organisationsstruktur des Vereins wurde aufgrund der umfangreichen Aufgaben und Projekte völlig neu neu gefaßt und am 06.12.1991 mit vorgezogenen Neuwahlen des gesamten Vorstandes von der Mitgliederversammlung in der nachfolgenden Form bestätig:



Vorsitzender
Rainer Prüß
Tel.: 29122
Aufgabenbereich:
Repräsentant, Koordinator, Konzepte, Medienarbeit
Rainer Prüß ist Dipl.Designer, Eigner der "Bellis" und seit 1983 im Vorstand

Ass: Konstanze Piarowski

2. Vorsitzender
Michael vom Baur
Tel.: 999 2121
Aufgabenbereich:
Repräsentant, ArGe Deutscher Museumshäfen, Schiffssicherheit
Michael vom Baur ist Dipl.Ing., Miteigner der "Fairdawn" und seit 3 Jahren im Vorstand



Geschäftsführer
Carl-Friedrich Oldenburg
Tel.: 22139
Aufgabenbereich:
Repräsentant, Koordinator
Carl-Friedrich"Üze" Oldenburg ist Musiker/Tourneemanager, Eigner der "Die 2 Schwestern"

Ass: Ilse Oldenburg
Ass: Brigitte Roessel

Schatzmeisterin
Gerhild Achenbach-vom Baur
Tel.: 55846
Aufgabenbereich:
Finanzmanagement, Kassenführung
Frau Achenbach-vom Baur ist Bankkauffrau /Diplomkauffrau und Miteignerin der "Fairdawn"

Ass: Brigitta Born

Vorstand. Die Organisation des Vorstands bleibt unverändert. Die Amtszeit beträgt 2 Jahre. Der Vorstand führt die laufenden Geschäfte des Vereins.Vorstand im Sinne des BGB ist der Vorsitzende oder der Geschäftsführer. Sie sind alleinvertretungsberechtigt. Der Vorstand ist in seiner Gesamtheit den Mitgliedern für alle getroffenen Maßnahmen und Entscheidungen rechenschaftspflichtig.

Beirat. Die Beiräte sind verantwortlich für die unten aufgeführten Bereiche. Sie handeln gemäß den Vorstands- bzw. Versammlungsbeschlüssen *völlig selbständig.* Ihnen obliegt die jeweilige Bereichsorganisation, d.h. sowohl die eventuelle Versicherungs- oder TÜV-Wartungskontrolle als auch Schadens- und Pflegekontrolle bis hin zu Reinigung, Schlüsselverteilung, o.Ä. Es liegt für jeden Tätigkeitsbereich eines Beirates eine gemeinsam erarbeitete Beschreibung des Tätigkeits- und Aufgabenbereiches vor. Die Beiräte berichten auf den Sitzungen und Versammlungen selbst über ihren Aufgabenbereich. Es fin jeden 1. Montag des Monats eine Vorstandsitzung statt, auf der die anstehenden Probleme besprochen und notwendige Arbeitseinsätze geplant werden.

Berater
Günther Wulf
Tel.: 35950

Krahnvogt
Christian Steib
Tel.: 04632 7266

Lagermeister
Bernhard Naber
Tel.: 26533

Hafenmeister
Ulli Dölle
Tel.: 21308

Umweltbeauftragte
Claudia"Töffi" Töllner
Tel.: 26533

Hüttenwart
Uwe"Kuddl" Kutzner
Tel.: 040 4224042

Haus Herrenstall
Ingelore Dittmer
Tel.: 21078

Schiffsarchiv
Gerd Büker
Tel.: 73752

Vereins-bibliothek
Brigitte Roessel
Tel.: 59740

Rum-Regatta
Rainer Prüß
Gerd Büker
"Üze" Oldenburg
Konstanze Piarowski
Günther Gimm

Apfelfahrt
"Üze" Oldenburg
Rainer Prüß
Günther Gimm
Ingelore Dittmer

Vereinsarchivar
Wolf Rüdiger Kuhnke
Tel.: 72273

Restaurator
Adolf"Addi" Born
Tel.: 12169

Einkäufer
Hans-Jörg Illias
Tel.: 04602 303

Freilichtobjekte
Armin Kauth
Tel.: 04634 9021

Vereinsschiffe

"ABBI"
Ekki Christiansen
Tel.: 28913

"Altona"
(neues Konzept)

