HAFENBLATT

MUSEUMSHAFEN FLENSBURG E.V.

In diesem Heft:

Von kleinen Jollen und Beibooten, Bunter Bilderbogen, Das Freiluft-Areal
Serie: Die Schiffe des Museumshafens, Portrait: Bornholm Kutter VAAR
Rum Regatta-Trends, Der Neue...

Berichte über die Arbeit des Museumshafens Flensburg e.V.

Mai 94, Heft Nr. 7

Preis: kleine Spende

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, in 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:
Dieter Grote
Tel: 0461 27897

2.Vorsitzender:
Christian Steib
Tel: 04632 7266

Geschäftsführerin:
Ingrid Illias
Tel: 04602 303

Schatzmeisterin:
Ursula Rehberg
Tel: 0461 47797

Postadresse:
Museumshafen Flensburg e.V.
Herrenstall 11
24939 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

Herausgeber
Museumshafen Flensburg e.V.
Redaktion
Rainer Prüß, Konstanze Piarowski
Beiträge dieses Heftes
Günther und Birgit Wulf, Rainer Prüß,
Fotos
Hist. Archiv Gerd Remmer,
Bernt Hoffmann, Günther Wulf,
Gisela Schäfer, Rainer Prüß
Titelbild
Tjalk Albatros, Flensburg
Foto: privat
Konzept + Layout
Rainer Prüß

Druck
Satz & Druck Leupelt KG

Auflage
2000 Exemplare

In diesem Heft

Ich ruderte mal neulich mit Therese	Von Jollen und Beibooten im Flensburger Hafen	**5**
Freiluft Areal am Museumshafen	Konzepte und Planungen zur Fortentwicklung der Küste	**6**
Termine und Nachrichten	Was sonst alles so geschah und geschieht	**9**
Jahres-Nachlese	Ein Bilderbogen durch die Saison des Flensburger Museumshafens	**10**
Lachsboot VAAR	Serie: Die Schiffe des Museumshafens Flensburg. 3.Teil. Ein Bericht über die Geschichte des Lachskutters Vaar	**12**
Rum-Regatta	Entwicklungen und Tendenzen	**16**
In eigener Sache	Geschenke, Hilfe, Herrenstall, Mitglieder	**17**
Danke	Danke an alle, ohne die es nicht liefe	**18**

Liebe Leserinnen und Leser,

der Museumshafen Flensburg hat einen neuen Vorsitzenden. Dieter Grote, seines Zeichens Schiffbauer und Kapitän auf Großer Fahrt. Damit hat der Museumshafen erstmals einen echten Profi auf der Brücke, aber einen mit Herz für die „kleine Fahrt", wie man an seiner restaurierten „Charlotte" sieht, und einen mit Sinn für leise Töne und für Augenmaß.

Denn, wer es vor Ort noch nicht gemerkt hat, siehe Seite 16, die Rum-Regatta platzt aus allen Nähten. Die vielbeschworenen Grenzen des Wachstums sind erreicht, und auch der neue Vorstand setzt auf Qualität statt Quantität. Behutsames Bremsen zur rechten Zeit sorgt für ein langes Leben. Wir müssen nicht die größten Veranstaltungen machen, aber vielleicht die schönsten... Hoffen wir, daß es noch lange so bleibt, überschaubar, faszinierend und in Augenhöhe.

Ein Konzept für die „Küste" stellen wir in diesem Heft vor. Auszugsweise, aber doch zum Antesten und zum Reinschmecken. Mit dem Schiffahrtsmuseum hatten wir in diesem Zusammenhang schon lange gute Kontakte und die gute Zusammenarbeit zieht inzwischen immer weitere Kreise, so daß die schon 1987 entwickelten Pläne langsam realistische Gestalt annehmen. Manche Dinge brauchen ihre Zeit, und plötzlich ist es soweit. Damit wird vielleicht auch dem Letzten klar, daß hier keine Schar von ewig Gestrigen ihre egoistischen Oldie-Liegeplatzprobleme löst (die gibt's woanders billiger), sondern unsere Auseinandersetzung mit Geschichte auch die Zukunft im Auge hat. Schipper müssen schon von Haus aus weiter gucken.

In diesem Sinne,
viel Spaß beim Lesen!

Rainer Prüß

Jollen und Kähne: Von runden, platten und schrägen Typen

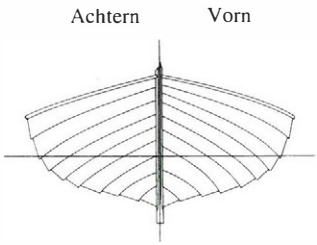
„Jolle"
Rundspantiges, geklinkertes Arbeitsboot mit ursprünglich spitz zulaufenden Enden (spitzgattig). Von norwegisch
„Jöll" = Wikinger Ruderboot, norw. „Rojer" Boot
hat alle im dänischen Einflußbereich der Ostsee gebauten Boote geprägt.

„Kahn" (Pram)
einfach gebaut, mit plattem Boden, 1-3 Plankengänge, auf jeder Seite spitz zulaufende oder stumpfe Enden, geeignet für ruhige Gewässer und geschützte Buchten, Seen, Flüsse, Noore, Schlei.

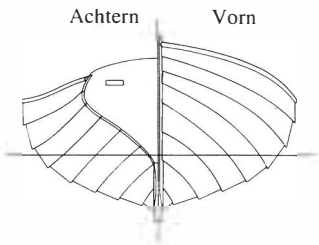
„Norscher Kahn" (Norske Pram)
(nordisch, norwegisch) rundspantiges Boot mit Spiegelheck (Platt) und kleiner platter Nase als Bug, besonders geeignet für starken Wellengang und Brandung, Fischerei in Küstennähe, legt sich wie ein Löffel auf die Welle. (z.B. Beiboot von BELLIS u. FRIEDA,gehört traditionell auch zu den Hai-Kuttern)

Die Bezeichnungen der Jollen oder Kähne wurden je nach Herkunft, Verwendungsart, Takelungsart oder Fanggerät genauer definiert, also z.B.:
„Smakkejolle":
mit vierkantem sog. Smakk-Segel,
„Lynæsjolle":
aus der Gegend von Lynæs,
„Schleikahn":
Kahn von der Schlei.
Sie wurden je nach Einsatzort und Wetterlage gerudert oder gesegelt.

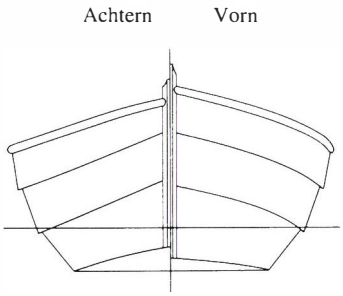
„Dingi"
Typ. Beiboot, hängt heute als kleines Plastik-Beiboot in tausend Variationen an Yachten, kommt von „Dinghi", heißt „kleines Beiboot" und ist bengalisch.



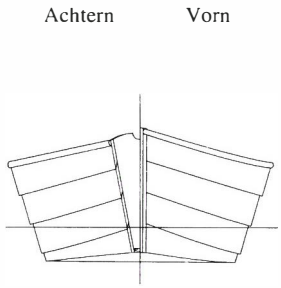
Jolle aus Eckernförde



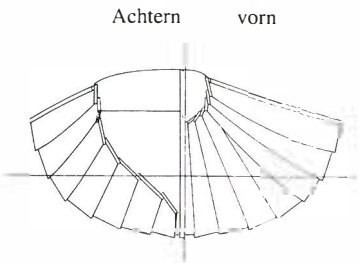
Jolle aus Klitmöller



Schlei-Kahn



Pram von Hjerting



Norscher Kahn

Die kleine Typenkunde dieser Seite stammt von unserem Spezialisten für „Schiffshistorisches", Gerd Büker. Diese Risse entnahmen wir dem wunderschönen Buch „Danske Bådtyper" von Christian Nielsen.

Beiboote

Beiboote sind keine eigenständigen Arbeitsfahrzeuge. Sie gehörten stets zu einem „Mutterschiff", darum „Bei"-Boot. Alles, was die „Mutter-Schiffe" wegen ihrer Größe und Unbeweglichkeit nicht konnten, mußten die „Töchter", die Beiboote, erledigen. Die Typen der Beiboote stammen in ihrer Entwicklungsgeschichte aus der Handels- und Kriegsmarine. Ursprünglich wohl von franz. Walfang- und Brandungsbooten. Schaluppe, Barkasse, Pinasse, Gig und Dingi sind solche Typen. Abgerundeter Vorsteven, Spiegelheck mit herzförmigem Spiegel und angehängtem Ruder. Sie waren gut und leicht zu rudern, waren oft schnell und sehr tragfähig. Sie hatten bis zu 6 oder 8 Ruderer und einen Steuermann. Die heutigen Jugendkutter sind z. B. Abkömmlinge der Schaluppen.
Die kleineren Versionen, wie die Kapitäns-Gig, dienten z. B. als Beiboote bei Jagten und Jagtgaleassen. Sie hingen an zwei Kranbalken am Heck der „Mutterschiffe".
Im Museumshafen ist das schön zu betrachten bei den „Zwei Schwestern".
Will der Kapitän an Land, wird das Dingi „abgeseilt" , wie die Bayern sagen.

Ich ruderte mal neulich mit Therese…

Von Jollen und Beibooten im Flensburger Hafen.

Früher war der Flensburger Hafen voll von kleinen Booten. Es wurde kräftig gerudert und gewriggt. Jollen, Dingis, Beiboote verschiedenster Bauart und Herkunft. Ein reges Treiben im Pendelverkehr zwischen den Schiffen. Proviant wurde gebracht, der Kapitän wollte an Land, der Anker mußte ausgebracht werden, oder man machte eine kleine Stipp-Visite bei den Jungs vom Nachbarschiff. Die rudernden Flensburger Fährfrauen, die sich mit dem Pendelverkehr im Hafen ein paar Öre verdienten, lieferten sich sogar harte Regatten und sind wegen ihrer deftigen Art in die Hafen-Geschichte eingegangen.

Das Foto hier stammt aus dem Schiffahrtsmuseum und zeigt Niedrigwasser im Flensburger Hafen. Es mag wohl um die Jahrhundertwende sein. Das Datum des Fotos ist unbekannt, aber der Standort ist zu ermitteln. Schiffbrücke: direkt hinter der kleinen Hütte steht unverkennbar das Kompanietor, rechts die Sonnberg-Häuserzeile.

