HAFENBLATT

MUSEUMSHAFEN FLENSBURG E.V.

In diesem Heft:

Schleikahn "Flens 90", Bilderbogen92, Vom Holzschiffbau zur Butterfahrt
Serie: Die Schiffe des Museumshafens, Portrait: Hai-Kutter FRIEDA
Kulturbotschafter unterwegs, Habt Ihr ma' Strom?

Berichte über die Arbeit des Museumshafens Flensburg e.V.

April 93, Heft Nr. 6

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 Krahns 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:
Michael vom Baur
Tel: 0461 9992121, Fax 9992213

2.Vorsitzender:
Dieter Grote
Tel: 0461 27897

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, Claudia Töllner,
Dieter Grote
Beiträge dieses Heftes:
Rainer Ullrich, Uli Dölle, Adolf Born,
Michael v. Baur, Gerd Büker,
Üze Oldenburg, Dr.Wolfgang Rudolf,
"Schreibdienst":
Birgit Wulf und Ilse Oldenburg,
Claudia Töllner
Fotos, Kai Graiser, Bernt Hoffmann,
Rainer Prüß, K. Piarowski, Ütze
Oldenburg, Dr. Wolfgang Rudolf

Titelbild
Hai-Kutter FRIEDA, Flbg

Konzept + Layout
Rainer Prüß

Druck
Satz & Druck Leupelt KG

Auflage 2000 Exemplare

In diesem Heft

Prost! Unser Schleikahn "Flens 90"	Die teerige und klebrige Restaurierungsgeschichte unseres Ehrenmitgliedes Adolf Born	4
Vom Holzschiffbau zur Butterfahrt	Aus der aktuellen Arbeit des Flensburger Schiffahrtsmuseums	6
Kulturbotschafter	Die Zielhäfen der Flensburger Museumshafen-Schiffe 1992	8
Termine und Nachrichten	Was sonst alles so geschah und geschieht	9
Jahres-Nachlese	Ein Bilderbogen durch die Saison des Flensburger Museumshafens	10
Hai-Kutter FRIEDA	Serie: Die Schiffe des Museumshafens Flensburg. 2.Teil. Ein Bericht über die abenteuerliche Vergangenheit und die Restaurierung des Fischereifahrzeuges FRIEDA	12
Habt Ihr ma' Strom...	Aus dem Alltag unseres Hafenmeisters	16
Europäische Zusammenarbeit auch für Museumsschiffe	Der Museumshafen zu Gast auf dem ersten COMMON MARITIME HERITAGE CONGRESS '92 in Amsterdam	18
EiHo, Faat em an - So!	Seefahrt ist nicht nur Holz und Stahl, sondern auch Musik	19

Liebe Leserinnen und Leser

Nun ist auch das schon wieder ein halbes Jahr her,- es gab Vorstandswahlen im Museumshafen. Nachdem Günther Wulf als langjähriger Geschäftsführer schon vor 2 Jahren die Arbeit an Carl-Friedrich (Üze) Oldenburg übergab, habe ich als letzter der langjährigen"alten Pioniere"den Vorsitz des Vereins an Michael vom Bauer (Eigner der "Fair Dawn") übergeben können. Fürden Aufgabenbereich des 2. Vorsitzenden wurde Dieter Grote (Eigner der "Charlotte") gewählt. Damit sind jetzt andere dran, mit neuen Kräften und neuen Ideen, und vor allem, mit neuen Visionen, denn es gilt nicht nur das Alte zu erhalten und zu verwalten, sondern auch neue Ziele zu verwirklichen.

Als wir vor Jahren im luftleeren Raum die Vision "Museumshafen" und die Vision "Rum-Regatta" formulierten und als langfristiges Konzept strategisch umsetzten, forderte das ungeahnte Kräfte und die Unterstützung durch unzählige Helfer.

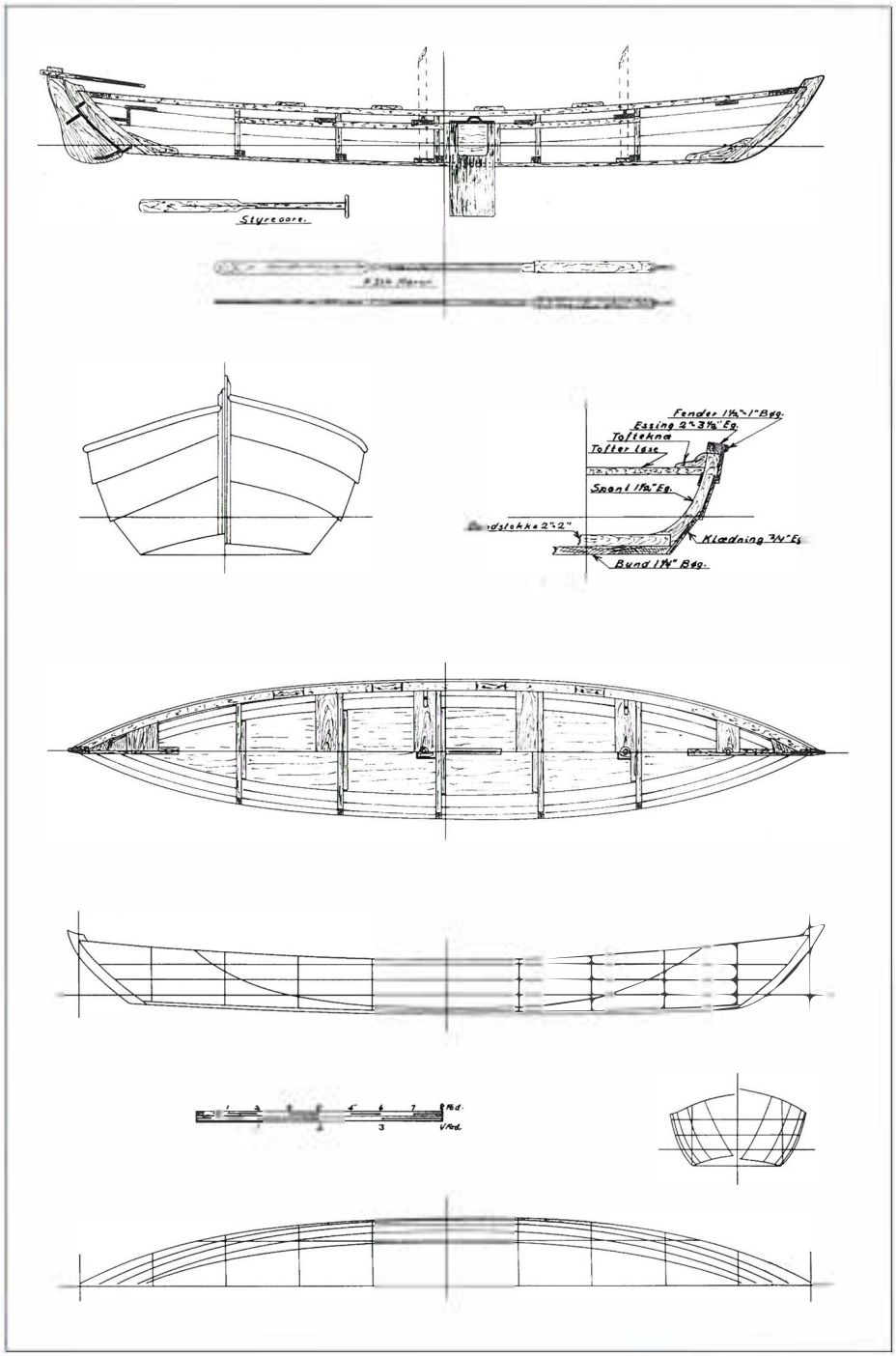
Inzwischen sind auch die Projekte Bohlwerkssanierung, "Hafenkrahn" und das Vereinshaus "Herrenstall 11" realisiert. Allen Projekten war gemeinsam, daß man sie zunächst für unmöglich und nicht realisierbar hielt. Aber es zeigt sich immer wieder, wenn die Visionen von realistischen Basisdaten ausgehen, ist alles eine Frage des Einfallsreichtums und der Beharrlichkeit,– kurz und knapp, man muß es wollen. In diesem Sinne wünsche ich dem neuen Vorstand erfolgreiches Wirken und die gleiche Unterstützung durch die stillen Förderer und Helfer, wie sie uns zuteil wurde, ohne die nichts gelungen wäre, und für die ich an dieser Stelle herzlich danke. Ich selber werde mich in meiner Freizeit wieder mehr um meine "Bellis" kümmern und um dieses HAFENBLATT.

In diesem Sinne,
mit Grüßen von der Redaktion,
viel Spaß beim Lesen!

Rainer Prüß

Schleikähne

"Schleikahn" ist der Oberbegriff für einen Bootstyp sehr unterschiedlicher Ausprägung, der in der Fischerei auf der Schlei von Arnis bis Schleswig und auf der Flensburger Förde benutzt wurde. Die Kähne waren den regional typischen Fangmethoden angepaßt, und einige von ihnen sind noch heute, meist mit Motor, in der Schleifischerei anzutreffen. Boote dieses Typs aus Kappeln, Arnis und Maasholm waren etwa 6,50 m lang und unterschieden sich in der Bauweise von den Holmer Kähnen durch den innenliegenden Weger. Die Kappelner Fischer versorgten mit ihren Booten ihre Heringszäune, die Arnisser betrieben Reusenfischerei während die Maasholmer sogar auf der offenen See fischten. Die Fischer vom Schleswiger Holm benutzten für die Wadenfischerei unterschiedliche Bootsgrößen, je nachdem, ob es sich um Woi-Kähne (Waden-Kähne) oder um Beikähne handelte.
Gebaut wurden diese Typen aus Eiche auf 5, 7 oder 9 Spanten auf einem zweiplankigen Boden mit drei kleinen Bordplanken auf jeder Seite. Ihre Länge maß 6 bis 11 Meter, bei einem Verhältnis von Länge zu Breite von 5:1. Die Beplankung bestand meist aus drei geklinkerten Gängen, selten waren vier Gänge. Von dem 11 Meter langen Woi-Kahn wurde über ein einfaches hölzernes Spill das Netz, die Wade, ausgesetzt und mit dem Beikahn ringförmig ausgebracht. Die schweren Kähne wurden meistens gerudert, bei günstigen Bedingungen jedoch auch gesegelt. Sie sind mit einem eisernen Senkschwert versehen, um das Abtreiben des Bootes zu verhindern.
Die Besegelung bestand aus zwei unverstagten Spritsegeln. Vorsegel wurden nicht gefahren. (siehe hierzu auch "Smakkejollen" in Heft 5). Ein Kahn von 7,70 m Länge hatte etwa eine Segelfläche von 14 m². Normalerweise wurde mit einem Stevenruder gesteuert; nutzte man aber die Strömung, mußte mit einem langen Ruder gesteuert werden, damit sich das Boot nicht querab in die Strömung legen konnte.