"Oevel"
"Biene" Born
Tel.: 12169

"Flens 90"
"Addi" Born
Tel.: 12169

Treffpunkt Herrenstall 11

Das Vereinshaus des Museumshafens in der Straße Herrenstall 11 (die kleine Gasse zwischen Gesundheitsamt und Schiffahrtsmuseum) entwickelt sich immer mehr zum Treffpunkt auch für Freunde, Förderer und Gäste, die einfach nur neugierig sind und Interesse am Museumshafen haben. Jeden Freitag ab 19.00 Uhr ist Haus der offenen Tür. Bei einem freundlichen Bier oder Kaffee kann man bei einem Klönschnack in unserer gemütlichen "Kneipe" Kontakte knüpfen und mehr über die Vereinsarbeit erfahren. Getränke gibt's zum Selbstkostenpreis, denn wir sind keine Gaststätte, und den Gastgeber spielen jede Woche wechselnde Vereinsmitglieder. Manchmal gibt es Live-Musik oder Dias, und jeder, der auch einfach nur mal schnuppern will, ist herzlich willkommen!

Poster, Poster, Poster...

Der Verein hat inzwischen ein umfangreiches Angebot an Sammler-Postern unserer Rum-Regatten oder anderer Veranstaltungen, Schiffsportrait-Poster, Buddelschiffe, "Krahnaktien", Bohlenzertifikate, alles, was das Herz begehrt. Mit einem passenden Rahmen sind das auch schöne Geschenke.
Sie können diese Artikel freitags ab 19.00 Uhr im Vereinshaus Herrenstall 11 kaufen oder telefonisch ordern unter der Nummer 0461 22258.

Wie wird man eigentlich Mitglied?

Mitglied werden ist nicht schwer, Mitglied sein dagegen …noch viel schöner. Der Vorgang ist ganz einfach, Sie rufen uns an oder schreiben eine Postkarte, und wir schicken Ihnen dann eine Aufnahmekarte. Wenn wir die zurückhaben, erhalten Sie das sogenannte Begrüßungspack. Das enthält alle Informationen über den Verein, ein schönes Poster, ein Hafenblatt und Sie erhalten in Zukunft alle Einladungen zu unseren Zusammenkünften und Veranstaltungen. Sie können dann z.B. auch zur Apfelfahrt mitsegeln.

Wollen Sie uns helfen?

Sie können den Aufbau des Museumshafens nicht nur durch Ihre fördernde Mitgliedschaft unterstützen. Wenn Sie mögen, sagen Sie uns Bescheid, ob wir Sie in unsere "Helfer- und Wohltäterliste" aufnehmen dürfen. Wir freuen uns auch über Helfer bei unseren Projekten wie z.B. beim "Hafenkrahn", oder bei den vereinseigenen Schiffen usw., die müssen gewartet, gepflegt und natürlich auch "bewegt" werden. Sie erhalten von uns ein Info-Blatt und können dort ankreuzen, welche Projekte Sie besonders interessieren und ob wir Sie in die Projekt-Crew aufnehmen dürfen. Das verpflichtet zu nichts, aber wenn wir Hilfe brauchen, rufen wir an oder schreiben eine Postkarte und fragen, ob Sie Zeit oder Lust haben, uns zu helfen.

Schoner VALDIVIA

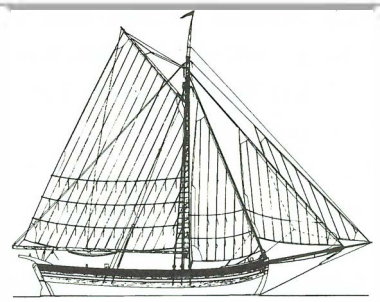
Was ist denn nun ein Schoner ?

Wenn jemand ein altes Segelschiff sieht, heißt es meist: "Guck mal, ein alter Schoner!", und meistens ist es dann gar keiner.
Die Bezeichnung Schoner bezieht sich auf das "Rigg", bzw. die "Takelung", und das ist alles, was irgendwie mit den Masten und den Segeln zu tun hat. Die Form des Rumpfes ist dabei unerheblich.
Ein Schoner hat in der kleinsten Form mindestens zwei Masten, und ist ein richtiger Zweimaster. Diese Masten sind im Prinzip gleich groß. Genau genommen ist der vordere, der "Schonermast", meist ein bißchen kürzer als der hintere "Großmast", und das Segel an diesem Mast auch schmaler, aber das macht nix.
Daneben gibt es die "Galeass" oder "Galease" (auch "Ketsch" genannt). Die Galeass hat auch 2 Masten, ist aber nur ein Eineinhalbmaster, denn der hintere, sehr viel kürzere Mast, auch "Besan" genannt, zählt nur als halber. Der vordere ist der "Großmast".
Für beide Schiffstypen gibt es im Flensburger Museumshafen sehr anschauliche Beispiele:
VALDIVIA ist ein Schoner, also ein Zweimaster,
BELLIS ist eine Galeass, also ein Eineinhalbmaster.