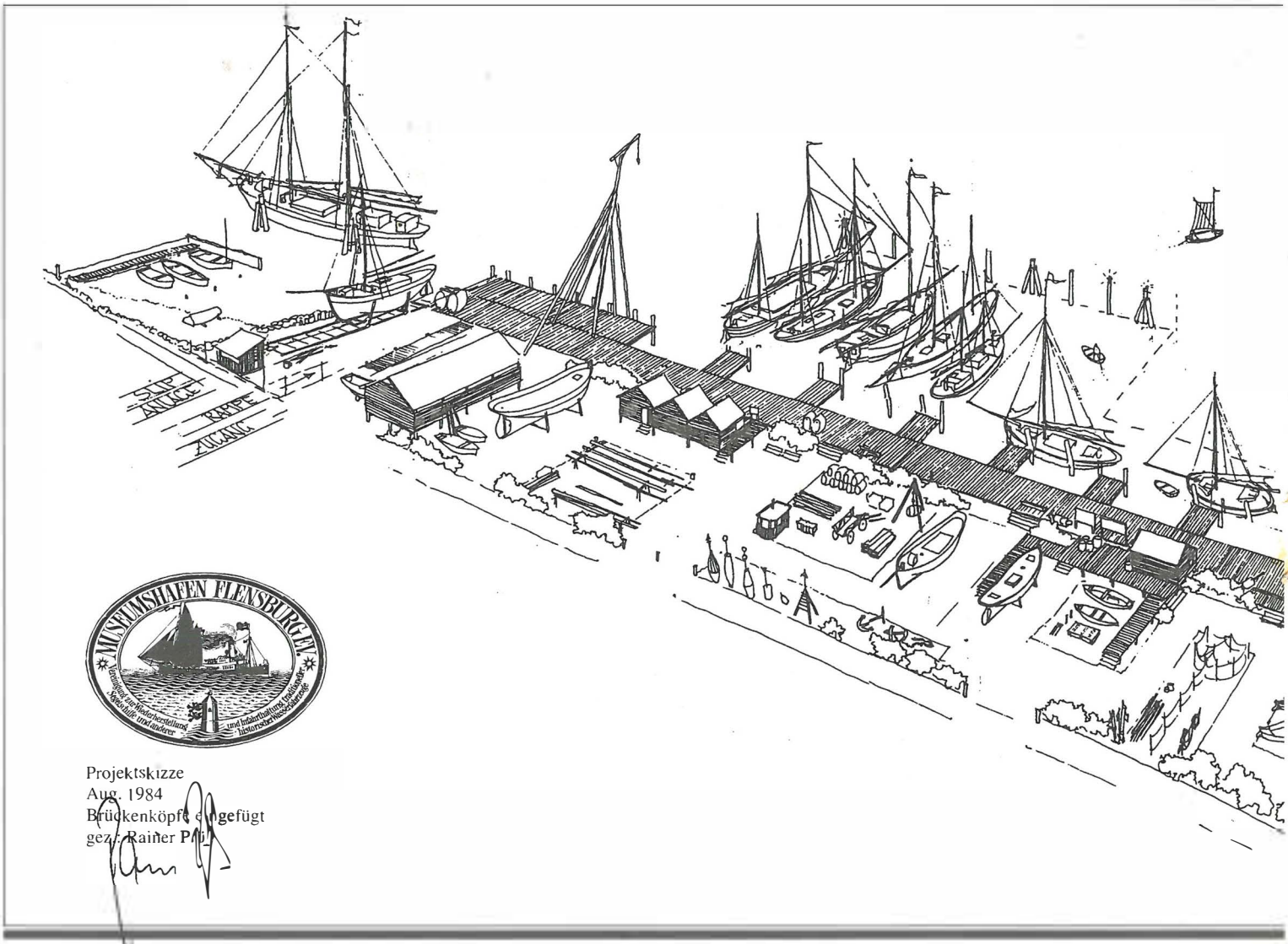
Hier am Schiffbrückplatz liegt ein kleiner Bootsverleih. Der Wasserstand ist so extrem niedrig, wie es nur selten zu sehen ist, und etliche Schaulustige haben sich eingefunden. Erst auf den zweiten Blick entdeckt man, daß sich einige der Boote zwischen den Dalben an ihren eigenen Leinen aufgehängt haben, „Flugboote". Man bringt offensichtlich gerade den Rest der Flotte in tieferes Wasser in Sicherheit. 1-2 mal im Jahr ist der Wasserstand heute so niedrig, daß wir auch am Bohlwerk nur mit erheblichen Mühen auf unsere Schiffe gelangen. Aber kaum jemand weiß, daß man heute bei extremem Niedrigwasser unter der Plattform des Schiffbrück-Kais mit dem Beiboot spazierenfahren kann, um direkt unter den parkenden Autos an dem alten Strand ungesehen auszusteigen. Der „Strand" sieht da genauso aus, wie auf diesem Bild.

Auch etliche der Jollen und Beiboote des Museumshafens sehen heute so aus wie auf diesem Bild. Fotos wie dieses helfen uns bei der Vervollständigung der regionalen „Typenkunde".

Nur den Bootsverleih gibt's nicht mehr. Ein Bootsverleih im Flensburger Hafen? Das gab es, wie man auch auf dem Foto sieht, tatsächlich. Einer? Mehrere! Zwischen all den Dampfern und Seglern war auch für die kleinen Spazierfahrten Platz.

Ob es demnächst wieder einen kleinen Bootsverleih mit Ruderbooten geben wird? Wahrscheinlich wird auch das noch ein Jahrzehnt brauchen, denn es heißt, das würde den Schiffsverkehr im Innenhafen zu sehr behindern. Ist ja auch verständlich, bei dem rasanten Betrieb zwischen all den großen Dampfern im Flensburger Hafen. R.P. ■

Wenn Sie noch solche oder ähnliche Fotos besitzen, würden wir uns freuen, wenn wir da mal einen Blick drauf werfen könnten. Wie gesagt – für die Recherchen über die Vergangenheit des Hafens.



Projektskizze
Aug. 1984
Brückenköpfe eingefügt
gez.: Rainer P

Eine Chance für Flensburg...

In Zusammenarbeit mit dem Schiffahrtsmuseum und dem Verkehrsverein hat der Museumshafen ein Konzept zur Gestaltung und Profilierung des Küstenbereiches Nordertor bis Hafenspitze vorgelegt.
Das Konzept versucht, eine der Geschichte und Tradition Flensburgs angemessene und zukunftsorientierte Nutzung des Quartiers an der Schiffbrücke zu vermitteln.

Es ist offensichtlich. Etliche verfallene Gebäude und Baulücken finden mangels klarer Perspektiven und Planungsvorgaben für dieses Quartier keine Investoren für Restaurierung oder Neubau. Andere Gebäude werden nicht ihrer Bedeutung und ihres Potentials entsprechend genutzt. Das führt auch im Bereich der Gastronomie zu einer Entwicklung mit negativer Öffentlichkeitswirkung. Ein schlüssiges Gesamtkonzept soll hier für eine zukünftige Orientierung sorgen und zu einer Vernetzung der bestehenden Anziehungspunkte führen.

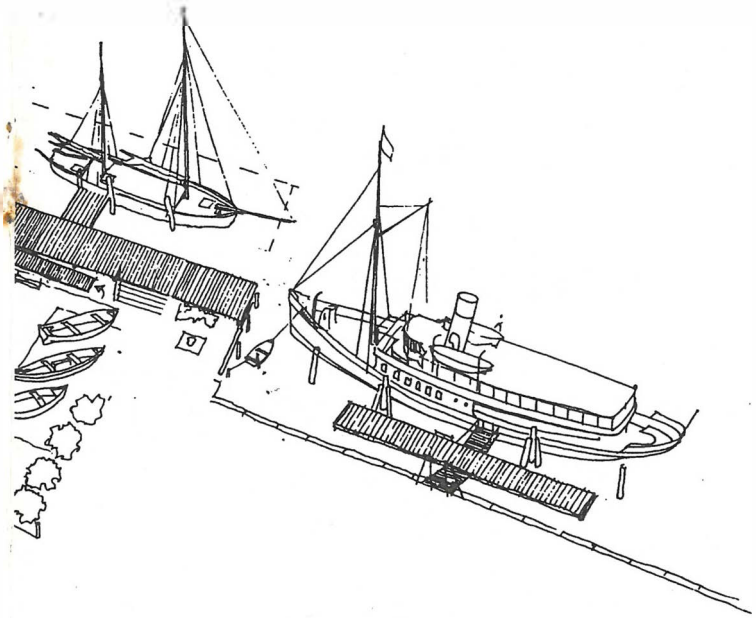
Ziel des vorgelegten Konzeptes ist die städtebauliche und konzeptionelle Ausgestaltung der nördlichen Altstadt zu einem historisch, maritimem Erlebnisbereich, um einen Anziehungspunkt mit überregionaler Ausstrahlung, d.h.ein attraktives Umfeld für Tourismus, Tagungen und Seminare, Bildungs-und Freizeitangebote bis hin zur Größe und Anziehungskraft der Rum-Regatta und des Dampf-Rundum zu schaffen. Dabei sollen aufbauend auf die Geschichte dieses Bereiches von Hafen und Schiffahrt, Strandwerften und Werkstätten, Speicherhöfen und Handel, die bestehenden Einrichtungen sowie dazu passende originelle Gastronomie sinnvoll miteinander verknüpft werden.

Durch eine städtebauliche Gesamtplanung für diesen Bereich sollen klare Perspektiven für Investoren dargestellt und die Schaffung eines attraktiven, zusammenhängenden Erlebnisbereiches ermöglicht werden.

Elementarer Bestandteil des Konzeptes ist ein Freilicht-Areal am Museumshafen. Dieses stellen wir hier vor.

Bereits 1986 entstanden erste Zeichnungen zur Erweiterung des Museumshafens um einen Ausstellungs- und Werkstattbereich auf dem Gelände direkt hinter dem hölzernen Bohlwerk im Sinne eines Freilichtmuseums mit lebendigen Werkstätten.

Schon damals zeigte sich das große vorhandene Potential der Altstadt und ihrer schiffahrtsbezogenen Orte und Objekte, die auf eine zukunftsorientierte Verknüpfung warteten. Das Schiffahrtsmuseum und der Museumshafen waren das Zentrum dieser Überlegungen. Die Verbindung von Museumshafen und Schiffahrtsmuseum mit einem Freiluft-Areal wären in der dann vorliegenden Kombination, also: vorhandener Museumshafen, Historischer Krahn, Lüttfischerhafen, Alexandra, Schiffahrtsmuseum mit Rum-Museum nicht nur in



Deutschland, sondern europaweit ein einmaliges Angebot, das in dieser Form so nirgends existiert. Eine Chance für Flensburg.