Unser Restaurator
Adolf „Abbi“ Born

Schon einmal...

Der Verein Museumshafen Flensburg hat schon einmal 1985 einen Schleikahn erworben, die Restaurierung erwies sich jedoch als aussichtslos, der Kahn war irreparabel.
Der vorherige Eigner, Hans Peter Lorenzen aus Wackerballig, hatte ihn 1957 bei der Werft Modersitzki in Maasholm bauen lassen.Der Kahn war damals in der Fischmeisterei Kappeln (früher Langballigau) registriert.
Lorenzen hat den Kahn mit einem Riemen gesteuert. Zum Fischen wurde nur das vordere Sprietsegel und die Fock benutzt, damit Platz zum Arbeiten blieb. Zum Lebendtransport der gefangenen Fische besaß der Kahn eine Fisch-"Bünn", das ist eine von Seewasser durchspülte Aufbewahrungskiste, die fest mit dem Boden des Kahns verbunden ist.

Prost! Unser Schleikahn "FLENS 90"

Unser Modellbauer, Pamir-Takler und Vereins-Ehrenmitglied Adolf Born und seine teerige und klebrige Restaurierungsgeschichte.

Das Boot lag schon eine ganze Weile da, hoch und trocken, auf dem östlichen Fördeufer im Fischereihafen, als es im Frühjahr 1989 vom Museumshafen-Verein erworben wurde.

Ganz schön vergammelt! Die äußere Form wies das Boot als Schleikahn aus, aber sonst? Fragen über Fragen tauchten auf: Wann und wo wurde es gebaut? Nur Motor oder Motor und Segel? Warum 4 Planken und 6 Spanten und nicht wie üblich 3 und 5? Einige Antworten bekam ich während verschiedener Informationsreisen nach Kappeln und Schleswig. Ein paar Fragen sind allerdings bis heute geblieben.

Es handelt sich hier offensichtlich um ein Boot, das zunächst unter Segel und Motor fuhr. Mastspuren bzw. deren Abdrücke lassen darauf schließen. Notdürftig verstopfte Schraubenlöcher im Dollbord weisen auf eine ehemalige Anbringung der Netzrollenlager kurz hinter dem Mittelmast hin. Einkerbungen im Innern der Beplankung vor dem Motorkasten stammen von den Steckschotten des Fischsortierplatzes. Ein nachträglich in den Boden eingelassenes Dichtungsstück vorne zwischen der 1. und 2. Wrange läßt auf einen Schwertkasten schließen. Eine Bünn war nicht vorhanden. Betreff des Alters "streiten sich noch die Gelehrten". Der im Kahn vorhandene Motor, ein Hatz-Diesel, 10 PS, hatte das Baujahr 1956. Die in dem Motorlager vorhandenen Schrauben und Nägel unterschieden sich kaum von denen an anderen Stellen, so daß man davon ausgehen kann, daß der Motor ein zweites oder vielleicht auch drittes Exemplar ist und somit der Kahn noch älter ist.

Am 6. Mai 1989 wurde das gute Stück mit Hilfe eines Tiefladers und 15 "Freiwilligen" vom Ostufer zum Konventgarten verholt. Zunächst, bis zum 3. Juni 1989, fand der Kahn seinen Platz in unserer Garage. Zwei Drittel innen, ein Drittel draußen. Ein willkommener Gesprächsstoff und Kopfschüttel-Anlaß für Nachbarn und Passanten. Zwischenzeitlich wurde unser Anbauschuppen bis aufs Dach abgetragen. Es wurde abgestützt, der Kahn darunter geschoben und die fehlende Mauer zur Straße hin durch Platten ersetzt. Fertig war die Werft. Eng und niedrig, dafür aber schrammen- und beulenreich.

Der Vorgang, der am längsten dauerte, die Rekonstruktion und Restaurierung, ist in wenigen Sätzen gesagt. Zuerst wurde Teer gekratzt, Teer geschabt und nochmals Teer gekratzt. Fünf Wochen lang. Je wärmer die Witterung, desto zäher und klebriger wurde das Zeug. Anschließend wurden die vorher abgenommenen, verrotteten Teile erneuert und montiert. Dazu gehörte ein Drittel der oberen Planke Backbord-achtern, sowie die Hälfte des darüber liegenden Dollbords. Duchten, Masten, Spieren, Sitzbretter, Belegnägel, Netzrolle und Schwertkasten mit Schwert wurden gefertigt. Den Schwertkasten setzte ich zwischen Spant 3 und 2, statt an die alte Stelle. (Wider besseres Wissen, wird demnächst aber berichtigt.) Die Segel wurden genäht, per Hand natürlich, und am 7. April 1990 war es endlich soweit. Unter dem Beifall vieler Zuschauer taufte Tochter Sabine den Schlei-Kahn zünftig mit einer Buddel Flensburger Pilsener auf den Namen "FLENS 90". Viele Hände schoben die Flens ins Fördewasser und unter Segeln ging es rüber zum Liegeplatz am Bohlwerk.

Adolf Born

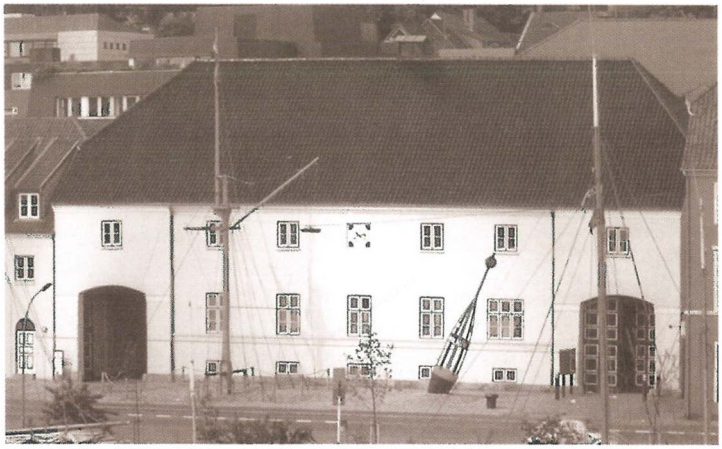
Schleikahn "FLENS 90"

Baujahr ca. 1956 (?)
Typ: Fischereifahrzeug
Länge: 7.80 m
Breite: 2,40 m
Tiefgang: 0,30 m
Segelfläche: 2 Spritsegel, 15,5 m²
Motor: Ferryman-Diesel 6 PS

Die Seite für unsere maritimen "Nachbarn"

VOM HOLZSCHIFFBAU ZUR BUTTERFAHRT...

Aus der Arbeit des Flensburger Schiffahrtsmuseums



Was hat der Museumshafen Flensburg mit dem Schiffahrtsmuseum zu tun? Beide haben eine kulturhistorische, schiffahrtsorientierte Zielsetzung. Und weil bestimmte Ziele ja bekanntlich besser gemeinsam zu erreichen sind, hat der Verein Museumshafen auch hier eine sehr erfreuliche Zusammenarbeit mit Frau Dr. Jutta Glüsing vom Schiffahrtsmuseum. Nachfolgend ein Bericht aus der aktuellen Arbeit des Flensburger Schiffahrtmuseums von Dr. Wolfgang Rudolf.

Im Zusammenhang mit ihrer Vorbereitungsarbeit für die Gründung des Flensburger Schiffahrtsmuseums wurde der damit beauftragten Wissenschaftlerin, Dr. Jutta Glüsing, beim Studium der volkskundlichen Fachliteratur bewußt, daß für die Ostsee zwar großräumig flächendeckende maritim-ethnologische Publikationen aus Mecklenburg-Vorpommern, Dänemark, Schweden und Finnland vorliegen, daß aber die Ostseeküste von Schleswig-Holstein in dieser Hinsicht einen "weißen Fleck" auf der Seekarte ausmacht: die Inventarisationen der dänischen Ethnologen endeten in Apenrade oder auf Alsen, die der ostdeutschen Volkskundler - die an der südlichen Ostseeküste mit derartigen Unternehmungen bereits 1955 begonnen hatten - vor Travemünde. Dieselbe mißliche Situation kennzeichnet auch die deutsche Nordseeküste. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum zu Bremerhaven hatte seine 1980 begonnene Boote/

Bootsbau-Bestandsaufnahme noch nicht auf die Küstengewässer ausgeweitet. Da das Flensburger Museum mit dem Verfasser bereits seit den siebziger Jahren in enger Verbindung stand, lag es auf der Hand, daß die eben dargestellte "Weiße Fleck"-Problematik bei einem Treffen auf der internationalen Tagung der Schiffahrtsmuseen in Hamburg (1984) zur Sprache kam. Dr. Rudolph, der die maritim-ethnologische Inventarisation in Mecklenburg-Vorpommern geleitet hatte, sagte Jutta Glüsing zu, nach seiner Pensionierung mit Rat und Tat zu helfen, wenn das eben gegründete Flensburger Schiffahrtsmuseum ein solches Unternehmen an der Schleswiger Fördenküste in Gang bringen könnte.