Die Galeass BELLIS

Abdeckplanen, Bootspolster, Verdecke, Tenax,
Baumpersenninge, Bezüge aller Art, Planen,
Bezugsstoffe, Cockpittaschen, Dralonstoffe
Segelsäcke, Windschützer,
Seesäcke, Vorzelte,
Kauschen, Einfaßb
Gurte, Polster,
Zelte, Oesen,
PVC, Näh-
Rep. Niro,
se sen
Be ade
Ma ren
ro ack
Ve alk
Kle tex
Kas ylon
Gele arme
Minax etten
Nadeln Biesen
Keeder, Versohl
Hohlnieten, Zolleinen
Vollnieten, K Planen, Oesen
Schutzhüllen, Klarsichtfolie, Rhenoglas, Sch
Klettenband, Haftbänder, Kunstleder, Leesegel,
Drehwirbel, Druckknöpfe, Leichtplanen, Garn,

J. F. Hartung
Flensburg
Tel. 0461-5 98 60 · Fax 0461-5 73 60
Westerallee 160
SEGELMACHEREI



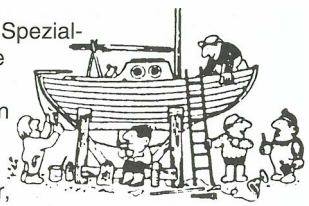
Bau-Nr.40 „Die Zwei Schwestern", Flensburg

EBBES BÅDEBYGGERI
OG SEJLLOFT
5960 MARSTAL
TELEFON (62) 53 21 27

DURCHWAHL VON DEUTSCHLAND
TEL. 0045 62 53 21 27 · FAX 2727

Boots- und Yachtfarben

In unserer vergrößerten Spezialabteilung finden Sie eine Riesenauswahl der einschlägigen, führenden Firmen wie Hempels, International, Südwest, Wiederhold, TMP, Benar, Höveling sowie Polyesterartikel, Glasmatten, Harze usw.



Ihr Boots- und Yachtfarbenberater

Farben Sörensen

Friesische Str. 67
2390 Flensburg
Tel. (04 61) 5 20 01

Parkplätze am Hause. Anfahrt Ecke Schützenkuhle, Kastanienweg, hinter dem Plusmarkt

Das Fachgeschäft auf dem Friesischen Berg mit der großen Auswahl an Farben, Tapeten, Gardinen und Bodenbelägen

So schietig und schön!

Anfang des Jahres 1990 haben sich die Musiker des Museumshafenvereins (etliche davon sind Profis) in ein Studio begeben und eine Benefiz-Cassette zugunsten ihres Vereins produziert. Dabei ist ein Dokument entstanden, in dem sich die Arbeit und das Leben im Verein widerspiegelt.

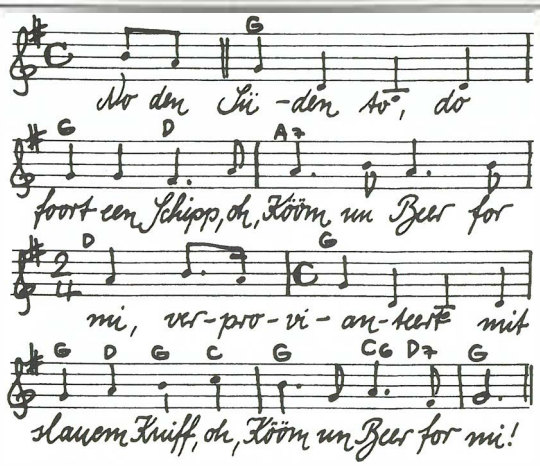
Da werden Lieder gesungen, die direkt oder zwischen den Zeilen von der schweren Arbeit und harten sozialen Wirklichkeit der Fischer und Matrosen erzählen.

Zu hören ist das pfiffige, in den 60er und 70er Jahren zum Volkslied gewordene "Hering und Makrele" wie auch das lebensfrohe Bellmannlied vom "Vater Noah", dem bliblischen Urvater der Seeleute und des Weines (übrigens in der Übersetzung des nordfriesischen Dichters und Kabarettisten Hein Hoop). Großen Anteil haben die eigenen Stücke, die Kompositio von Peter Sage auf die Museumsschiffe "Bellis" und "Carmelan", sowie die Lieder von Rainer Prüß, die z.T. auf Plattdeutsch das Leben und die Schiffe des Vereins beschreiben.