Auf diesem Platz lag die alte Flensburger Werft, hier wird angeknüpft an die alte Schiffahrtsgeschichte Flensburgs, also kein aufgesetztes Konzept, sondern die zielgerichtete Nutzung von Gegebenheiten und vorhandenen Qualitäten, die anderenorts nicht für Geld und gute Worte geschaffen werden können.

Das Freiluft-Areal

Der Konzept-Teil „Freiluft-Areal" verbindet mehrere Aspekte in einer sinnvollen Kombination. Es gliedert sich in zwei Bereiche:

❶ Der nördliche Bereich, der auch infrastrukturelle Verbesserungen zum Betrieb des Museumshafens aufweist. Er schafft Arbeitsmöglichkeiten für den Erhalt und die ständige Restaurierung der Schiffe (dazu sei bemerkt: die Schiffe liegen hier freiwillig. Sie müssen durch eine gute Infrastruktur am Ort gehalten werden, damit der Museumshafen attraktiv bleibt). Hier ergibt sich die Möglichkeit, ähnlich wie in anderen Freilichtmuseen, lebendige offene Werkstätten zu betreiben, d. h. die Gäste und Besucher am Leben und Treiben des Museumshafens „offen-sichtlich" teilhaben zu lassen. Der Besucher will beteiligt sein, er will hinter die Kulissen gucken. Er will sehen, wie es funktioniert, will sehen, wie Dinge entstehen. Er will Zusammenhänge erkennen, Einblick haben, Anteil nehmen und eingebunden sein. Das ist Erleben von lebendiger Geschichte und Gegenwart.

Dieser Bereich der Werkstätten kann auch genutzt werden für die im Gesamtkonzept aufgezeigten Seminare, Werkstattwochenenden und Kurse.

Der Werkstatt-Bereich setzt sich zusammen aus einem kleinen Boots-Lagerschuppen, in dem kleine Beiboote und Jollen gelagert, getrocknet und bearbeitet werden können, sowie einer aneinandergereihten Gruppierung von 3-4 sog. Fischerhütten oder Werfthütten, die kleine Handwerke aufnehmen können, d.h., hier könnte ein Segelmacher arbeiten, hier könnte ein Bootsbauer seine Werkzeug-Hütte haben. Diese Werkstattbereiche sind zusammen mit einem offenen Arbeits-„Platz", in dem Masten und Rigg-Teile aufgearbeitet und neugebaut werden können, völlig als lebende Werkstatt einsehbar gestaltet. Sie sind in ähnlicher Bauart errichtet, wie die schon jetzt am Bohlwerk stehende Wachhütte. Diese kleinen Hütten haben schon früher hier gestanden und sind auf alten Stadtansichten auszumachen.

An dieses Areal schließt sich im Norden die geplante Slip-Anlage für die kleineren Fahrzeuge des Vereins an. Auch diese nach historischem Vorbild gebaut und voll funktionsfähig. Hier kann man die eindrucksvollen Bäuche der Schiffe bewundern nach dem Motto: „und was ist eigentlich kalfaten...?" Das Areal schließt nach Norden ab mit dem historischen Lüttfischerhafen und dem Anleger der Hafenfähre.

❷ Der südliche Bereich. Hier findet sich im Anschluß an den Werkstatt/Werftbereich ein großes Ausstellungsgelände für die Zeugen der alten Zeit. Ausstellung von nicht mehr seefahrtstauglichen, aber erhaltenswerten historischen Rümpfen, die die Schiffahrtsgeschichte der Ostsee dokumentieren, Seezeichen, Schiffszubehörteile, Ladegeschirr usw., sowie ein Bereich der Darstellung der Küstenfischerei, wie sie hier traditionell zu Hause ist. Die gesamte Anlage kann ohne aufwendige Maßnahmen hochwassergeschützt ausgeführt werden, d.h. die geplanten Hütten werden wie die bereits vorhandene Wachhütte auf Pfahlgründungen gestellt und vom Hochwasser unterlaufen. Das gleiche gilt für die Ausstellungsobjekte. Sie können durch die Art ihrer Aufstellung durchspült und umspült werden, ohne daß sie Schaden nehmen.

Ausstellungsstücke für diesen Bereich sind bereits in großer Zahl auch im Bestand des Museumshafens vorhanden und können darüberhinaus in kürzerer Zeit ohne größere Kosten beschafft werden.

Zur Zeit werden Realisierungskonzepte entwickelt, die die Einrichtungs- und Folgekosten ermitteln und die Möglichkeiten einer eigenen Trägerschaft der Anlage untersuchen. Denn der Verein Museumshafen kann eine derartige Anlage nicht noch zusätzlich aus eigener Kraft umsetzen und betreiben. Dieses Projekt kann nur mit Hilfe der regionalen Wirtschaft umgesetzt werden, und sie hat bereits Interesse signalisiert.

Eine auf diese Weise entstehende Gesamtanlage im Zusammenklang von Schiffahrtsmuseum, den Schiffen des Museumshafens, dem Historischen Krahn von 1726, der historischen Werft und Lüttfischerhafen, dem Freiluft-Areal,

☞

den lebenden Werkstätten und der Alexandra wäre einmalig in der Bundesrepublick und Nordeuropa.

Sie ist eine Chance, Flensburg nach außen zu profilieren, der großen Schiffahrtsgeschichte der Stadt Ausdruck zu verleihen und gleichzeitig einen Beitrag zu leisten für die Lebensqualität im Herzen dieser Stadt.

Zielgruppen für die Nutzung des gesamten Erlebnisbereiches sind zum einen Individualtouristen und Reisegruppen im Zusammenhang mit Aktivitäten des sanften Tourismus mit speziellen Urlaubs-Seminar-Angeboten wie z.B. Kurse über Geschichte, trad. Handwerk und trad. Seefahrt, mit praktischem Teil in den Werkstätten„Rum-Seminare" usw. Zweite Zielgruppe sind Firmen oder Institutionen als Veranstalter von Tagungen, Schulungen, Präsentationen, Incentives u.ä. im kleineren Rahmen (bis max. 100 Pers.), denen für spezielle Ereignisse individuelle attraktive Möglichkeiten für Unterbringung, Verpflegung, Tagungsräume und Rahmenprogramm in einem originellen, historisch maritimen Umfeld angeboten werden sollen.

Welche Bedeutung eine solches Angebot auch in Zusammenhang mit dem besonderen Profil der Stadt im Bereich maritimer Ausbildung, Forschung und Technik hat, wird deutlich, wenn man sich vorstellt, daß u.a. internationale Kongresse und Tagungen z.B. im Bereich Schiffsbetriebstechnik und -forschung in einem solchen Umfeld abgehalten werden können.

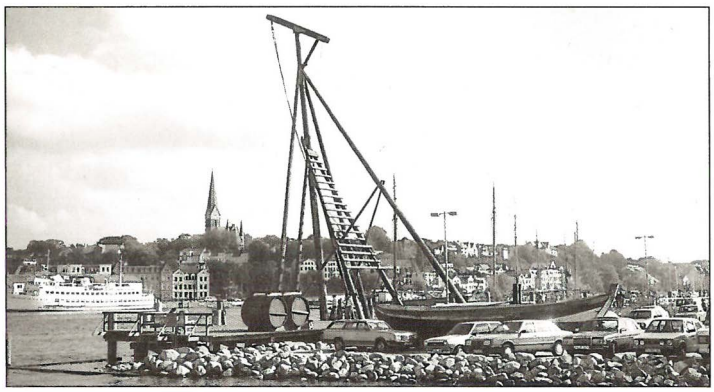
Insgesamt wird die Weiterentwicklung dieses Hafenbereiches zu einem historisch, maritimen Erlebnisquartier die Identität und Attraktivität Flensburgs als Tourismusziel, Tagungs- und Wirtschaftsstandort stärken und damit auch die wirtschaftliche Lage allgemein positiv beeinflussen.

Rainer Prüß

(Anm.: Diese Auszüge und Kommentare zum Konzept sind keine Planungsfakten, sondern Vorschläge)

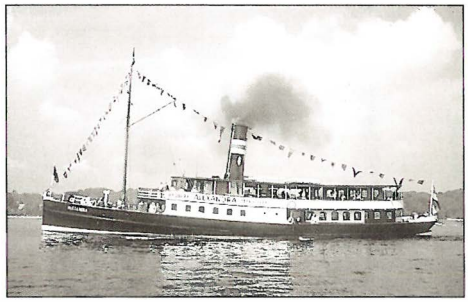
Erste vorstellbare konkrete Maßnahmen:

1. Ausarbeiten einer städtebaulichen Gesamtplanung und Kostenschätzung
2. wasserseitige Gestaltung der Küstenlinie nördlich des Bohlwerks (Slipanlage, hist. Lüttfischerhafen, Fähranleger (bereits in Arbeit), Promenade bis Nordertor)
3. Restaurierung und Ausbau Haus Schiffbrücke 40 als Werftmuseum (bereits angekauft)
4. Umgestaltung der Parkplätze am Bohlwerk zur hier beschriebenen Erlebnis-Freifläche, Schaffung eines Ein- und Aussteigeplatzes für Bustouristen bei gleichzeitiger Einrichtung eines Bus-Parkplatzes außerhalb der Altstadt (mit Service für Busfahrer)
5. Verkehrsberuhigung Schiffbrücke, Sperrung für Schwerlastverkehr
6. Restaurierung und hochwertige Neueinrichtung des hist. Hotels „Kayser's Hof" (Vorschlag)
7. Analyse und Neuordnung der Küstengastronomie