Noch 1988 kam es dann zu den ersten planenden Besprechungen darüber, an denen außerdem Hans-Walter Keweloh vom Deutschen Schiffahrtsmuseum und Dr. Ulrich Tolksdorf von der Universität Kiel beteiligt waren. Die während des folgenden Jahres zügig geführten Verhandlungen mit Behörden, Vereinen, Verbänden und wissenschaftlichen Einrichtungen führten zu dem gemeinsamen Beschluß, das Inventarisations-Unternehmen im Frühjahr 1990 mit einem Pilotprojekt "Schleiforschung" zu beginnen. Die Finanzierung übernahm im Wesentlichen der Förderverein des Schiffahrtsmuseums Flensburg.

"Schleswig-Holsteins Fördenküste - eine Kulturlandschaft im Wandel"

Die Erfahrungen aus den bisherigen großräumigen Bestandsaufnahmen in Mecklenburg-Vorpommern, in den west- und süddeutschen Flußrevieren sowie in Dänemark nutzend, sollte einen kostengünstige, aber dennoch effektive Lösung für die Fördenküste gefunden werden: eine "Flensburger Variante" der volkskundlichen Inventarisationen zur maritimen Kulturgeschichte, zunächst von Sonderburg und dem Alsenfjord bis zur Eckernförde reichend. Bei der Bearbeitung des dänischen Küstenanteils war selbstverständlich die Kooperation mit dänischen Fach-Ethnologen vorgesehen. Anders als bei den früheren Unternehmungen sollte diesmal die Blickrichtung auf der Gegenwart ruhen, weil deutlich erkennbar war, daß an dieser Küste die ökonomischen, sozialen und kulturellen Strukturveränderungen und Wandlungsvorgänge nach 1945 von weitaus gravierenderer Wirkung waren als etwa der Übergang vom Segel zum Maschinenbetrieb in Schiffahrt, Fischerei und Hafenwirtschaft in den Jahrzehnten rund um

die Jahrhundertwende. Die Inventarisation sollte aus einer großangelegten Fotodokumentation sowie aus Befragungen repräsentativer, kompetenter Auskunftgeber in den Themenbereichen: Kleinschiffahrt, Küstenfischerei, Bootsbau, Hafenbetrieb und Ortsbildwandel bestehen. Auf eine (an sich notwendige) ingenieurtechnische Aufmessung von Schiffsfahrzeugen, Anlagen und Häusern mußte aus Kostengründen vorläufig verzichtet werden. Wichtig war das erzielte Einvernehmen, daß die "Fördeküsten"-Inventarisation alle Themenbereiche synchron, anstatt wie früher in diachroner "Salamitaktik" (d. h. "scheibchenweise" nacheinander) erfolgen müßte.

Befragungen und Dokumentationen sollten zur Sicherstellung von Exponaten für die weitere Bereicherung des Museumsfundus - vornehmlich mit neueren Objekten der Gegenwartskultur - genutzt werden. Die Feldforschung - jeweils drei bis vier Einsätze pro Jahr, mit je einem Mitarbeiter aus den tragenden Einrichtungen in Flensburg, Kiel und Bremerhaven sowie mit einem dänischen Fachkollegen und mit dem Verfasser als sachverständigem Berater - sollte mobil "zu Wasser und zu Lande" vonstatten gehen: seeseitig dabei mit Hilfe des Dienstfahrzeuges der Fischereiaufsicht in Langballigau.

Das Pilotprojekt (an der Schlei) lief im Mai 1990 an, die folgenden Arbeiten konnten im Wesentlichen im Herbst 1992 abgeschlossen werden. Mit den bereits gesammelten bzw. fest zugesagten Sachgegenständen soll nun im Sommer 1994 die Ausstellung aus Anlaß des zehnjährigen Bestehens des Flensburger Schiffahrtsmuseums bestritten werden. Sie wird unter der Thematik "Schleswig-Holsteins Fördenküste - eine Kulturlandschaft im Wandel" stehen. Für sie ist auch die Publikation eines umfangreichen illustrierten Begleitheftes vorgesehen. An beiden Vorhaben wollen sich das Deutsche Schiffahrtsmuseum Bremerhaven sowie die Flensburger Dänische Zentralbibliothek aktiv beteiligen. Gegenstand der Präsentation wird die ökonomische und kulturelle Entwicklung, werden Strukturveränderungen und Kulturwandel der heimischen maritimen Landschaft seit 1945 sein. Wenngleich damit das Schwergewicht der Darstellung in der Gegenwart liegt, so wird im Ausstellungskonzept - als "Vorspann" für jedes Sachgebiet - doch auch eine kurzgefaßte Einführung der historischen Voraussetzungen der Entwicklung im 19. und frühen 20. Jahrhundert gerecht zu werden versuchen: hinweisend auf Trends (Vom...zum...) sowie auf wegweisende Initiativen in der Epoche der regionalen Industrialisierung (z.B. auf den Ausbau der Häfen, auf die Gründung der Dampfschiffsreedereien und Großwerften, auf die Gründung neuerer maritimer Behörden und auf die Einrichtung von maritimen Fachschulen).

Aus dem Themenkatalog der Ausstellungskonzeption sollen im Folgenden einige markante Beispiele angeführt werden: Integration von schiffahrtstreibenden Umsiedlern aus Ostpreußen (1945) - Lokale Entwicklung der "Butterfahrten" zwischen Schleswig-Holstein und Dänemark - Örtliche Experimente mit Muschelzucht und Forellenmast - Neue Formen der Freizeitfischerei im gemeinschaftlich genutzten Förderevier - Initiativen zur "Ostseesanierung" - Lokale Entwicklungen vom Holzschiffbau zum Stahl-Werftbetrieb

FISCHER AUF DER FLENSBURGER FÖRDE

FOTOS: DR. W. RUDOLF

BOOTSBAUER ERICH MODERSITZKI (1907-1973) SETZTE DIE ÜBER 100-JÄHRIGE TRADITION DER WESTPREUSSISCHEN HEIMAT AN SCHLESWIG-HOLSTEINS FÖRDENKÜSTE FORT.

und Wasserbau, vom Kutterbau zum Jachtservice-Unternehmen - Durchsetzung einer Novationsidee der dreißiger Jahre: Übergang vom Glühkopfmotorenbau zur Fertigung "maßgeschneiderter" Kleindiesel für moderne Kundenwünsche - Veränderungen beim Hafenservice als Folge des Strukturwandels (z.B. maritime Behördenarbeit heute, beim Umweltschutz längs der Küste) - Beispiele des gegenwärtigen Ortsbildwandels (z.B. Denkmalspflege, Ortsbildpflege, neue Hafenfeste). Das Flensburger Schiffahrtsmuseum ist bestrebt, diese Themen mit Objekten seines Altbestandes ebenso wie mit Neuerwerbungen der jüngstvergangenen Jahre zum Gegenstand einer publikumswirksamen, eindrucksvollen Jubiläumsexposition zu machen - und zwar sowohl mit dem, was man in den Museen als "Flachware" bezeichnet: Wiedergaben von Fotos, Bildpostkarten, Gemälden, Graphiken, Fahrplänen, Werbungsmaterial, Schiffsrissen etc., als auch mit aussagekräftigen dreidimensionalen Objekten wie Schiffsmodellen, originalen Bootsmotoren, Schiffbauerwerkzeug der "Übergangszeit" vom Holz zum Stahl, Oldtimer-Fischerei-Elektronik der ersten Nachkriegsjahre, zeichenhaftem "maritimen" Hausschmuck aus dem Ortsbild der Gegenwart.

Dr. Wolfgang Rudolf

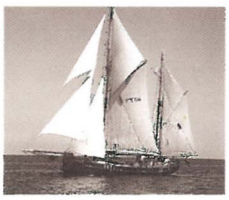
AM LÜTTFISCHERHAFEN *FOTO: R. PRÜSS*

Zwei alte Damen "im Päckchen". Danske Jagten:"Die Zwei Schwestern" und "Jensine". Fünf Schiffe des Flensburger Museumshafens waren zu Gast in Hadersleben anläßlich des 140. Geburtstages von Jensine und zur 700-Jahrfeier der Stadt Hadersley am traumhaften Hadersley Fjord. Foto: Uze Oldenburg

Kulturbotschafter

Die Zielhäfen der Vereinsschiffe 1992

Auch 1992 wehten wieder die Flensburger Stadtflagge und das Zeichen des Flensburger Museumshafens auf unseren Schiffen, die als stille, aber unübersehbare Kultur- und Städtewerbung in unzähligen Häfen an Ostsee, Nordsee und Atlantik zu Gast waren. Größter "Rumtreiber" in diesem Jahr war die CARMELAN, die nach umfangreichen Werftarbeiten auf atlantische Tour ging. Hier die Stationen als kleiner Ausschnitt aus den Logbüchern einiger Vereinsschiffe:



CARMELAN: England, Madeira, Porto Santo, Canarische Inseln, Kapverdische Inseln, Azoren, und zurück.

DIE ZWEI SCHWESTERN: Hørup Hav, Dyvig, Genner Bucht, Haderslev, Lyø, Søby, Korshavn, Fåborg, Egernsund, Kiel, Wackerballig.

NORDLYS: Rundreise DK, N, S, : über Læsø, Arendal, Lyngør, Risør, Horten (Gafflertreffen der norw. Vereinigung "Kysten"), Hvaler-Inseln, Gullholmen, Marstrand, Grenå, Samsø.

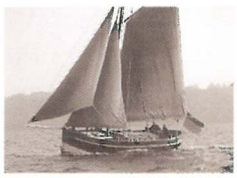
FAIR DAWN: Sønderborg, Lundeborg, Svendborg, Skarø, Fåborg, Samsø, Kerteminde, Julesminde, Dyvig, Assens, Trœnse, Ærøskøbing.

FRIEDA: Smålands-Fahrwasser, Fejø, Agersø, Musholm, Æbelø, Samsø, Fyn.

BELLIS: div. Wochenendtouren nach Haderslev, Kiel, Schlei, Fåborg, Rendsburg, Marstal.

