HAFENBLATT

MUSEUMSHAFEN FLENSBURG E.V.

In diesem Heft:

Tjalken gehören nicht auf die Ostsee!? Der neue Lüttfischerhafen
Serie: Die Schiffe des Museumshafens, Porträt: Die Tjalk ALBATROS
Zusammen sind wir unschlagbar...

Museumshafens Flensburg e.V.

Mai 95, Heft Nr. 8

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

Tjalken gehören nicht auf die Ostsee	Von holländischen Plattbodenschiffen im Flensburger Hafen	**5**
Die Tjalk im deutschen Ostseeraum	Die Rolle der Tjalk bei den Segelschiffen der deutschen Kleinschiffahrt	**6**
Termine und Nachrichten	Was sonst alles so geschah und geschieht	**9**
Lüttfischerhafen	Die „kleine“ Erweiterung des Flensburger Museumshafens	**10**
Tjalk ALBATROS	Serie: Die Schiffe des Museumshafens Flensburg. 4.Teil. Ein Bericht über die Geschichte der Tjalk ALBATROS	**12**
Zusammen sind wir unschlagbar	RUM REGATTA, DAMPF RUNDUM, KLASSIKER FESTIVAL	**16**
In eigener Sache	Wahlen, Geschenke, Hilfe, Herrenstall, Mitglieder	**18**
Danke	Danke an alle, ohne die es nicht liefe	**18**

Liebe Leserinnen und Leser,

es geht um dicke Bäuche, jedenfalls in diesem Heft. Tjalken sind das Thema. Das sind die dickbauchigen holländischen Schiffstypen. Aktueller Anlaß: „Günthi“ und Birgit Wulf kamen mit einem neuen (alten) Schiff an, – eine Tjalk, und sofort war klar, darüber müssen wir ein bißchen mehr schreiben, denn im Gegensatz zu Hai-Kuttern und Lachsbooten, über die wir in den letzten Heften berichteten, ist dieses ein Schiffstyp, der direkt mit dem Flensburger Hafen etwas zu tun hat und der regionale Schiffahrtsgeschichte mitschrieb. Dieses Heft ist also sehr Tjalken-lastig. Aber es liegen ja auch die Tjalken der holländischen Charterflotte im Sommer wieder an der Hafenspitze, und so erfährt man gleich etwas über diese schiffbautechnisch eigenwilligen Typen, die im Sommer die Hafenkulisse verschönern.

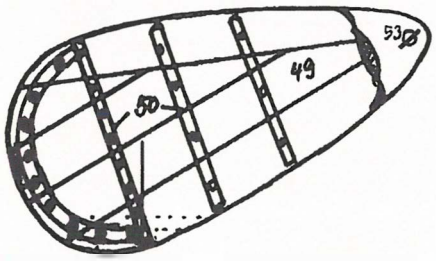
Verschönern wird sich auch die Wasserecke im Norden des Museumshafens. Es geht los mit der Erweiterung um einen kleinen musealen Lüttfischerhafen. Die Planungen sind abgeschlossen, Geld ist da, (siehe Seite 10) jetzt werden die Ärmel aufgekrempelt. Es geht voran und die nächsten Projekte liegen schon in Wartestellung, lassen Sie sich überraschen.

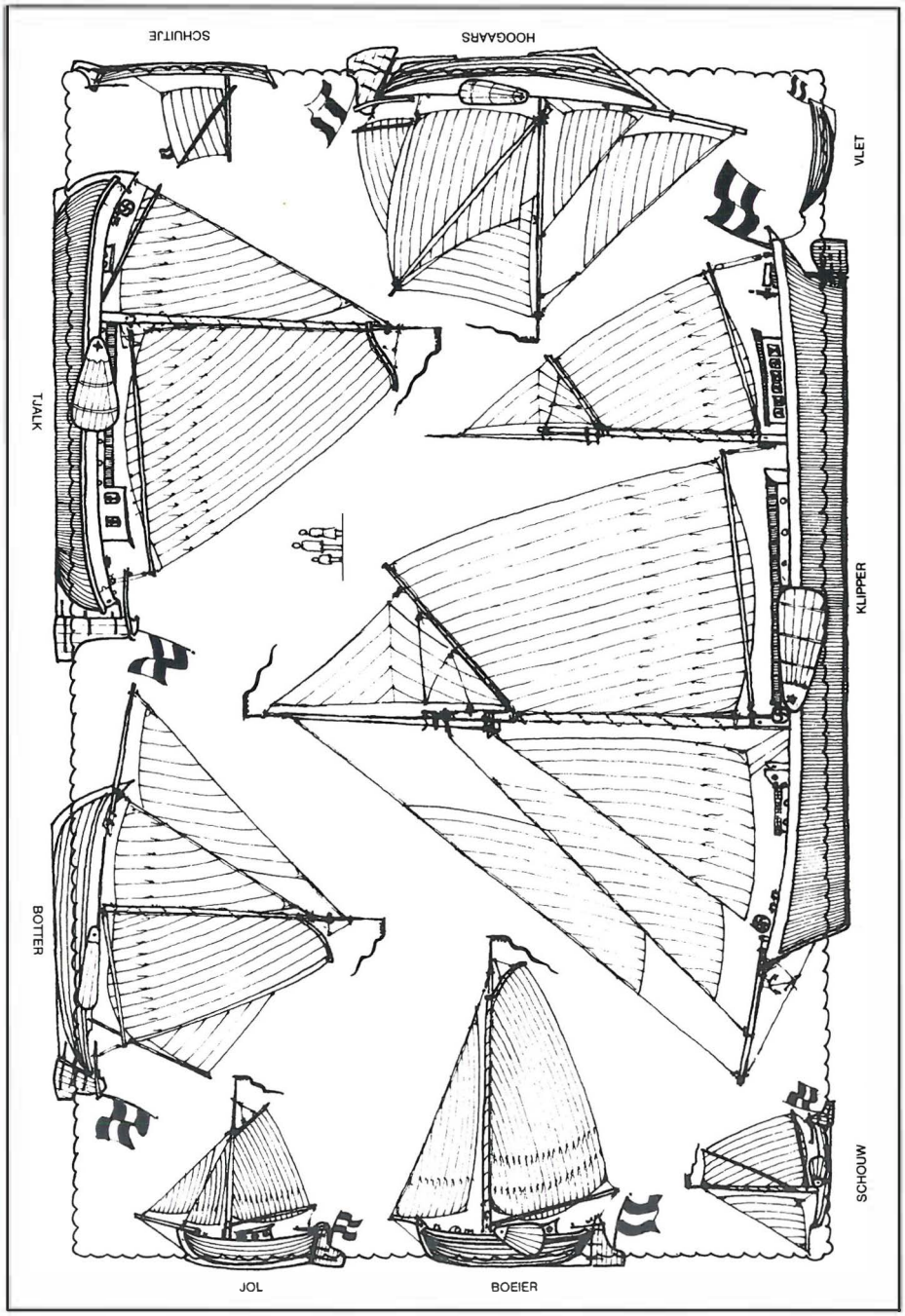
In diesem Sinne,
viel Spaß beim Lesen!