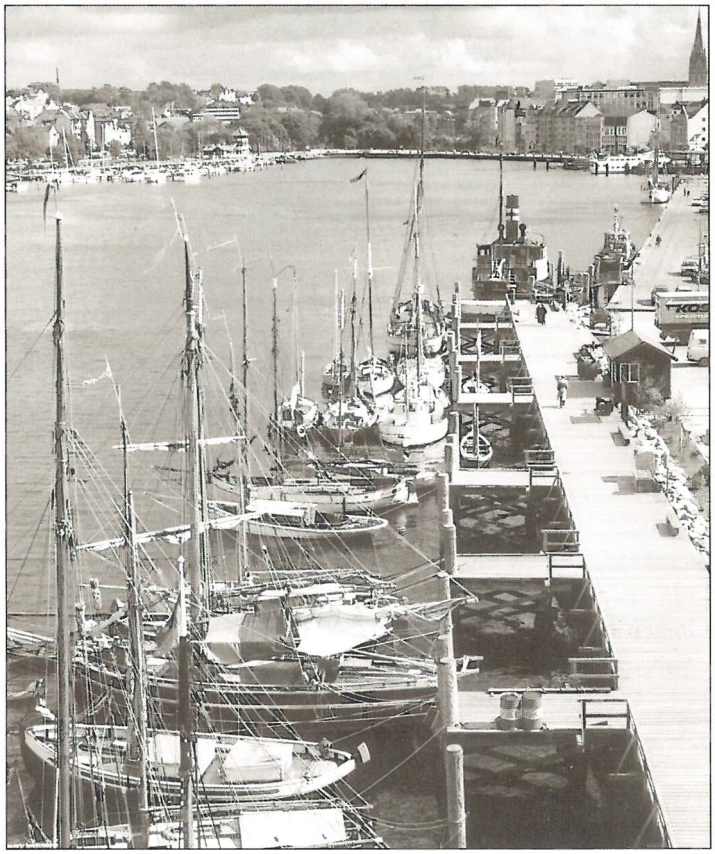


Hist. Krahn von 1726

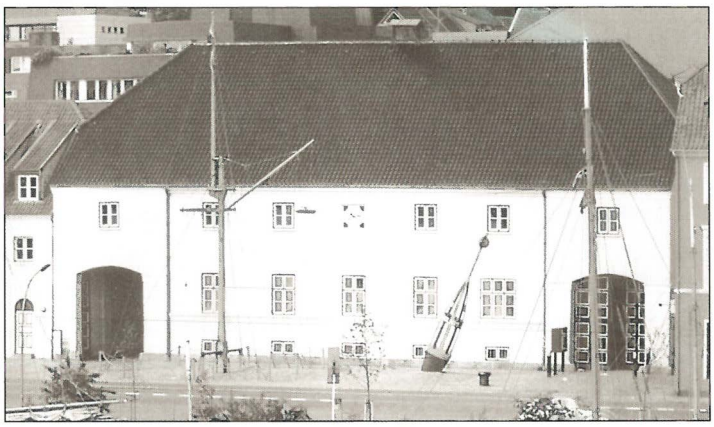
Vereinshaus



Alexandra



Am Museumshafen



Schiffahrtsmuseum

Termine und Nachrichten

BOHLWERK ELEKTRIFIZIERT

Es ist soweit! Das Bohlwerk bekommt endlich eine sicherheitsgerechte Elektrifizierung. Die Mitgliederversammlung hat nach eingehender Diskussion aus drei Vorschlägen eine Lösung ausgesucht. An den Brückenköpfen werden ISO-Kästen montiert, die mit spritzwassergeschützten CEE Dosen, Fi-Schaltern, Sicherungsautomaten und Zwischenzählern ausgestattet sind. Die Kosten für die Errichtung der Stationen, sowie der Verbrauch, werden von den Schiffseignern getragen. Die Kosten für die Ausstattung und Versorgung der Wachhütte, der Krahnplattform und der Gästebrücke sowie der Zuleitungen trägt der Verein.

SACKUNGEN

Erhebliche Sackungen sind im Bereich des hölzernen Bohlwerks zu verzeichnen. Nach der erfolgten Restaurierung sind schon wieder ganze Abschnitte der Pier auf dem Wege ins Wasser. Man muß einmal in der Wachhütte am Museumshafen gestanden haben, um die starken Vibrationen der ganzen Anlage zu spüren, wenn die Schwerlastwagen über die Schiffbrücke donnern oder die Busse und Sattelschlepper auf dem Parkplatz stundenlag „herumdieseln". Enorme Achslasten gekoppelt mit großen Vibrationen bringen die ganze Küste ins Rutschen, denn auch die Steinpier ist betroffen. Die Wasserbauer wissen längst durch Bodengutachten und praktischen Erfahrungen bei Gründungsarbeiten, daß die ganze Küste auf einem wabbrigen Schlammgrund liegt. Die Folgekosten der Schwerlast-Vibrationen sind im ganzen Hafenbereich nicht abzuschätzen, und auch die Schäden an Gebäuden werden sicher oft nicht im ursächlichen Zusammenhang gesehen. Auch am Gebäude des Schiffahrtsmuseums wurden die neuen Setzrisse gerade wieder schön gespachtelt und übergemalt. Zahlt ja die Stadt. Ist ja 'ne eigene Kostenstelle. Verkehr ist ein anderes Amt.

NEU IM VEREIN

„CHARLOTTE" Baujahr 1925 in Glyngøre am Limfjord. Noch ein wunderschöner Haikutter, der die Darstellung der Baugeschichte dieses Kuttertyps im Museumshafen abrundet. Dieter Grote, neuer Vorsitzender des Vereins, hat es geschafft. Die Restaurierung dauerte von 1985 – 1993 und bestand aus der bewährten Mischung von Abenteuer, Frust und Lust. Ein handiger 12,50 m langer Rumpf mit 100 qm Segelfläche, dessen Restaurierung nach Klasse GL100 A5 erfolgte. Das ist neben der gelungenen Restaurierung wieder ein guter Beitrag zur Sicherheit auf See. Der Kutter läuft zur Zeit in Südspanien/Malaga mit Kapitän Heiner Kutcz. Er ist Heimat für 4 Jugendliche in sozialpädagogischer Betreuung (Siehe Seite 11).

AUCH NEU IM VEREIN

„ALBATROS" 23 m Hochsee-Tjalk und nicht zu übersehen im Museumshafen. Insider und Freunde nennen das Schiff in leichter Abwandlung liebevoll „Albert Rost", obwohl kein Rost zu sehen ist, aber es ist ein Stahl-Rumpf, und damit ist der Weg gewiesen und die Art der zukünftigen Beschäftigung der Eigner aufgezeigt. Birgit und Günther Wulf haben sich ihren Traum erfüllt. Wir werden demnächst berichten.

HOCHSEE-TJALK „ALBATROS""

„FINGER AB...?"

Medizin und ärztliche Kunst auf Segelschiffen.
Was mach ich, wenn...? Fragen gab es viele. Vorstellbare Situationen auch (die meisten mehr oder weniger schrecklich), aber wer sich mit möglichen Unglücksfällen an Bord vorher auseinandersetzt, weiß im entscheidenden Fall, was zu tun ist. Klaus Esenwein, Arzt aus dem Freundeskreis des Museumshafens, gab eine eindrucksvolle Vorstellung über die richtigen Entscheidungen zur richtigen Zeit. Hilfe mit Bordmitteln oder Rettungshubschrauber? Woran erkenne ich die Schwere einer Verletzung? Woran sehe ich, was zu tun ist? An zwei Abenden lief diese Veranstaltung, und mancher ist etwas nachdenklicher, aber auch etwas sicherer nach Hause gegangen.
Diese Veranstaltung war Teil unserer Reihe „Das Bullauge", die in einer bunten Mischung aus Schiffshistorie, Seemannsbrauch und Seemannsgarn, unterhaltsamen oder informativen Veranstaltungen besteht. Sie werden über die Tagespresse angekündigt. (Für weitere thematische Anregungen und Hinweise sind wir dankbar. Kontakt: G. Büker (Schiffsarchiv u. Historie) Tel. 73752.)

BITTE VORMERKEN

Rum-Regatta:
13. – 15. Mai 1994
(wie immer am Himmelfahrts-Wochenende)

Pfingstregatta in Rudkøbing:
20. – 22. Mai 1994
und Generalversammlung der dänischen Freunde von „Træskibs Samslutning" am 22.Mai

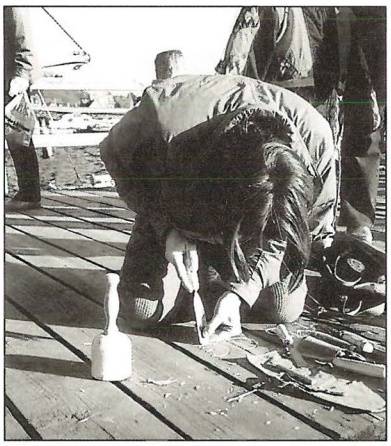
Gaffelrigg-Fischerfest Greifswald Wiek
16 + 17. Juli 1994

Apfelfahrt:
immer letztes Wochenende in den Herbstferien

Die Brandung trifft den Seemann hart…

Apfelfahrt 93

Der Wettergott war wieder gnädig. Und die größte Attraktion war das Seestück „Windstärke 12 bei Kap Holnis", als Fotoaktion inszeniert von Ole Stichling, dem neuen Schipper der AURORA. Der Apfelsaft und die leckeren Spezialitäten der Region erfreuten sich allgemeiner Beliebtheit. Alles ging weg wie warme Äpfel. Endlich konnte auch der Bohlenschnitzer die langersehnten neuen Initialen der „Besitzer" verewigen…
Im übrigen –
man trägt wieder Hut!



Fotos diese Seite: Brigitte Rössel, Rainer Prüß, Dieter Grote

Museumshafen Hut-Volä

DenVerkäufern, klein und groß, steht ein Hütchen ganz famos…

2-Zylinder-Bratwurst…

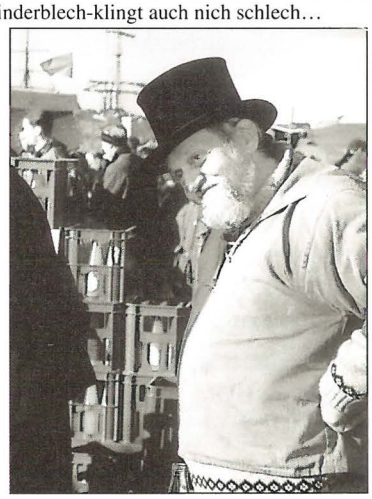
Der Zylinder-Erfinder:…346, 347, 348,– Mist… 2 Äpfel fehlen!