Da die Küstenstädte durch die Seeleute stets ein internationaler Schmelztiegel waren, wurden neben norddeutscher Instrumentalmusik auch Stücke aus Irland, Schottland und Skandinavien aufgenommen. Die Instrumentierung ist küstenmäßig traditionell mit Konzertina, Ziehharmonika, Geige etc., aber auch mit anderen traditionellen Instrumenten wie Dudelsäcke und Drehleier, Flöten, Mandolinen und Nickelharpa, Instrumente, die auf den Festen und Veranstaltungen des Vereins immer wieder zu hören sind.

Nun, eineinhalb Jahre später, sind schon ca. dreiviertel der Kassetten verkauft, Studio- und Materialkosten sind bezahlt, und ein kleiner, aber erfreulicher Betrag ist auf der Haben-Seite des Vereins zu verbuchen. Demnach: Gut 300 Kassetten warten noch auf ihre Käufer. Viele Geburtstage stehen wieder vor der Tür und wieder diese quälende Frage: Was soll ich bloß… Alles klar?! Die Kassetten sind für DM 20,– (+Versandkosten) zu haben über:

Ekki Christiansen, Nordergraben 62, 2390 Flensburg, Tel. 28913.



Un wenn wi nu nah Flensborg kaamt… oh Kööm un Beer for mi !

De See geiht hoch, de Wind de blast,
oh Kööm un Beer for mi !
[illegible] maat die fleit' t , is nie verbaast,
on Kööm un Beer for mi!

Reise aus Quartier un all' an Deck ! Oh...
De Ohl de fiert de Marsseils weg. Oh...

Un wenn wi nu nah Flensborg kaamt,
denn süht man all' de Runners stahn.

Elias röppt, dor büst du ja !
ick seh di nich tom eersten Mal.

Du bruukst gewiß een 'neen Hoot,
ick heff weck von de neeste Mood.

Un ok gewiß een Taschendook,
un 'n neen Slips, den bruukst du ok.

Un ok een beeten Seep un Tweern
un denn one pound to'n Amüseern.

Wie is dat mit een lütjen Kööm
un een Zigarr, dat smeckt doch schön.

[illegible]baast = aus der Fassung gebracht, Reise aus Quartier = Weckruf, Ohl = der Alte, Kapitän, fiert de Marsseils weg = läßt die Marssegel herunter, d.h. das Schiff beendet seine Fahrt, Elias = ein Runner (engl).) bzw. Snieder (Schiffsschneider) weck = welche, Seep un Tweern = Seife und Zwirn

Dieser Fall-Shanty ist auch auf der Museumshafencassette zu finden. Als plattdeutsche Version von "Roll the Cottan clown" hat er unter dem Titel "De Runner von Hamborg" Verbreitung gefunden. Die "Runner" gehörten in den Hafenstädten zu den Geschäftemachern, die an die Heuer der heimkehrenden Seeleute heranzukommen suchten. "Sie (...) gingen an Bord einlaufender Schiffe, waren mit Kümmel oder Schnaps bewaffnet und boten den Heimkehrern einen 'Ersatz' für Geld an, noch bevor sie ihre Heuer erhielten. Auslaufenden Seeleuten verhökerten sie billige Kleidung, und während des Aufenthalts im Hafen versorgten sie die Matrosen mit Schnaps und Frauen. Dafür verlangten sie als Lohn für die Mühe eine Vorauszahlung." (Stan Hugill, Windjammerlieder, Düsseldorf 1978, S. 65).

Die maritime Seglermode von
SEGLERHAUS
FAHNEN-FISCHER
FLENSBURG
Schiffbrücke 23 ☏ (04 61) 2 58 02
…wir haben die Auswahl!!!

OHNE ZWEIFEL
haben einige der schönsten alten Schiffe Flensburg als Heimathafen.
Einen Überblick über die deutsche Szene der alten Arbeitsschiffe und Dampf und Segeln erhalten Sie vierteljährlich*) in unserem Magazin
ALTE SCHIFFE
Abopreis für 1 Jahr DM 24,– frei Haus. KREI-VERLAG, Kaiserstr. 93, 2300 Kiel 1
*) Für DM 6,– bei Ihrem Buch- oder Zeitschriftenhändler.