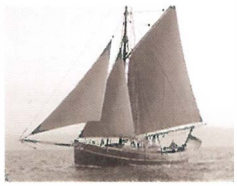
VAAR: Glücksburg, Høruphav, Marstal, Trœnse, Haderslev, Fæno-Sund, Samsø, Nyborg, Avernakø, Fåborg.

GRETA: Haderslev, Fåborg, Svendborg, Kerteminde, Tunø, Århus, Hov, Snaptun, Middelfahrt. Wismar, Warnemünde, Hiddensee, Saßnitz, Greifswald, Oder aufwärts bis Stettin.



VALDIVIA: Rundreise DK,S,N: København, Göta-Kanal, Göteborg, Oslo, Norwegen Südküste, Frederikshavn

AURORA: Bornholm, Südschwedische Küste, Gotland, Lettland, Ventspils, Riga.



Termine und Nachrichten

BRAND AUF FORTUNA

War es Brandstiftung oder einfach die Fahrlässigkeit einer weggeworfenen Zigarettenkippe? Wir werden es nicht erfahren, die Wasserschutzpolizei hat die Ermittlungen eingestellt: "Täter unbekannt".
Ausgebrannt ist das Wrack der "Fortuna", eines der letzten Pommerschen Außenstrandboote, gebaut für die Flunderfischerei unter Segel. Über die Geschichte dieses Bootes wurde mehrfach ausführlich berichtet.
Trotz umfangreicher Absicherungsmaßnahmen wurde das Deck immer wieder von Kindern, Jugendlichen oder Obdachlosen aufgebrochen und in diesem sehr trockenen Frühsommer war das Holz der "Fortuna" ausgedörrt wie nie zuvor. Da mag eine achtlos weggeworfene Kippe genügt haben, so daß der Rumpf in kurzer Zeit in hellen Flammen stand. Der Rumpf ist unwiederbringlich zerstört und lediglich als Muster für einen Neubau verwendbar.
Unsere Bitte an die Besucher des Museumshafens: Seien Sie mit offenem Feuer und Rauchen bitte so sorgsam wie in einem waldbrandgefährdeten Gebiet zur Sommerzeit. Danke!

VERVOLLSTÄNDIGUNG

Neben den bereits angekündigten Informationstafeln zur Beschreibung der einzelnen Vereinsschiffe soll bis zum Frühjahr 93 die Vervollständigung des Bohlwerks aufgenommen werden: die fachgerechte Versorgung der Brücken mit Strom und die Verteilung von 3 Wasseranschlüssen auf die gesamte Anlage. Die Installation erfolgt mal wieder in Eigenleistung, aber die voraussichtlichen Materialkosten: DM 8.000,– Hilfe, Hilfe!?

NEUES ÜBER "KORSAR"

Neue Erkenntnisse über die sog. kaiserliche Yacht fanden sich jetzt in den alten Schiffslisten des Kieler Yachtclubs. Neugierig gemacht durch einen Artikel in den Kieler Nachrichten fand man hier die Spuren unserer KORSAR, und es ist alles ganz anders als vermutet. Wir werden demnächst darüber berichten.

NEU IM VEREIN

Die Schiffsliste des Vereins hat wieder Zuwachs bekommen. Auf der Warteliste steht jetzt "AKTIV", Ostsee-Frachtsegler, 3-Mast-Bramsegel-Schoner. Sie paßt exakt ins Sammlungsziel des Museumshafens, aber jeder Antragsteller kommt zunächst ein Jahr in die Gastlieger-Kategorie und wird näher unter die Lupe genommen, denn wir sind nur eine kleine Solidargemeinschaft, und da muß auch die menschliche Seite "in Augenhöhe" passen. Die AKTIV war schon Gast auf der 1. Rum-Regatta.

DREIMAST-BRAMSEGELSCHONER AKTIV

NEUE SICHERHEITS-RICHTLINIEN

Seit Anfang 1990 hatte die GEMEINSAME SICHERHEITSKOMMISSION FÜR HISTORISCHE WASSERFAHRZEUGE (GSHW), in der auch der Museumshafen Flensburg e.V. über die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen (AGDM) vertreten ist, in zähen Verhandlungen mit dem Bundesminister für Verkehr eine undifferenzierte Übertragung von modernen Handelsschiffstandards auf Traditionsschiffe, die zu ideellen Zwecken in Fahrt gehalten werden, verhindert und statt dessen eigene Vorschläge gemacht.
Die daraus entstandenen separaten Sicherheitsrichtlinien, die im August 1991 in der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) verankert und in kraft gesetzt wurden, haben sich in ihrem ersten Gültigkeitsjahr in der Praxis bewährt.
Sie bieten für die Eigner, aber auch für die Wasserschutzpolizei eine bessere Rechtssicherheit und praktikable Handlungsanleitungen.

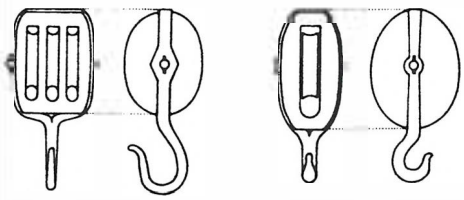
DAS "BULLAUGE"

ist die kulturhistorische Vortragsreihe des Museumshafens e.V. Für den "Insider" die Möglichkeit, mal herauszuschauen aus der Kammer seiner Selbstversunkenheit, das Fenster des mit dem Efeu und Moos seines Traditionsbewußtseins bewachsenen Elfenbeinturms aufzustoßen, frischen Wind hereinzulassen und seinen Horizont zu erweitern. Für den "Outsider" die Möglichkeit, mal hereinzuschauen, hinter die Kulissen zu schauen, hereinzuriechen in den Duft von Holzteer, Labsal und Petroleum.
Wir bieten für jeden Interessierten, ob Fachmann oder Laie, eine breite Palette von Themenbereichen über den Hintergrund unseres maritimen Erbes der Küstenfahrer und der der Fischereikultur an unseren Küsten, z. B.:
Die Einführung der Snurrewade in der Nordseefischerei.
Flensburger Schiffahrt im 18. und 19. Jahrhundert.
Vermessung der dänischen Schiffe in Kommerzlasten.
Medizin und ärztliche Kunst auf Segelschiffen.
Flaggenführung auf Handelsschiffen.
Einführung der Petroleummotoren in der Fischerei.
Endgültige Termine für alle Interessierten in der Tagespresse.
(Für weitere Anregungen und Hinweise sind wir dankbar. Kontakt: G.Büker (Schiffsarchiv u. Historie) Tel. 73752.)

BITTE VORMERKEN

Rum-Regatta:
21. bis 23. Mai 1993
(Himmelfahrts-Wochenende)

Flensburger Dampf-Rund-Um (Open Steam): 16. bis 18. Juli 1993



CARMELAN im Dock in Ekernsund (die Arbeit höret nimmer auf…)

Bilderbogen 92

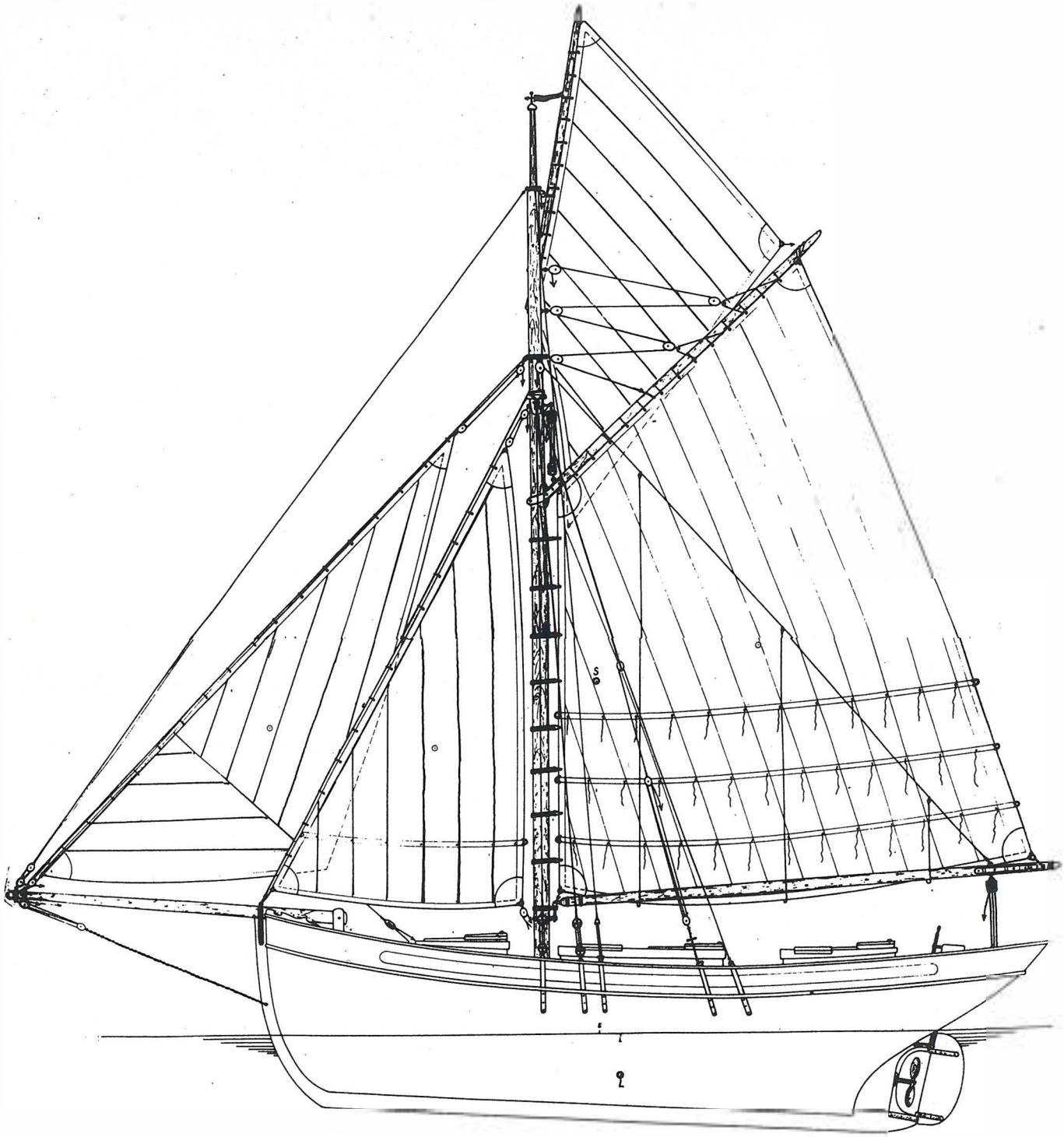
FAIR DAWN bei schöner Brise (setzt zum Überholen an)