Zylinderblech-klingt auch nich schlech…

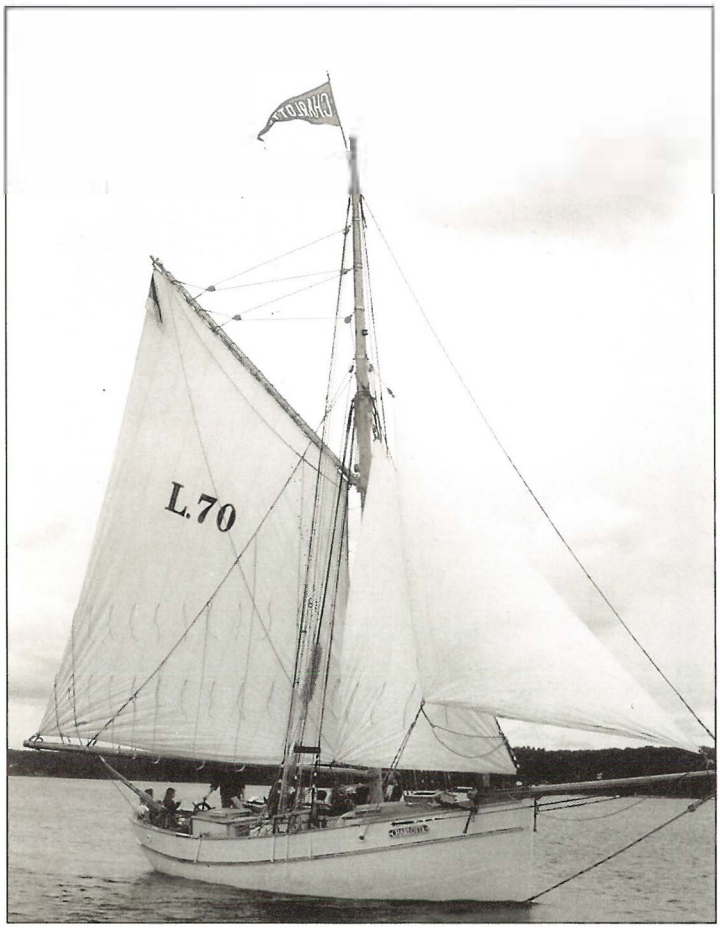
Äh, mmmh äh, …

Nun nehmen Sie doch schon!

Ob der Fisch zu alt is…?



Waaas?–SiemögenmeinenSaftnicht?



Charlotte auf Jungfernreise: Sie segelt tatsächlich! *Foto: Jochen Rehberg*

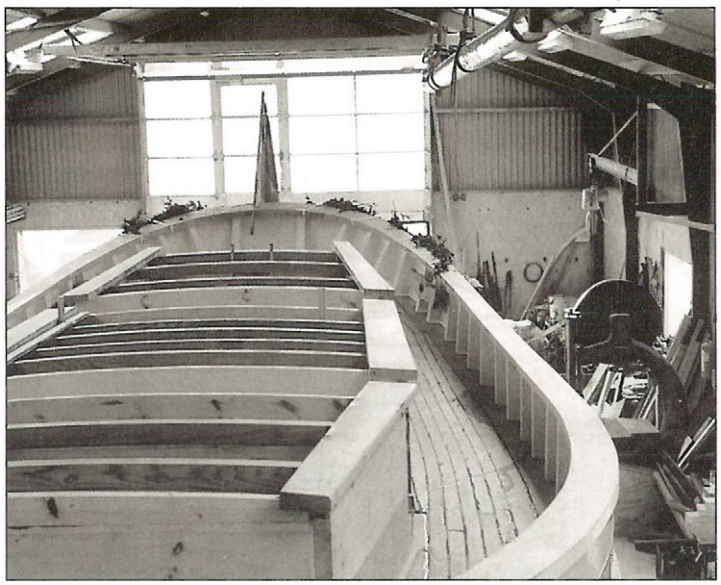
Der Sekt floß in Strömen... *Foto: Brigitte Rössel*

Die Schlacht um's kalte Buffett *Foto: Brigitte Rössel*

Charlottes Taufe

Im Frühjahr 93 wurde nach langer Restaurierung CHARLOTTE auf der Werft von Christian Jonsson in Egernsund getauft und gebührend „gewässert".

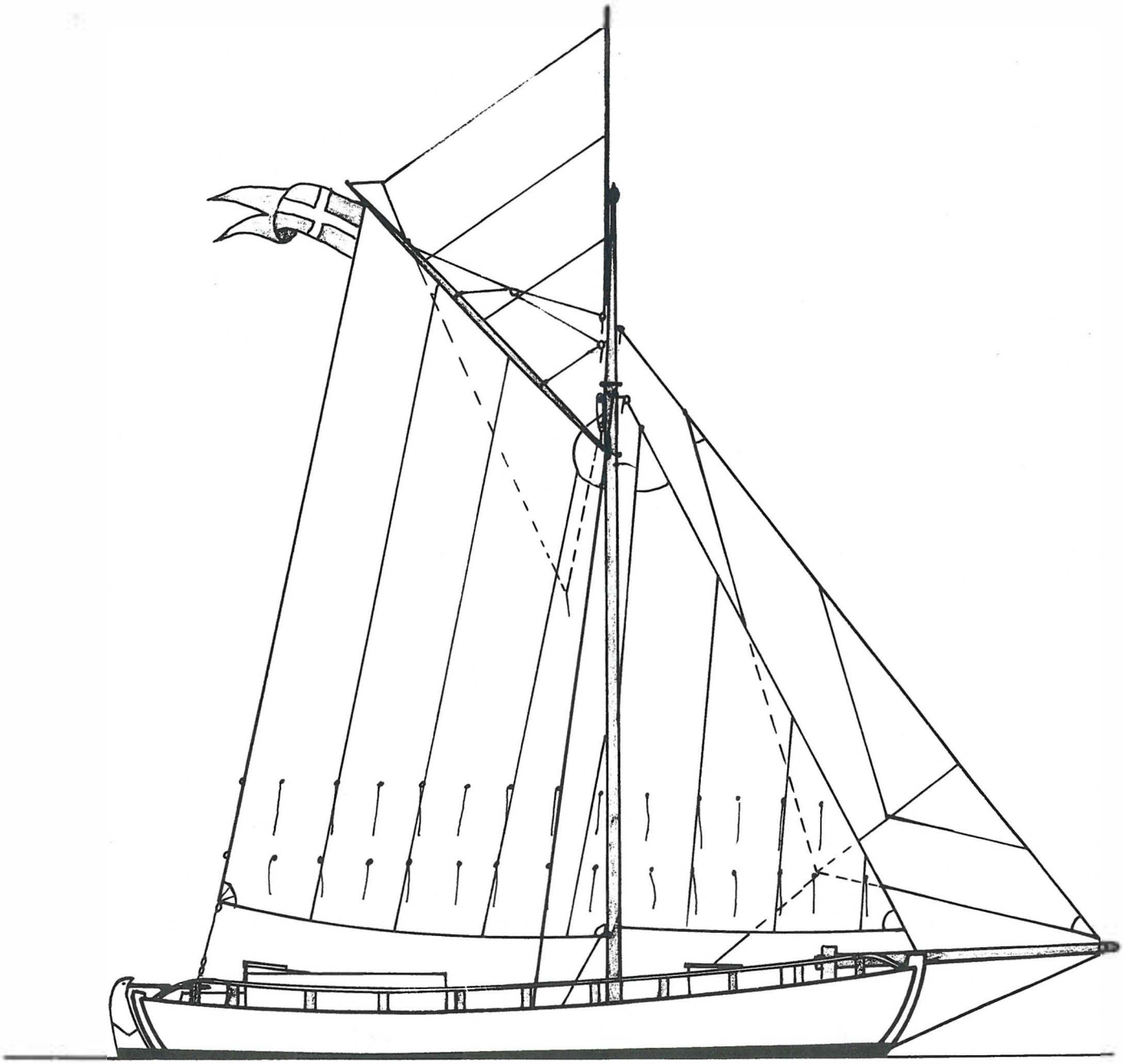
Charlotte ohne „R", in locker dänischer Schreibweise... *Foto: Tony Kuric*



Charlotte oben ohne... *Foto: Brigitte Rössel*

„Die schwebende Jungfrau", ab ins nasse Element. *Foto: Dieter Grote*

Stilleben mit Taufeimer und „Nebelhorn" *Foto: Brigitte Rössel*



Gattung: Fischereifahrzeug, Takelung: Kutter, Baujahr: 1957, Werft: Ejvind Henningsen, Rantzausminde (Svendborg) DK, Baumaterial: Lärche/Eiche, Segelfläche: 52 qm
Gesamtlänge: 13 m, Rumpflänge: 9,80 m, Breite: 3,40 m, Tiefgang: 1,60 m, Motor: 2 zyl. Diesel Bukh 20 PS, Eigner: Gerd u. Gerda Büker

Serie: Die Schiffe des Museumshafen Flensburg

Lachs Kutter

VAAR

1957

Die Geschichte des Lachskutters „VAAR".

„Ich dachte, Du wüßtest, daß auch wir in Dänemark tüchtige Bootskonstrukteure hatten", bemerkte Kapitän Carl Lorenzen trocken, als Kai Lund (Autor der Bücher Vinden er Vor) 1975 beim Loben und Bewundern des schönen Fischerbootes „VAAR" die Typenbezeichnung „Colin Archer" gebrauchte. Carl Lorenzen korrigierte ihn mit dem Hinweis, daß die Linien von „VAAR" dänischen Ursprungs und weit älteren Datums sind.

Der Riß von „VAAR" ist nach einer Zeichnung von Skibsbygmester Eggert C. Benzon, Nykøbing für einen Lachskutter übernommen, der 1867 in Neksö/Bornholm gebaut worden war. „VAAR" ist altdänisch und bedeutet Foraar = Frühjahr oder Frühling.

Kapitän Lorenzen war damals 67, als er sich 1957 aus der Berufsschiffahrt zurückzog. Sein Schiff „HAVET" war einer der letzten dänischen Frachtseglerund segelt heute als SEUTE DEERN II für das deutsche Jugendwerk zur See Clipper. Carl Lorenzen hatte klare Vorstellungen, wie sein Boot für den Lebensabend aussehen sollte. Fischen wollte er damit, und die Fischerei sollte leise und schonend vor sich gehen, nicht mit einem lauten und stinkendem Motorkutter. Für ihn kam nur ein Segelfischerboot in Frage. Und nur die beste Konstruktion, die dänische Bootsbaukunst je hervorgebracht hat. Hervorragende Segeleigenschaften sollte es haben und dabei noch sehr elegant und ästhetisch aussehen. Nach seinen Vorstellungen kam dafür nur der Entwurf von E.C. Benzon in Frage. Diesen Entwurf hat er fast originalgetreu übernommen. Allerdings hat er die Kajüte für die Bequemlichkeit in der Freizeitfischerei um eine Handbreit in jede Richtung vergrößert, was dem Gesamteindruck aber keinen Abbruch tut.