Maritime Geschenkartikel Bootsbeschläge
Wassersport- und Regenbekleidung Angelzubehör
TAUWERK
für höchste Ansprüche
Drahtseile · Riggerwerkstatt
Ihr Schlüssel zum richtigen Tauwerk
Seil SANDER
2390 Flensburg · Norderhofenden 10
Telefon (04 61) 2 20 02

ostsee-nautik
Flensburg · Norderhofenden (Gästebootshafen) · Telefon (04 61) 2 04 76
Klassische und Elektronische Navigation
Funkgeräte, Echolote, Logs, Windmess, Radaranlagen, Standortrechner, Autopiloten, Kompasse, Ferngläser, Seekarten, Besteckmaterial, Bücher
25 Jahre Erfahrung in der Berufs- und Sportschiffahrt

BÅDEVÆRFT
CARL OVERMANN
Havnepladsen 39 · 5900 Rudkøbing
Tlf. 62 51 27 00 · Fax 62 51 27 05
RESTAURIERUNG · UMBAU · NEUBAU

MIT UNS KÖNNEN SIE RECHNEN

... mit dem größten und ältesten Kreditinstitut in der Hafenstadt Flensburg.

mit uns können Sie rechnen
Stadtsparkasse Flensburg
Ein Unternehmen der S-Finanzgruppe

FLENSBURGER YACHT-SERVICE

Repräsentant für: im gesamten Bundesgebiet NAUTOR's SWAN

Wir bieten Ihnen:

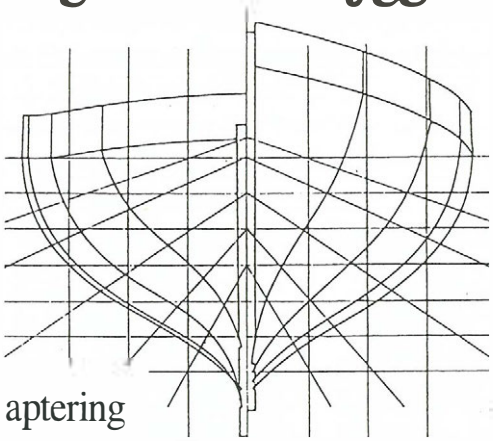
- **Farben** der Firma **Hempel** und andere handelsübliche Fabrikate
  umfangreiche **Pflegemittel** (umweltschonend)
  Atemschutzmasken zum **Schutz** Ihrer **Gesundheit**
  Sicherheitsausrüstungen
  Seekarten und **nautisches Zubehör**
  umfangreiche **Yachtausrüstung** namhafter Hersteller
- **Radar - Decca-Navigatoren**
  Selbststeueranlagen
  sowie die gesamte **Bordelektronik**
- **Segel** und **Segeländerungen**
  Sprayhoods, Bügel und **Reffanlagen**
  Heizungen und **Kühlaggregate**
  Bugschrauben u.v.m.

Qualitätsprodukte zu fairen Preisen.
Einbau und Montage durch uns.
Wir garantieren für unsere Arbeiten

FLENSBURGER YACHT-SERVICE
Am Industriehafen 4 · 2390 Flensburg
Telefon 04 61 / 17727 und 17728 · Telefax 0461/27744

FYS

Kvalitetsarbejde udføres af faglært bådebygger



- aptering
- rigning/rundholter
- dæk, ruf, m.v.
- fribord samt bund

Tommi Hansen
Tlf. 74 44 94 03
Int. +45 74 44 94 03

Christian Jonsson
Tlf. 7444 1818
Int. +45 74 44 1818

H. J. skibs- & bådebyggeri ApS
Toftvej 7 · 6300 Gråsten · Tlf. 74 65 0411

GERÜSTBAU

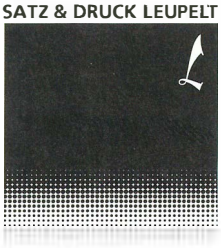
- GERÜSTE FÜR ALLE UNTERHALTUNGSARBEITEN
- MAURERGERÜSTE
- FAHRBARE GERÜSTE
- PODIUM-BAU
- ZELTVERLEIH

Toni Rotratz

JÜRGENSGAARDER STRASSE 9c
2390 FLENSBURG ● TELEFON
04 61 / 2 59 50 ● FAX 2 56 02

Wir liefern keine
SEGEL, MASTEN, FENDER, PULLOVER ODER RETTUNGSWESTEN
... stattdessen jede Menge
BUCHSTABEN UND BILDER
auf Film oder fertig gedruckt.
Das ist doch auch was, oder?

SATZ & DRUCK LEUPELT



TELEFON (04 61) 770022- 0
TELEFAX (0461) 770022-11

SATZ & DRUCK LEUPELT KG · BAHNHOFSWEG 30 · D-2398 HARRISLEE