VAAR auf ihrem Stammplatz in Trœnse auf "Jacobsens Plads", wo sie 25 Jahre beheimatet war. Foto: G. Büker

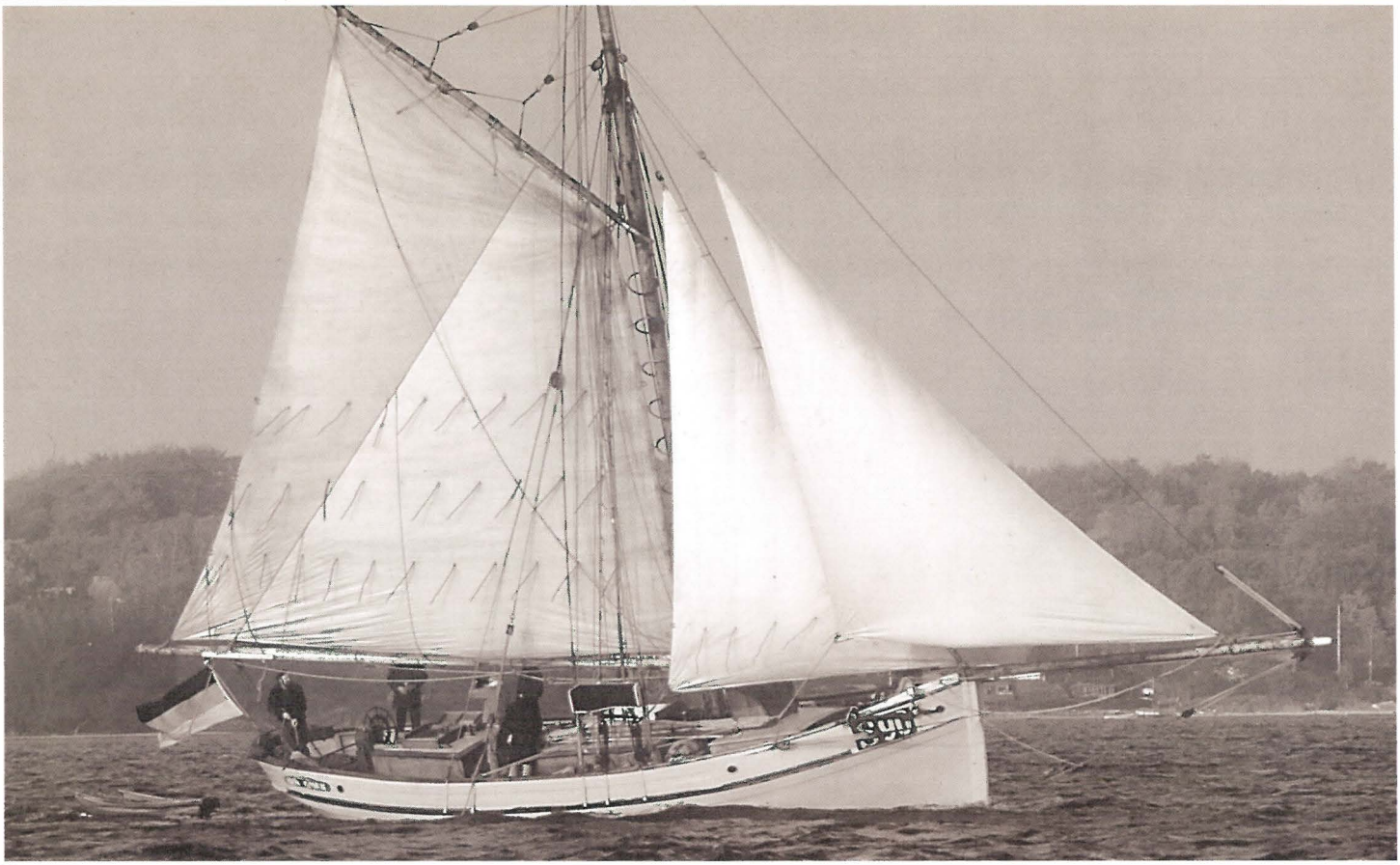
(links) ELSE af SLETTEN bekommt ein neues Deck in der Werft von Christian Jonsson in Egernsund. Foto: Ilias

Zum Thema Galionsfiguren auf Traditionsseglern. Man beachte die klassische Beinhaltung: Claudia auf JØRMI. Foto: Kai Greiser

(unten) Die neue Generation von Galionsfiguren: Hanna und Sünne, DIE ZWEI SCHWESTERN. Foto: Oldenburg



Segel- und Takelplan
FRIEDA
Dänischer Fischkutter Typ "Hai"
Segelflächen:
Großsegel: 56,6
Fock :17,4
Klüver: 19
Toppsegel: 17,4
Gesamt: 110,4



Serie: Die Schiffe des Museumshafen Flensburg

Hai Kutter

1918

Die Geschichte von "Frieda" ist abenteuerlich. Noch abenteuerlicher sind die Geschichten, die über "Frieda" kursieren, und daß immer neue Varianten dazukommen.

Wahr ist, daß "Frieda von Hadersleben" eigentlich "Ancher" hieß - das ist die richtige Geschichte.

Hamburg 1976: Werner Paulsen kommt eines Tages in die Agentur - er kam immer mal mit Sachen aus dem Hafen - günstig - und fragt: "Ulli, kennst Du nicht einen, der einen dänischen Kutter kaufen will? Ist günstig! Liegt bei Willy Nöhrenberg in der Stör."

Langes hin und her überlegen, wer könnte denn - dann die entscheidende Weichenstellung: warum nicht ich! Und so kam es, daß ich zu der Gruppe von Menschen stieß, die einen Traum in die Hand bekommen, die Augen zumachen und anfangen zu basteln. Es handelte sich damals um einen Rumpf, den Volker Meier schon fotografiert hatte: nach einer Sturmflut hoch und trocken auf der Seite liegend. Zweifelsohne ein dänischer Haikutter. In dieser Zeit gab's noch keine Museumshäfen, und die sogenannte Szene war mir überhaupt nicht bekannt. Kurz und gut - ich nannte das Schiff erstmal "Frieda", nach meiner dänischen Großmutter, weil es bis dato überhaupt keine Identität zum Schiff gab. "Frieda" bekam einen Hanomag mit einem Reintjes-Getriebe eingebaut und ab ging es die Elbe hoch in die Alster. Dort konnte ich auf dem Gelände der "Dornheim-Werft" am Winterhuder Weg Frieda hinlegen und ausbauen. Wie es denn bei dieser Gruppe von Menschen so ist, die ihren Traum verwirklichen wollen, bauen sie ein Dach drüber und darunter kann ungestört gebastelt werden. In allen Variationen ließ ich Holz von einem Neuseeländer Häuserbauer in Aufbauten verwandeln. Geschützt vom warmen Ton der orangefarbenen Plane ging es über Winter so richtig vorwärts. Bis ich meinen Segelriß verwirklichen wollte. Ich traf damals Joachim Kaiser, der noch bei der *Yacht* arbeitete. Sein Kommentar ließ meine Traumwelt zusammenbrechen: "Wenn ich Dir wirklich helfen soll, dann reiß alles runter und bau richtig neu auf."

Gesagt, getan. Die Werft "Günter Muche" in Allermöhe machte eine Vorkalkulation. Ich besorgte Hannes, der dort als Bootsbauer arbeiten sollte, und "Frieda" kam nach Allermöhe auf die Dove-Elbe. Doch hier war "Frieda" wirklich in Gefahr. Erstens wurde sie bis auf die Spanten und Planken abgerissen, dann gab es täglich Ratschläge von jenen Träumern, zu denen ich

FRIEDA im Gras *Foto: V. Meier*

☞

Hai-Kutter

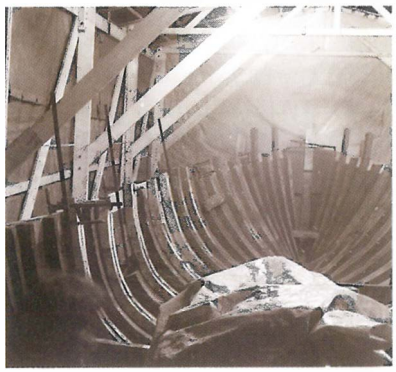
Ca. 1904-1905 wurde das erste Schiff des "Hai-Typs" gebaut. Das Schiff war bedeutend kleiner als die alten Kutter und hatte in Anlehnung an die Großsegler ein richtiges überhängendes elliptisches "Schiffsheck". Der große Vorteil: sie konnten das Netzmanöver mit Hilfe ihres kleinen Schiffsmotors plötzlich 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. 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.
Quelle: "...og så tog vi til England" Skagen Fortidsminder 1987 und Chr. Nielsen, Danske Bådetyper

Wenn Sie sich für diesen Schiffstyp näher interessieren finden Sie in Heft 5 des Hafenblattes im Portrait des Hai-Kutters "BELLIS" ausführlichere Darstellungen zu diesem Schiffstyp. Der Verein MuseumshafenFlensburg hat 3 Schiffe dieser Kategorie in seinem Bestand.