Das Boot diente ihm viele Jahre zur Lust- und Freizeitfischerei. Es war 25 Jahre auf „Jacobsens Plads" in Troense beheimatet und im Großen Belt und im Kattegatt in jedem Fischereihafen bekannt.

Mich freut es ganz besonders, wenn ich in Troense oder Lundeborg zu Gast bin, wenn irgendein „steinalter" Mann sinnig an der Pier steht, VAAR wiedererkennt und wir über VAAR und Carl Lorenzen ins Gespräch kommen. So erfahre ich immer wieder ein paar neue Details aus der Vergangenheit dieses Schiffes.

1977 verkaufte er das Boot an den Skibsbygmester Michael Kiersgaard (Svendborg).

1979 erwarb es Poul Hartwig Nielsen (Troense).

1981 wurde die Bünn trockengelegt und der alte Nordenbro-Benzinmotor durch einen 20 HK Volvo Dieselmotor ersetzt.

1986 erwarb es Uffe Poulsen (Sønderborg).

Uffe Poulsen wollte die Bünn beseitigen und die Kajüte nach vorne verlegen und für seine Bedürfnisse vergrößern.

Diese Veränderungen wären so umfangreich und teuer ge-

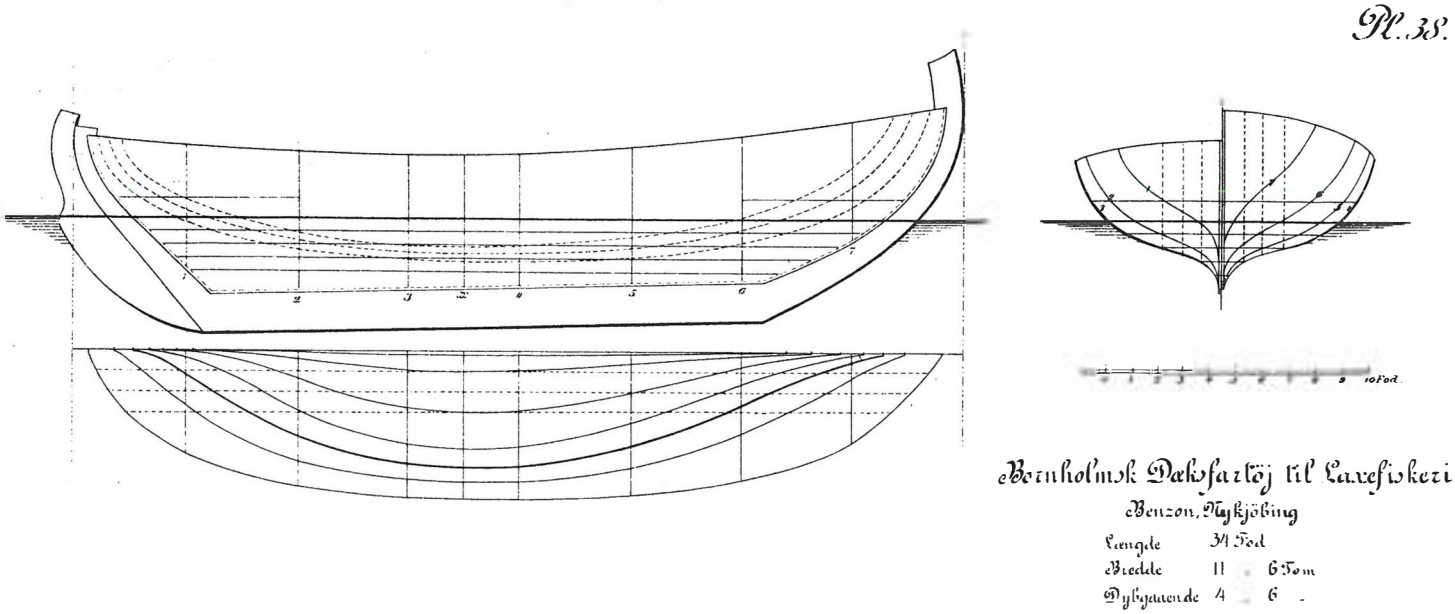
☞

Die Bornholmer Lachskutter

Praktisch, praktisch, so ein Deck...

Als in einer Sturmnacht 1864 177 Fischer vor Bornholm ertranken, beauftragte die Regierung in Kopenhagen eine Untersuchungskommission, das Unglück zu untersuchen und Vorschläge für die Verbesserung der Seesicherheit der Bornholmer Fischer zu machen.
Bis dahin gebrauchte man ausschließlich offene Boote. Es waren spiegel- oder spitzgattige Fahrzeuge von ca. 18 Fuß Länge, die Bornholmer „Egen"=Eichen, verwandt mit der Blekingege (Blekingeka) aus der schwedischen Landschaft Schonen. Sehr seetüchtige Fahrzeuge, die auch von den schwedischen Fischern verwandt wurden, die diese Boote auf Bornholm bauen ließen. Die Fischer bevorzugten die offenen Boote, weil sie damit leichter am Treibnetz oder an der Treibangel arbeiten konnten. Während sie sich mit den Knien an der Bordwand abstützten, hatten sie beide Hände frei zum Hantieren mit den Netzen. Dieser „Vorteil" war teuer erkauft. Bei schwerem Wetter mußte ständig geöst werden. Die Fischer kämpften nicht nur um den Fang, sondern um ihr Leben und jeder vierte Fischer fand damals sein Grab nicht an Land.
1867 konstruierte Eggert C. Benzon, Schiffbaumeister aus Nyköbing/ Falster, im Auftrage der dänischen Regierung ein gedecktes Fahrzeug, welches sich durch eine bemerkenswerte Seetüchtigkeit auszeichnete. Die dänische Regierung verlangte ein Fahrzeug, das die gleichen Eigenschaften haben sollte, wie die norwegischen Lotsenboote, nach ihrer Herkunft von den Hvalerinseln (Hvalöer) als „Hvalerboote" bezeichnet. Damals noch offene Boote, die später auch Colin Archer als Vorbild bei der

Entwicklung seiner ersten Lotsenboote dienten. Die verblüffende Ähnlichkeit von Benzons Konstruktion von 1867 und Colin Archers Lotsenboot von 1872 mit den Hvaler und Kosterbooten, ist dann nicht mehr verwunderlich, bedenkt man noch, daß die Inselgruppen der Hvaler (Hvalöer) und Koster an der schwedisch-norwegischen Küste dicht beieinanderliegen. Die schwedischen Fischer sollen, aus mir bisher unbekannten Gründen, die Koster-Inseln verlassen und sich mitsamt ihren Booten auf den Hvalerinseln niedergelassen haben.
Der Verdienst beider Konstrukteure liegt darin, daß sie die Linien der überlieferten Boote verbessert haben, harmonischer im Vorschiff gestaltet haben, was eine enorme Wendigkeit und Schnelligkeit im Vergleich zu den herkömmlichen Booten verlieh, insbesondere aber die Seesicherheit der Boote durch „eindecken" enorm zu verbessern. Skeptisch wie die Fischer nun mal waren – büßten sie doch Bewegungsfreiheit und Sicherheit beim Arbeiten über die niedrige Bordkante ein – dauerte es einige Zeit, bis diese Boote akzeptiert wurden. Es mußte erst ein weiteres Unglück die Entwicklung beschleunigen. 1872 gerieten mehrere Fischer vor Christiansö in einen schweren Sturm. Zwei Fahrzeuge, wahrscheinlich offene „Egen", gingen mitsamt den Besatzungen verloren.
Das Benzonsche Boot LAXEN konnte sich mit Leichtigkeit freisegeln und erreichte wohlbehalten den sicheren Hafen. Die Skeptiker waren überzeugt. Benzon (ebenso Colin Archer) kam den Bedürfnissen der Fischer entgegen und baute mitschiffs, nahe der Bordwand, verschließbare Arbeitsluken ein, von denen aus die Fischer, sitzend oder stehend das Fanggerät sicher über die niedrige Schanz an Bord nehmen konnten.
Erstmals war es möglich, nicht nur in Küstennähe, sondern auf dem offenen Meer zu fischen, und die Saison auf die weitaus ergiebigere Herbst- und Winterfischerei auszudehnen.



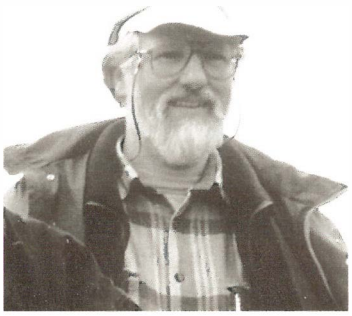
worden, daß Poulsen einen Neubau erwarb und das Schiff in Zahlung gab. So blieb dem Schiff dieser Eingriff erspart und es behielt seine ursprüngliche Form und Erscheinung, die den besonderen „Charakter" dieses Schiffes ausmachen.
Baadebygger Ebbe Andersen (Marstal) wollte dieses Boot, dessen Linien ihm als Vorlagen für seine erfolgreichen Laksekutter dienten, eigentlich für sich privat nutzen. Als ich ihn im Sommer 1989 auf einer Segeltour mit „VAAR" fragte, ob er sich vorstellen könnte, daß ich „VAAR" von ihm übernähme, schauten wir uns tief in die Augen, und Ebbe meinte: „Ich könnte mir gut vorstellen, daß es bei Dir in guten Händen ist." So wurden wir uns einig.

Das Bornholmer Geheimnis.

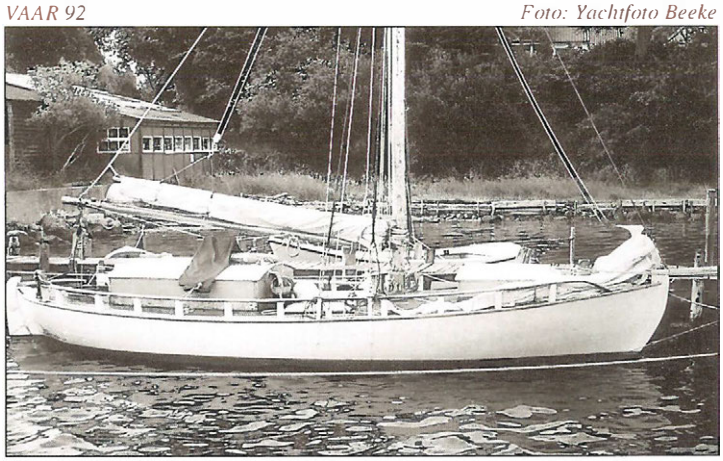
Außer dem Entwurf von E.C. Benzon von 1867 und den Aufzeichnungen des Konservators Chr. Nielsen noch vorhandener Boote um die Mitte dieses Jahrhunderts für das Handels- og Söfartsmuseet Helsingör existieren so gut wie keine Zeichnungen von diesen Booten.
Gebaut wurden diese Boote stets nach überlieferten „Mallen" und die Bornholmer Fischer und Bootsbauer gaben diese Vorlagen niemals außer Landes. Nach den Erzählungen der Fischer ging die Geheimniskrämerei soweit, daß havarierte „Bornholmer" in fremden Häfen nicht auf den Slip gingen, sondern von anderen Booten mühselig „heimgeleitet" wurden, damit kein Konkurrent das Geheimnis des Unterwasserschiffes zu Gesicht bekäme!? Die Bornholmer Boote waren, trotz ihrer geringen Größe, den anderen Booten an Seetüchtigkeit überlegen, zogen die Lachsboote doch in der Winterfischerei mit dem Lachs vor die großen Flußmündungen der deutschen und baltischen Ostseeküste. Daher waren die lokalen Fischer an den übrigen Küsten an diesem Typ interessiert.
Im Jahre 1887 bestellte der deutsche Seefischereiverein in Kolberg 10 Kutter dieses Typs und erhielt zwar „Bornholmer Lachsboote", aber fülliger und plumper, denn gebaut wurden sie stets auf Bornholm! So schafften es die Bornholmer, ihr kleines Geheimnis – sozusagen ihr Know-How – über lange Zeit für sich zu behalten, um immer die „Schnelleren" auf den Lachsgründen zu sein.

ps. Kaj Lund bezeichnet „VAAR" in seinem Buch Vinden er Vor: „Et af Danmarks dejligste brugs- og fritidsfartojer." So soll „VAAR" unverändert in seiner ursprünglichen Form und Erscheinung bleiben und ein würdiges Mitglied im Museumshafen Flensburg sein.

Gerd Büker
(der Mann mit der
weißen Mütze)



VAAR 92 *Foto: Yachtfoto Beeke*



VAAR 92 im Hafen von Troense, DK

VAAR, und so sieht sie von hinten aus.

13. – 15. Mai 1994

RUM REGATTA

MUSEUMSHAFEN FLENSBURG E.V.

Die Flensburger Rum-Regatta platzt aus allen Nähten, aber die Leute vom Flensburger Museumshafen sind sich einig: „Größe allein kann nicht das Ziel sein", so auch Dieter Grote, neuer Vorsitzender des Flensburger Museushafen e.V. Und es wird kräftig die Bremse getreten. Qualität statt Quantität.
Festhalten an den alten Leitlinien: Keine Mikrofone, keine Lautsprecherdurchsagen, keine Massenabfertigung, sondern alles „in Augenhöhe".

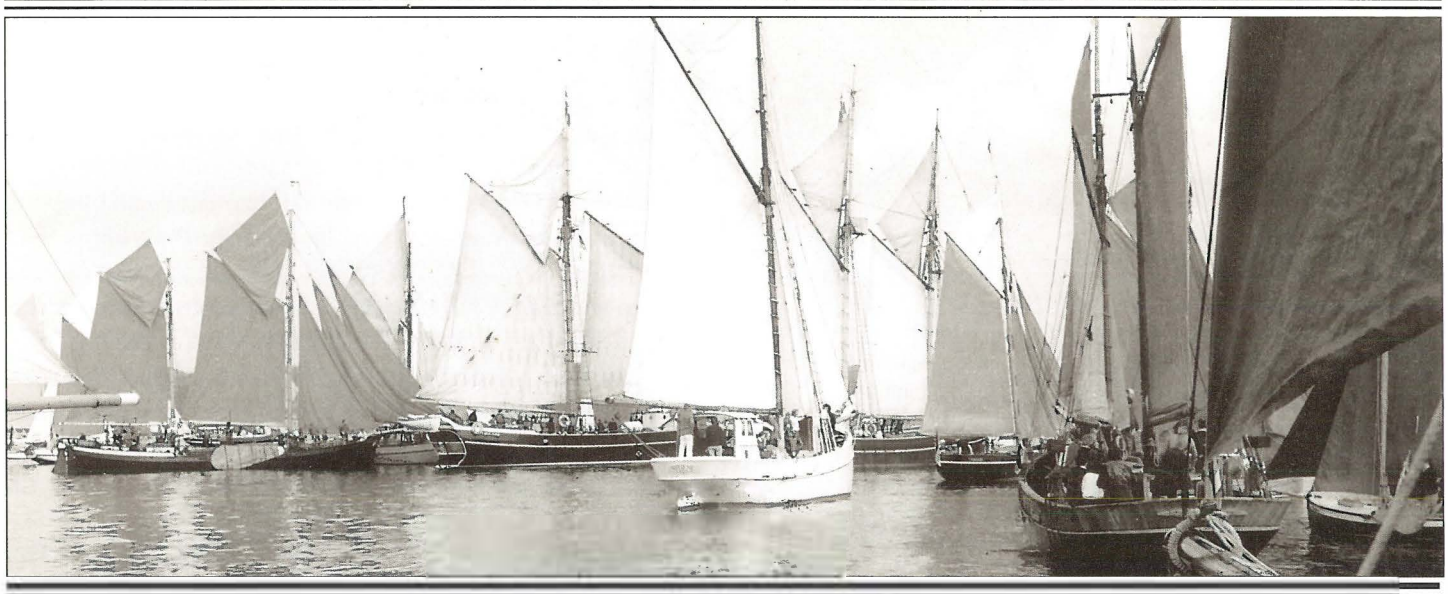
Die Rum-Regatta soll möglichst abspecken. Inzwischen gibt es erfreulicherweise die Spezial-Regatta für „Klassische Yachten" in der Kieler Bucht, und sie scheint sich zu einem echten Renner zu entwickeln. In der Vergangenheit waren diese rassigen Damen doch auch eher Regattaheimatlos und ohne echte Chancen gegen moderne HighTech Renner. Es blieb ihnen nur die Flensburger Rum-Regatta, da war man wenigstens annähernd unter „Gleichaltrigen", aber die segelnden Berufsfahrzeuge sind natürlich keine echten Gegner für die Classic-Yachten. Dieter Grote äußert sich denn auch fast erleichtert: „Wir sind sehr glücklich über diese Kieler Entwicklung, denn wir sind im 15. Jahr der internationalen Rum-Regatta wirklich an den berühmten Grenzen des Wachstums angelangt. Daß sich die Kieler Classic-Regatta so gut entwickelt, ist für uns eine große Erleichterung. Wir haben diese Yachten immer freundlich begrüßt, aber wir konnten ihnen eigentlich nicht auch noch eine echte Heimat bieten. Wenn jetzt welche von unseren alten „Classic"-Freunden kommen, werden wir sie natürlich auch weiter herzlich begrüßen, aber wir machen keine Yachten-Klasse mehr. Dafür ist jetzt Kiel da, und die racen ja auch wirklich."
Das gleiche gilt für die Dampfer. „Als wir vor Jahren ein Flensburger Dampfer-Treffen anregten, gingen wir von einer Erweiterung der Rum-Regatta aus.
Daß das Flensburger „Dampf-Rundum" dank der Bemühungen der „Alexandra" jetzt eine beeindruckende eigene Veranstaltung geworden ist, freut uns ungemein." Der Flensburger Hafen könnte beides zusammen zur gleichen Zeit auch gar nicht schlucken. Für große Dampfer ist schon jetzt bei der Rum-Regatta zwischen all den Gafflern gar kein Platz, und der Verein Museumshafen muß eventuelle Dampfer-Gäste in der Hafenspitze oder auf der anderen Hafenseite unterbringen.
Im übrigen rühren die Flensburger Mengenbeschränkungsversuche aber nicht an den bewährten Highlights der Veranstaltung. Rainer Prüß, langjähriger Organisator der Flensburger Rum-Regatta: „Unsere Preise bleiben die armseligsten und lächerlichsten unter der ganzen nordischen Sonne. Never change a winning spleen!" ■

Zur Person

Der Neue...

Dieter Grote ist seit Oktober 1993 neuer 1. Vorsitzender des Vereins Museumshafen Flensburg. Er kam auf Umwegen in die Fördestadt.

In Hamburg aufgewachsen, fuhr er mit 16 Jahren zur See und machte mit 23 Jahren sein Kapitänspatent auf Großer Fahrt an der Fachhochschule Hamburg. Nach einer Seefahrtszeit von 10 Jahren ging er nach Berlin und studierte dort Schiffbau an der Technischen Universität.
Seit 1988 ist er in Flensburg und arbeitet hier am Institut für Schiffsbetriebsforschung an der Fachhochschule Flensburg.
In seiner Freuzeit restaurierte Dieter Grote den dänischen Haikutter CHARLOTTE, Baujahr 1925, den wir im Spätsommer 1993 hier im Museumshafen begrüßen konnten. Sieben harte Jahre hatte es gedauert, bis der schöne Kutter endlich fertig war. Fleißige Hände aus dem Umfeld des Museumshafens haben kräftig geholfen. Wie es sich für das Werk eines ordentlichen Schiffbauers gehört, erhielt der Kutter die Klasse 100 A5 des Germanischen Lloyd.



Suchen Sie was zum

Geburtstag?

Wie wär's mit schönen Kaffee-Sammel-Bechern mit dekorativen Schiffsportraits der Museumshafen-Schiffe. 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.
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 gerne

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.

Was ist los im

Herrenstall?

Das blaue Vereinshaus des Museumshafens, Herrenstall 11 (die kleine Gasse zwischen Gesundheitsamt und Schiffahrtsmuseum) ist 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!

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?

AURORA

Zu Friedrichskoog am Hafenpriel
lag einst 'ne alte Dame:
ein Kutterwrack mit Löchern viel,
AURORA war ihr Name.