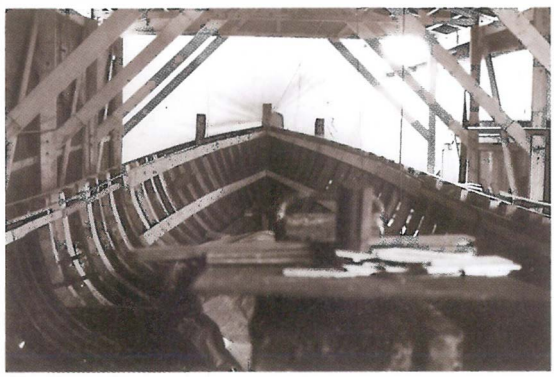
Frieda 1981 Foto: Kai Lund

FRIEDA

...oder das Abenteuer, aus einem alten Fischgerippe wieder einen schmucken Kutter werden zu lassen!



Nur noch die Hülle 1977



Balkweger und Kimweger verleihen dem Rumpf wieder Festigkeit

Die neuen Decksbalken werden eingepaßt

inzwischen nicht mehr gehörte: "Nägel in die Planken, Matte drüber - haste keine Sorgen mehr mit Lecks - ehrlich."

Ich widerstand diesen Loreleigesängen, doch dann verließ mich auch noch Hannes, der Bootsbauer, nach Einbau der Decksbalken und Balkweger - die Werft konnte mir erstmal nicht weiterhelfen. Also - das Konzeptemachen gewohnt - erarbeitete ich erstmal einen Rettungsplan. Das Schiff mußte hier weg.

"Frieda" hatte inzwischen Plankennähte von 2 cm Breite. Wie sollte man so einen Rumpf wasserdicht halten? Eine Schute - war nicht möglich wegen der Brückenhöhe der Dove-Elbe. Irgendwas brachte mich auf Schwimmbeckenfolie aus PVC. Eine neue Werft war auch bereit, die Ebsens aus Brunsbüttel. Sie reisten für zwei Tage an und vernagelten die PVC-Folie auf Friedas Außenhaut. Mit Duripix-Spachtel an den Nähten verklebt und mit Leisten von außen gesichert, ging Frieda ins Wasser und - war ziemlich trocken.

Wir schreiben den 11. Juli 1978. Die Barkasse "Martha von Borsfleth" mit Peter Harms zieht einen eigentümlich grau verhüllten Schiffskörper hinter sich her nach Brunsbüttel. Der ganze Holzvorrat für Deck und weitere Decksbalken, Anker, ein Opti und zur Sicherheit eine Dieselpumpe mit 1000 l/min. Leistung sind an Bord. Wer den Schiffsverkehr vor den Brunsbütteler Schleusen kennt, weiß, daß man schnell dort durch muß. Hier geht "Martha" der Sprit aus und wir treiben manövrierunfähig vor der Schleusenausfahrt. Dramatischer konnten die letzten Meter bis in den alten Brunsbütteler Hafen nicht sein. Angstminuten, zwei Bälle am Bootshaken, dann strafft sich die Schleppleine, der Slipwagen steht bereits im Pril vor der Ebsenwerft und ein Gefühl der Erleichterung, etwas von einem neuen Zuhause ist um uns. Hier in Brunsbüttel soll "Frieda" vollendet werden.

Am 13. November 1978 ist der Rumpf neu aufgeplankt. Die meisten Planken über Wasser sind neu. "Frieda" kommt zum Winter in die Halle. Der harte Winter macht "Frieda" in den nächsten zwei Monaten auch in der Halle zu schaffen. Ebsens müssen sich zeitweise zum Arbeitsplatz durchschaufeln. Zwischen Tischlerei und Halle liegen zehn Meter.

Die drei Aufbauten sind im Februar 1979 eingepaßt. Hier werden wie beim Deck die Leibhölzer in Eiche und das Decksholz in Oregon-Pine gelegt.

Der Mast und die Spieren werden aus Hohenwestedt geholt. Fichte, frisch geschlagen im Februar, im Spätsommer gehobelt und mit Terpentin und Benaröl getränkt. Der Mast hat elf Jahre durchgehalten bis er im Sommer ´92 in Deckshöhe unter dem Mastkragen seine absolute Schwäche zeigte - Schwamm - . Die vielen Windrisse haben das Wasser unter den Mastkragen befördert, wo Ausfütterung, bestehend aus Duradonresten, die Feuchtigkeit festgehalten hat. Das kann Fichte nicht lange aushalten. Am 29. September 1979 steht "Frieda" auf dem Slipwagen, stolz geriggt, im Blau der Kattegatt-Kutter gemalt. "Friedas" eigentliche Herkunft ist zu diesem Zeitpunkt immer noch nicht belegt und so bleibt es bei: "Frieda von Hadersleben". Brunsbüttel erlebt im Hafen ein zünftiges Stapellauf-Ereignis.

Die ersten Segelerfahrungen mit einem Gaffelschiff sind nicht so einfach. Die vielen Möglichkeiten, die Segel zu trimmen aber auch zu vertrimmen, das Gewicht eines 24 Tonnen Schiffes richtig einzuschätzen und schließlich die richtige Mannschaft hierzu einbinden, das sind Elemente, die Geduld und Liebe, handwerkliches Geschick und ein dickes Fell erfordern - alles zusammen ergibt die Lebensphilosophie.

1981 kam "Frieda" nach Flensburg. Begegnungen bei den vielen Schiffstreffen in Kiel, Hamburg, Dänemark usw. ergaben viele Bildveröffentlichungen, in denen auch Frieda mit ihrer besonders schmalen Haikutterform gezeigt wurde. Eines Tages im Jahr 1985 kam über Kai Lund eine Nachricht, daß "Frieda" "Capri" heißen müsse und in Hals beheimatet war. Eine Reise nach Hals ergab dann folgendes:

1918 Kutter S.90 "ANCHER", Skagen
Eigner: Thomas Kjaer Thomsen
Baujahr 1918 in Holbaek Svendsen-Werft
Motor: Horsens Motor - Kohlegas
Später: 1 Zyl. Tuxham 32-38 PS
"Ancher" fischte von Skagen aus im Kattegatt bis 1962 unter dem selben Eigner von 1918

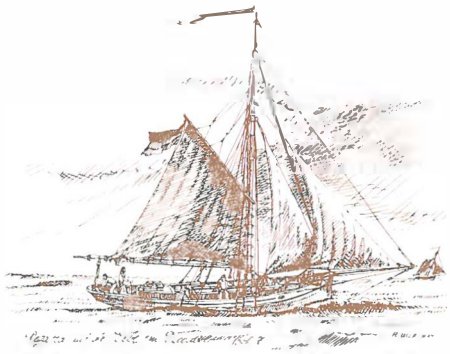
1962 Verkauft nach Hals
an Kaj B. Pedersen
umgetauft auf "Capri" unter der Nr. "A 175"

1963 Motoreinbau
1 Zyl. Hundested 69 PS

1971 Verkauft an Holger J. Kristensen / Hals
unter "Capri", "A 175" bis ca. 1973

1973 Verkauft nach Deutschland
Käufer unbekannt

Diese Nachricht über die Herkunft "Friedas" brachte leuchtende Augen. Es wurde spannend. "Friedas" Reise nach Hals im Sommer 1985 war für den alten Fischer Kaj Pedersen eine große Überraschung. Daß sein Schiff wieder so schmuck werden könnte, hatte er sich nicht träumen lassen. Auf einem Segeltörn auf dem Limfjord stand Kaj Pedersen am Ruder, und als eine Bö uns auf die Seite legte, meinte er: ".. ja, das ist "Capri", sie lag immer schon gut in der See."



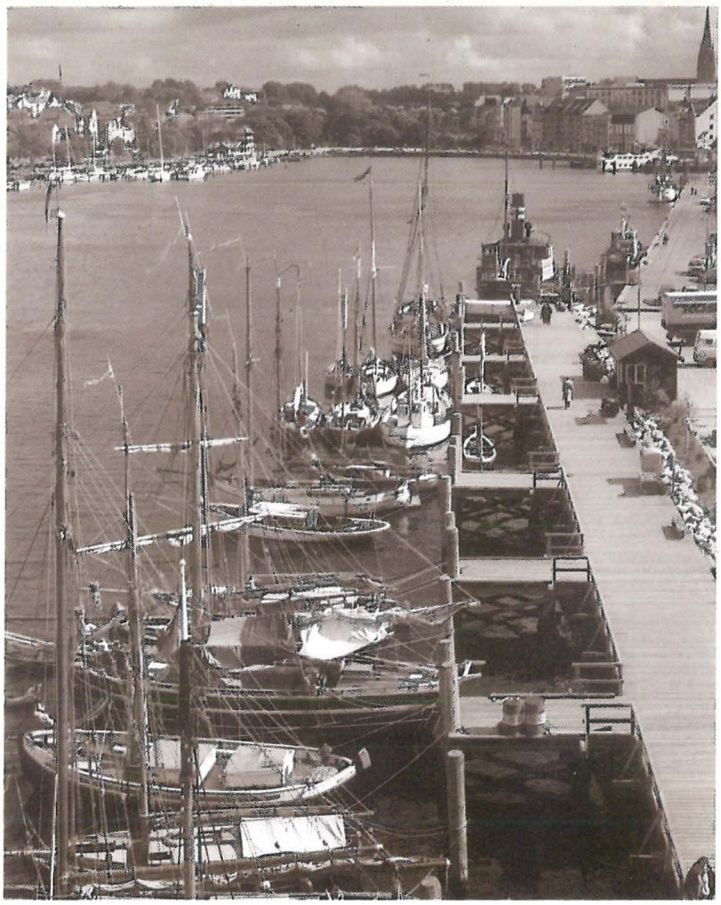
Die nächste Station war Skagen. Auch hier war "Frieda" schon angekündigt, in ihrem alten Heimathafen. Joe Jörgensen, der Segelmacher, hatte die noch dort lebenden Familienmitglieder, Enkel und Urenkel des Eigners Thomas Kjaer Thomsen eingeweiht. Durch Familien-Alben und Normal 8-Filme stöberten wir die Erinnerungen an den Kutter "Ancher" auf. Der Familien-Stammbaum überrascht auf´s Neue. Michael Ancher und Louise, die Namen berühmter Skagen-Maler sind Kinder des Eigner Thomas Kjaer Thomsen.