Refr.
AURORA! Morgenstern!
AURORA war ihr Name

Aus Hamburg kam ein Malersmann
mit langen, blonden Haaren.
Der pirscht sich an die Dame 'ran
„Darf ich mit Dir wohl fahren?"

Die Dame sprach,„bin zu kaputt.
Du sprichst mit einer Kranken.
Mir tun zwar Deine Worte gut,
doch ich brauch neue Planken."

„Die Planken kriegst Du, schöne Maid,
ein Rigg nach alten Regeln
Dann mal ich Dir ein Hochzeitskleid.
Und dann – darf ich Dich segeln?"

Sie zimmerten ein ganzes Jahr,
Aurora zu erneuern.
Wie das denn nun gelungen war,
da wollten sie auch feiern.

AURORA glich der schönsten Braut,
der Skipper einem Freier.
So schmuck hat keiner ausgeschaut,
wie Malermeister Meier.

Mit Freund und Freundin, jung und alt,
sind beide dann gesegelt
der Maler hat nicht nur gemalt,
das war schon gut geregelt.

AURORA sah es gar nicht gern,
daß Volker sie verlassen...
Der schippert jetzt auf einem Stern,
durch Milch- und andre Straßen.

Aus Hamburg kommt ein junger Stint
mit dunkelblonden Haaren.
Das ist des Malers Patenkind.
Der darf AURORA fahren.

FAHREWOHL(Jörgen Bracker) für AURORA (Volker Meier †)

Die Dame
AURORA

Das Patenkind
(Ole Stichling)

Vorstandswechsel im Museumshafen

Michael vom Baur, bisher Vorsitzender des Museumshafens, mußte sich nach nur kurzer Amtszeit schon wieder verabschieden. Wie es der Beruf manchmal so mit sich bringt. Er ist nach seiner Tätigkeit als Geschäftsführer der Fa. Schwarting GmbH in Flensburg jetzt wieder im Schiffbau tätig. Sein neuer Wohnsitz und sein Tätigkeitsfeld liegen jetzt bei der traditionsreichen Werft Abeking & Rasmussen in Lemwerder/ Bremen. Michael vom Baur bleibt dem Verein aber erhalten. Die FAIR DAWN bleibt weiter in Flensburg liegen, und auch Michaels Tätigkeit für die Arbeitsgemeinschaft der Museumshäfen wird weitergehen. Wir danken für die gute Arbeit und den tatkräftigen Einsatz, und wünschen viel Erfolg und Glück im neuen Job.
Sein Nachfolger wurde der bisherige 2. Vors. Dieter Grote, den wir hier auf Seite 15 vorstellen.
Auch Gerhild Achenbach-vom Baur, unsere bisherige Schatzmeisterin, wechselte mit Michael vom Baur den Wohnort. Wir danken Gerhild für ihren professionellen Banker-Einsatz. Der Aufgabenbereich des „Schatzmeisters" ist schon wegen unserer Veranstaltungen Rum-Regatta und Apfelfahrt, sowie der Bau-Projekte, der Artikelverkäufe, Spenden usw. sehr vielfältig und umfangreich und oft mehr Frust als Lust. Wir freuen uns deshalb besonders, daß Ursula Wamser-Rehberg sich jetzt für dieses Amt zur Verfügung gestellt hat. Wir wünschen ihr einen spitzen Bleistift und ein „dickes Fell"!
Als zweiter Vorsitzender wurde Christian Steib aus Steinberg (GRETA) in den Vorstand gewählt. Christian war bisher als Architekt schon mit einigen Bau-Projekten des Vereins befaßt. Ein besonnener Ratgeber und ruhiger Fels in der Brandung unseres nicht immer einfachen weltanschaulichen „Gemischtwarenladens".
Im Amt bestätigt wurde Üze Oldenburg als Geschäftsführer. Da alle neu gewählten Mitglieder des Vorstandes auch bisher schon direkt oder indirekt intensiv in die Vorstandsarbeit eingebunden waren, bleibt die Kontinuität gewahrt.

„Für 'n Äpple und 'n Ei"

„Für'n Äpple und 'n Ei" arbeitete Joachim Rehberg seit längerer Zeit im Dachgeschoß des Vereinshauses im Herrenstall. Für unseren „Apple"- Computer hat er in langwieriger Arbeit endlich alle Vereinsdaten in der Kiste, und es läuft! Allein die Listen, Postleitzahlen, Adressenverwaltung usw. – ein Alptraum. Aber was so ein richtiger Computer-Freak ist...! Mehr als 'n Ei können wir ihm nicht geben aber wir bedanken uns kräftig.

DAS NÄCHSTE HEFT ERSCHEINT IM HERBST 94
WIR DANKEN ALLEN MITWIRKENDEN HELFERN
INSBESONDERE DEN NACHFOLGENDEN FIRMEN,
MIT DEREN UNTERSTÜTZUNG DIESES HEFT
ERSCHEINEN KONNTE..

IHR
MUSEUMSHAFEN FLENSBURG E.V.

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, in 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 II" 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:
Dieter Grote
Tel: 0461 27897
2.Vorsitzender:
Christian Steib
Tel: 04632 7266
Geschäftsführerin:
Ingrid Illias
Tel: 04602 303
Schatzmeisterin:
Ursula Rehberg
Tel: 0461 47797

Postadresse:
Museumshafen Flensburg e.V.
Herrenstall 11
24939 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

Herausgeber
Museumshafen Flensburg e.V.
Redaktion
Rainer Prüß, Konstanze Piarowski
Beiträge dieses Heftes
Günther und Birgit Wulf, Rainer Prüß,
Fotos
Hist. Archiv Gerd Remmer,
Bernt Hoffmann, Günther Wulf,
Gisela Schäfer, Rainer Prüß
Titelbild
Tjalk Albatros, Flensburg
Foto: privat
Konzept + Layout
Rainer Prüß
Druck
Satz & Druck Leupelt KG
Auflage
2000 Exemplare

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,

F. Hartung
Mühlendamm 21
24937 Flensburg
Tel. 0461-5 98 60
Fax 0461-2 50 41
SEGELMACHEREI

ALTE SCHIFFE
MAGAZIN FÜR BAU, ERHALTUNG UND NUTZUNG HISTORISCHER SEGEL- UND MOTORFAHRZEUGE

Die Zeitschrift für Leute, die mehr über die Szene der Traditionsschiffe wissen möchten.
ALTE SCHIFFE gibt es alle zwei Monate neu bei Ihrem Zeitschriftenhändler - oder im Abo von uns!
Fordern Sie unverbindlich ein Probeheft an:
ALTE SCHIFFE VERLAG • Kaistr. 33 D-24103 Kiel
Tel: 0431 /6 32 43 Fax: 0431 /678 568

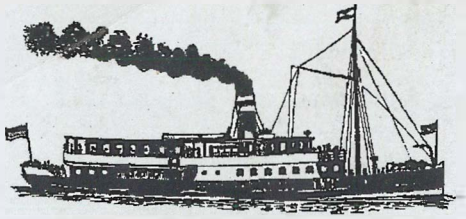
Maritime Geschenkartikel Bootsbeschläge
Wassersport- und Regenbekleidung Angelzubehör
TAUWERK
für höchste Ansprüche
Drahtseile · Riggerwerkstatt
Ihr Schlüssel zum richtigen Tauwerk
Seil SANDER
24939 Flensburg · Norderhofenden 10
Telefon (04 61) 2 20 02

Ostsee Nautik
ING.-BÜRO FÜR ELEKTRONISCHE KOMMUNIKATION UND NAVIGATION OHG
BRÜSSE & JAHN
Nautische Ausrüstung:
- Bücher - Navigationsbesteck - Seekarten - Ferngläser...
Schiffselektronik: Verkauf, Einbau, Reparatur von
- Instrumenten - Seefunk - GPS - Radar - Autopiloten...
NORDERHOFENDEN 16
AM GÄSTEBOOTSHAFEN
24937 FLENSBURG
TEL.: 0461 20476
FAX : 0461 20410
WIKINGECK 2-6
WIKING YACHTHAFEN
24837 SCHLESWIG
TEL.: 04621 37373
FAX : 04621 36547

FYS
FLENSBURGER YACHT-SERVICE

Service rund um Ihr Schiff
Yachtausrüstung von A - Z
Segel- und Freizeitbekleidung
MUSTO Rockport
Sommerliegeplätze und Winterlager
Halle (auch beheizt) + Freigelände, Ausf. von Service/Reparaturarbeiten
VOLVO-PENTA-Service
FLENSBURGER YACHT-SERVICE
Am Industriehafen 4 · 24937 Flensburg
Telefon (0461) 17727/28 · Telefax (0461) 2 77 44
P vor der Tür

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
24937 Flensburg
Tel. (0461) 50324-0
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



MIT VOLLER KRAFT FÜR FLENSBURGS MARITIMES ERBE

Stadtsparkasse Flensburg
Seit 1819

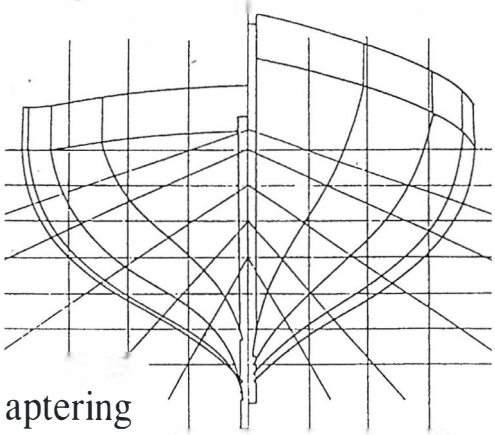
Die maritime Seglermode von

SEGLERHAUS FAHNEN-FISCHER FLENSBURG

Schiffbrücke 23 ☏ (04 61) 2 58 02

...wir haben die Auswahl!!!

Kvalitetsarbejde udføres af faglært bådebygger



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

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

C. J. skibs- & bådebyggeri ApS

Toftvej 7 · 6300 Gråsten · Tlf. 74 65 04 11

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

GERÜSTBAU

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

Toni Potratz

JÜRGENSGAARDERSTRASSE 9c
24943 FLENSBURG ● TELEFON
04 61 / 2 59 50 ● FAX 2 56 02

SATZ & DRUCK LEUPELT

NUR ECHT
MIT
DIESEM ZEICHEN...

ENTWURF – SATZ – LITHO – DRUCK – VERARBEITUNG
HEIDELAND-OST 24 · WEDING · TEL. 0461/957700 · FAX 9577011