"Frieda" den alten Namen "Ancher" zu geben, wäre das Traditionellste. Aber das Namensschild "Ancher, Skagen" wird zunächst auf der Seite des Decksaufbaus den alten Kutter "S 90" sichtbar machen.

Die Geschichte von "Frieda", die sich seit 1918 bis heute mit den eigenen Erfahrungen vermischt, ist sicherlich nur eine Variante zu den vielen Geschichten anderer Traditionsschiffe.

Eines ist sicher: Sollte sich jemand ein altes Schiff anschaffen wollen, er wird unweigerlich hineingerissen - in die Vergangenheit.

Rainer Ullrich



HABT IHR MA' STROM?

Aus dem Alltag unseresHafenmeisters:

Name: Uli Dölle
Alter: 38 Jahre
Beruf: Tischler
Schiff: "Korsar"

...hörte ich doch neulich jemanden sagen: "Hafenmeister? Die kassieren doch nur Geld und saufen einem den Kaffee und das Bier weg!" Und was tut der Hafenmeister des Flensburger Museumshafens? Genau! Aber Spaß beiseite, richtig aufregend wird die Aufgabe, wenn sich gleichzeitig 16 Schiffe telefonisch ansagen, davon 6 nicht kommen, bei dreien irgendwo ein Leck ist und der Rest sofort und auf der Stelle duschen will oder Auskunft über die billigste Einkaufsmöglichkeit haben muß. Dann ist der Augenblick gekommen, wo ich mir mein Bier selbst kaufe, mich ganz ruhig auf mein Schiff setze und zuschaue, wie sich das Chaos von selbst löst.

Aber mal ganz im Ernst, meine Aufgabe besteht darin, die Gäste zu begrüßen und ihnen passende Liegeplätze zuzuweisen, sie bei Einkaufsmöglichkeiten zu beraten, ebenso auch bei Reparaturen. Aber auch Spenden für den Verein nehme ich entgegen, da wir keine Liegegelder nehmen und versuche natürlich jeden neuen Gast als Mitglied für den Verein zu gewinnen. Etwas Zeit muß ich dabei schon mitbringen, schon allein die Fragen nach dem "woher" und "wohin" rechtfertigen einen Kaffee. Dabei lernt man so nach und nach die Gaffelszene mit den dazugehörigen Leuten und Schiffen kennen.

Tägliche Kontrollgänge über das Bohlwerk gehören ebenso dazu, wie das Checken der Festmacher der Schiffe. Als mir neulich der Wasserpass eines Schiffes etwas seltsam vorkam, bin ich gleich rausgerudert und fand das Schiff bereits zu einem Viertel mit Wasser gefüllt, - ein Leck im Vorschiffbereich. So etwas löst sofort eine Kette von Aktionen aus (es kann jeden von uns treffen!): 1. Ruhe bewahren, 2. Pumpen anwerfen (oder die vereinseigene Pumpe holen, in Notfällen die Feuerwehr), 3. Schiff sichern, 4. Eigner benachrichtigen, 5. Ruhe bewahren, 6. Ursache fest- und abstellen (ist eigentlich Sache der Eigner, die wiederum sind nicht immer greifbar), 7. Ruhe bewahren. Glücklicherweise kann ich mich in solchen Fällen auf die Hilfe der Vereinskollegen verlassen - Anruf genügt.

Überhaupt Vereinskollegen und -innen... Ohne sie wäre diese Aufgabe ungleich schwieriger. Da ich nicht pausenlos am Hafen sein kann (man hat ja noch so kleine Nebenjobs, wie Beruf und Familienleben...) kontrolliert jeder im Vorbeigehen mal die Leinen der anderen Schiffe, sich verändernde Wasserstände. Vandalismus oder schlechte Seemannschaft erfordern immer wieder diese Kontrollen. Insgesamt eine Hilfe, für die ich sehr dankbar bin. Größere Aktionen werden übrigens im Hafenbuch vermerkt - das Buch ist eine Mischung aus Gästebuch und Vorfallmeldebuch, auch ein Kommunikationsmittel zwischen den Vereinsmitgliedern, - auf jeden Fall ein Buch, in dem herumzustöbern es sich lohnt. Stimmungen, Situationen, Beobachtungen, Vorfälle aber auch Streitigkeiten werden hier festgehalten und regen den Leser häufig zum Schmunzeln an.

Die Hafenmeisterei hat aber auch ihre Schattenseiten, da müssen in der Hauptsaison fast täglich die modernen Yachten am Anlegen gehindert werden (wir sind ein Museumshafen!) oder man schlägt sich mit unangenehmen Gästen herum, die glauben, in einer normalen Marina zu sein, und wortreich Landstrom für die Kühltruhe, sowie mehrere Tonnen Wasser fordern. Da wir solche Forderungen nur schwer erfüllen können und wollen, lieben wir diese "Gäste" ganz besonders. Zum Winter hin wird die Aufgabe des Hafenmeisters eher unangenehm. Miese Witterung, Kälte und die beliebten Oststürme treiben mich dann auch zu "unzivilisierten" Zeiten ans Bohlwerk. Da Hochwasser und Stürme bekanntlich nur nachts zwischen 0.00 Uhr und 4.00 Uhr kommen, stehe ich mir dann bei der Überwachung der Schiffe die kalten Beine in den Bauch. Aber auch dann (Zufall-Absicht-Schikane?) treffe ich oft Vereinskollegen, die gerade einen Rundgang machen um die Schiffe zu überprüfen.

Die Stimmung am Bohlwerk ist in solchen Nächten immer ganz besonders! Großer menschlicher Zusammenhalt, unheimliche Geräusche, völlig neue Perspektiven wenn das Wasser bis zur Oberkante des Bohlwerks steht, das Vergnügen, mal über die Straße zu rudern (!) und natürlich die Perspektive auf einen heißen Apfelwein oder Ilses berühmten Punsch lassen einem solche Nächte in positivem Licht erscheinen, - vergessen sind nasse Füße, zerissenes Ölzeug und aufgeschürfte Finger.

Jedenfalls... Hafenmeisterei macht Spaß, mitsamt ihren Schattenseiten. Da wir nur ein kleiner Verein sind, muß auch diese Aufgabe bestmöglich erfüllt werden. Ich, für meinen Teil, versuche es, und - wer es besser kann, soll´s übernehmen.

Ulli Dölle.

Auslaufen zur Flensburger Apfelfahrt, Foto: Grätsch

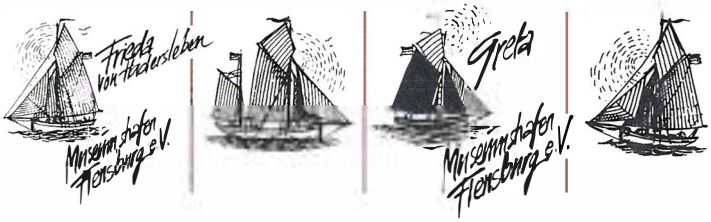
Wie wird man eigentlich "Mitglied"?

Mitglied werden ist nicht schwer, Mitglied sein dagegen ...noch viel schöner (Jahresbeitrag DM 80,-). 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. Na, wie isses?

Der Verein hat inzwischen ein umfangreiches Angebot an Sammler-und Liebhaberartikeln.
Poster unserer Rum-Regatten oder anderer Veranstaltungen, Schiffsportraits, Buddelschiffe, "Krahnaktien",usw, alles, was das Herz begehrt.

Poster Becher Buddelschiffe

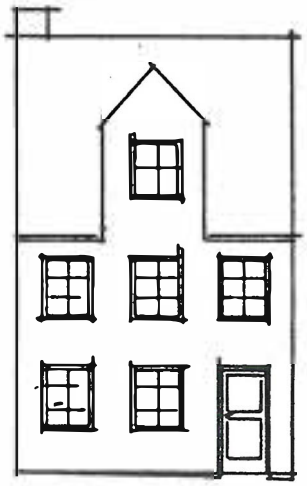
Der neueste Hit sind die schönen Kaffee-Sammelbecher mit den dekorativen Schiffsportraits der Museumshafen-Schiffe.
Sie können alle Artikel freitags ab 20.00 Uhr im Vereinshaus Herrenstall 11 kaufen oder telefonisch bestellen unter der Nummer 0461 22258.
Darüberhinaus können Sie einige Artikel auch in folgenden Verkaufsstellen erhalten: "Der Weinhändler" (im Brasseriehof), "Nudelparadies" (Neptunhof), "Seil-Sander" (Norderhofenden).



Wollen Sie uns helfen?

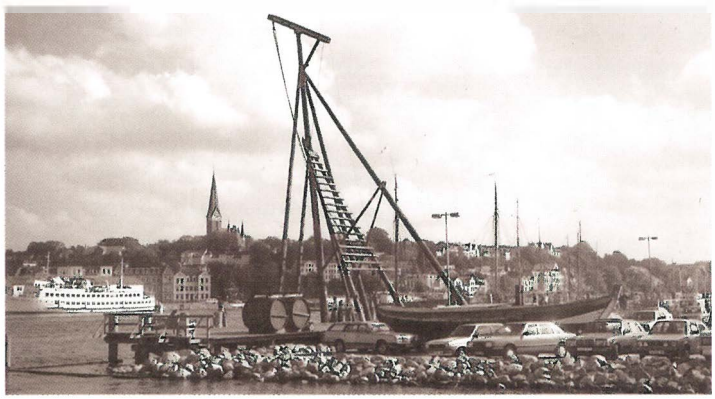
Sie können den Aufbau des Museumshafens nicht nur durch Ihre fördernde Mitgliedschaft unterstützen. Wenn Sie mögen, sagen Sie uns Bescheid, ob wir Sie in unsere "Helfer- und Wohltäterliste" aufnehmen dürfen. Wir freuen uns auch über Helfer bei unseren Projekten wie z.B. beim "Hafenkrahn", oder bei den 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.

Herrenstall 11



Vereinshaus Herrenstall 11

Das neue alte Vereinshaus des Museumshafens, Herrenstall 11 (die kleine Gasse zwischen Gesundheitsamt und Schiffahrtsmuseum) entwickelt sich immer mehr zum Treffpunkt für Freunde, Förderer und Gäste, die einfach nur neugierig sind und Interesse am Museumshafen haben. Jeden Freitag ab 20.00 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! ■

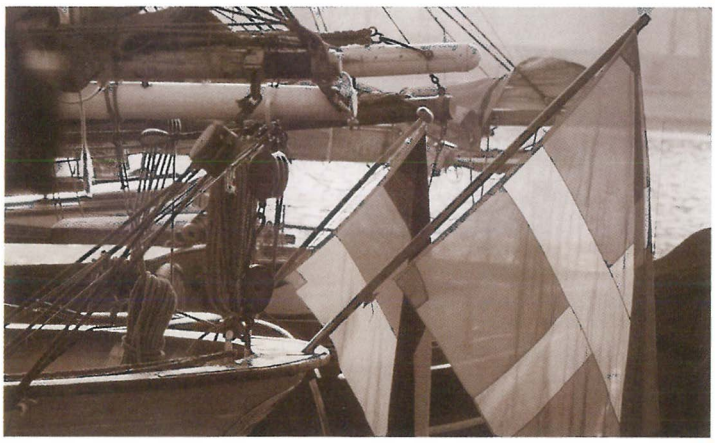


Der historische Flensburger Krahn von 1726, Foto: R. Prüß

Europäische Zusammenarbeit auch für Museumsschiffe

Der Verein Museumshafen Flensburg auf dem ersten gemeinsamen Kongress 1.–4. 9. 1992 in Amsterdam

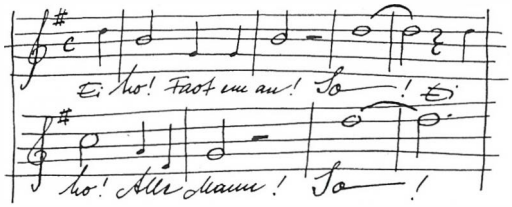
Die europäische Integration, die Umsetzung der Verträge von Maastricht wird viele Bereiche des politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Lebens berühren. Welche Veränderungen werden sich für die Eigner von Traditions- und Museumsschiffen z.B. in rechtlicher oder steuerlicher Hinsicht ergeben? Wie kann man die gemeinsamen Interessen am wirkungsvollsten in den oft verschlungenen Kanälen der Brüsseler Administration vertreten? Mit diesen Fragen



Europäische Rum Regatta mit Teilnehmern aus 8 Nationen, Foto: Kai Graiser

beschäftigten sich die über 90 Teilnehmer aus 15 Ländern am ersten COMMON MARITIME HERITAGE CONGRESS '92, der gesponsort durch die EG-Kommission und das niederländische Kulturministerium, im Schiffahrtsmuseum Amsterdam vom 1. - 4.9.92 stattfand.
Gestützt auf eine europaweite Recherche, die im Vorfeld von einer holländischen Beratungsfirma durchgeführt worden war, wurde zunächst eine Bestandsaufnahme der jeweiligen nationalen Situation der in Fahrt befindlichen Traditionsschiffe in Form von Ländervorträgen gemacht. Über die Situation in Deutschland berichtete unser Vorsitzender Michael vom Baur, der zur Zeit der Sprecher der ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER MUSEUMSHÄFEN (AGDM) ist. Hierbei ergab sich, daß in den skandinavischen Ländern, in Deutschland und vor allem in den Niederlanden historische Schiffe vor allem von privaten Eignern und Vereinen restauriert und in Fahrt präsentiert werden, während in den übrigen europäischen Ländern auch die Schiffahrtsmuseen hierbei eine wichtige Rolle spielen, ja in den südeuropäischen Staaten oft die einzigen sind, die sich dieser Aufgabe annehmen. Auch bei den jeweiligen nationalen Zuschußmöglichkeiten für Restaurierungen, den Steuer- und Sicherheitsvorschriften ergaben sich interessante Vergleichsmöglichkeiten. (Hierüber wird in folgenden Ausgaben berichtet werden.)
Es wurde eine europäische Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, die für einen engeren Informationsaustausch sorgen soll und die gemeinsamen Interessen in einem vereinigten Europa formuliert. M.v.B.

Aufholen der Boote, Løkken Strand ca. 1945 (Nielsen, Danske Bådtyper)



Ei ho! Faot em an! - So!

Ei ho! Faot em an! - So!
Ei ho! Alle Mann! - So!

Ei ho! Puhl em up! - So!
Ei ho! 'n grot'n Ruck! - So!

Ei ho! Mit dei Knei!- -So!
Ei ho! Dat deit weih! - So!

Ei ho! Mit dei Lenn'! - So!
Ei ho! Dat möt klemm'n! -

Ei ho! Lat em spring'n! - So!
Ei ho! Wi gewinn'n! - So!

Ei ho! Noch'n Bluck! - So!
Ei ho! Nu giw't 'n Schluck! - So!

(foat em an = faß ihn an, alle Mann, heb ihn hoch, 'n großen Ruck, mit den Knien, das tut weh, mit den Lenden, das muß klemmen, laß ihn springen, wir gewinnen, noch 'nen Ruck, nun gibt's 'n Schluck!)

Dies ist ein Arbeitslied beim Anlandziehen der Boote. "Das ist eine Arbeit, bei der alle anpacken müssen. Die Fischer verteilen sich auf beide Seiten eines Bootes und auf das Tauende, das am Bug befestigt wird. Dann wird es auf den Strand gezogen, wo ein Arbeitslied den Takt angibt, nach dem Zug auf Zug die Kraft angesetzt wird. Ein Fischer, der die kurzen Reime gut singen kann, der Vörsinger, muß dabei upsingen. Das "So!" am Ende jeder Zeile bildet das Kommando für alle, sich gegen die Planken zu stemmen bzw. am Seil zu ziehen." *(R: Peesch, Die Fischerkommünen auf Rügen und Hiddensee. Berlin 1961 (Veröff. d. Inst. f. dt. Volkskunde Bd. 28).*
Auch unser Schleikahn muß auf diese Weise auf den Strand gezogen werden, z. B. am Lüttfischerhafen an der Ostseite des Hafens. Hoffentlich bleibt diese Möglichkeit in Zukunft trotz anderer Pläne noch lange erhalten. Ü. O.

DAS NÄCHSTE HEFT ERSCHEINT IM HERBST 93
WIR DANKEN ALLEN MITWIRKENDEN HELFERN
INSBESONDERE DEN NACHFOLGENDEN FIRMEN,
MIT DEREN UNTERSTÜTZUNG DIESES HEFT
ERSCHEINEN KONNTE..

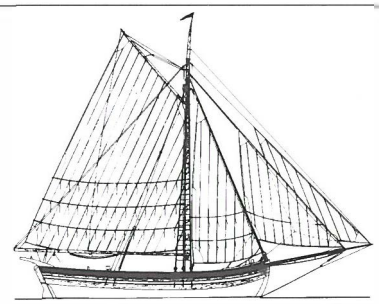
IHR
MUSEUMSHAFEN FLENSBURG E.V.

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,

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

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. RKE-VERLAG, Kaiserstr. 33, 2300 Kiel 1
*) Für DM 6,– bei Ihrem Buch- oder Zeitschriftenhändler


Bau-Nr.40 „Die Zwei Schwestern", Flensburg
EBBES BÅDEBYGGERI
OG SEJLLOFT
5960 MARSTAL
TELEFON (62) 53 2127
DURCHWAHL VON DEUTSCHLAND
TEL. 0045 62 53 2127 · FAX 2727

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

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

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

JACOB CEMENT
INTER PARES
Kultur und Wirtschaft...
Neue Ziele schaffen neue Leistung.
WIR FÖRDERN DIE ARBEIT DES MUSEUMSHAFENS!
JACOB SÖNNICHSEN KG · BAUSTOFF-FACHHANDEL
FLENSBURG · HARRISLEE · KEMNITZ/GREIFSWALD · NEUBRANDENBURG

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:

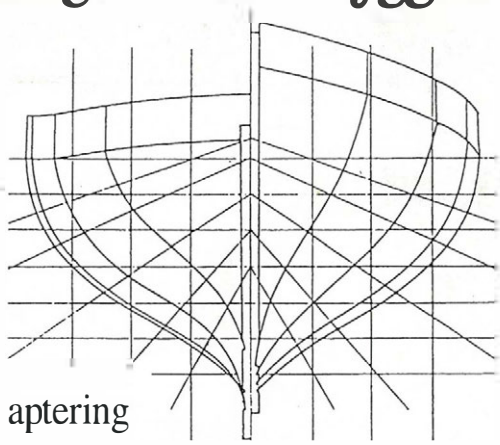
- **Farben** der Firma **Hempel** und andere handelsübliche Fabrikate
  umfangreiche **Pflegemittel** (umweltschonend)
  Atemschutzmasken zum **Schutz** Ihrer **Gesundheit**
  Sicherheitsausrüstungen
  Seekarten und **nautisches Zubehör**
  umfangreiche **Yachtausrüstung** namhafter Hersteller
- **Radar - 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 0461/17727 und 17728 · Telefax 0461/27744

FYS 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. 74 44 18 18
Int. +45 74 44 18 18

H. J. skibs- & bådebyggeri ApS
Toftvej 7 · 6300 Gråsten · Tlf. 74 65 04 11

GERÜSTBAU

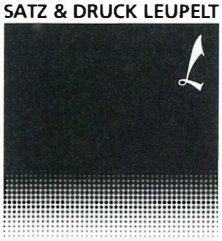
- GERÜSTE FÜR ALLE UNTERHALTUNGSARBEITEN
- MAURERGERÜSTE
- FAHRBARE GERÜSTE
- PODIUM-BAU
- ZELTVERLEIH

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 (0461) 770022- 0
TELEFAX (0461) 770022-11

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