Rainer Prüß

Plattbodenschiffe: Von Seitenschwertern und Familien-Surfbrettern

Bei holländischen Plattbodenschiffen staunt der Laie über die seitlich am Schiffsrumpf hängenden Bretter, von bösen Zungen auch „Familien-Surfbretter" genannt. Diese „Seitenschwerter" ersetzen bei den plattbodigen Schiffen den Kiel und sorgen dafür, daß das Schiff im Wind geradeaus segelt und nicht seitwärts abgetrieben wird. Zu diesem Zweck muß das Lee-Schwert (Lee – die dem Wind abgewandte Seite des Schiffes) heruntergelassen werden. Die Konstruktion der Schwerter besteht aus einer Unter- und einer Oberplanke. Der Raum dazwischen wird aufgefüllt mit sogenannten *Zungenstücken*. Die Oberplanke ist dicker als die Unterplanke, so daß das Schwert eine Stromlinienform erhält. Das obere Teil – der Kopf – erhält eine Verstärkung, *Kopfstück* oder *Schwertkopf* genannt. Dieser dient zur Festigung des Verbandes. Die einzelnen Teile des Schwertes werden durch Bolzen, Klammern und Flacheisen und unten durch den sogenannten *halben Mond* zusammengehalten. Zum Schutz gegen das Scheuern bei Grundberührung ist das Schwert rundherum mit einem eisernen Band, dem *Sandläufer* versehen. Das „Heißen" (hochzuziehen) und „Fieren" (senken), der Schwerter geschieht mit Hilfe von Winschen, die achtern back- und steuerbords neben dem Helmholz (Ruder) aufgestellt sind.





Tjalken

Tjalken liegen heute wieder im Flensburger Hafen. Die holländische Charterflotte sorgt für die Wiederbelebung des vertrauten Bildes der Jahrhundertwende. Tjalken, Kuffs, Kufftjalken und Klipper heißen die Schiffstypen unserer Gäste. Alles zusammen sogenannte „Plattbodenschiffe" (siehe oben). In vielen Schriften wird auf Tjalken, Kuffs und Kufftjalken als besondere Typen der Plattbodenschiffe verwiesen. Diese Bezeichnungen sind, wie so oft in der Seefahrt, nicht genormt und werden verschieden verwendet. Die Schiffe haben sich entwickelt unter den Bedingungen der flachen Wattengewässer. Sie mußten bei Niedrigwasser „trockenfallen" können. Das ging problemlos mit einem flachen Schiffsboden, eben dem niederdeutschen „Platt"-Boden. Die Schiffe hatten also keinen Kiel und drifteten beim Segeln wie eine flache Plastikschüssel quer über das Wasser. Um diesem Übel abzuhelfen, erfand man das „Seitenschwert", große hölzerne Platten, die man links oder rechts neben dem Schiff senkrecht ins Wasser steckte und die einen erheblichen Widerstand gegen das Abtreiben leisteten (siehe links). Die Holländer haben hier eine schier unüberschaubare Typenvielfalt von Plattbodenschiffen entwickelt, von denen hier einige aufgezeigt sind.

Tjalken im Flensburger Hafen, Hist. Archiv Gerd Remmer

Tjalken gehören nicht auf die Ostsee...!?

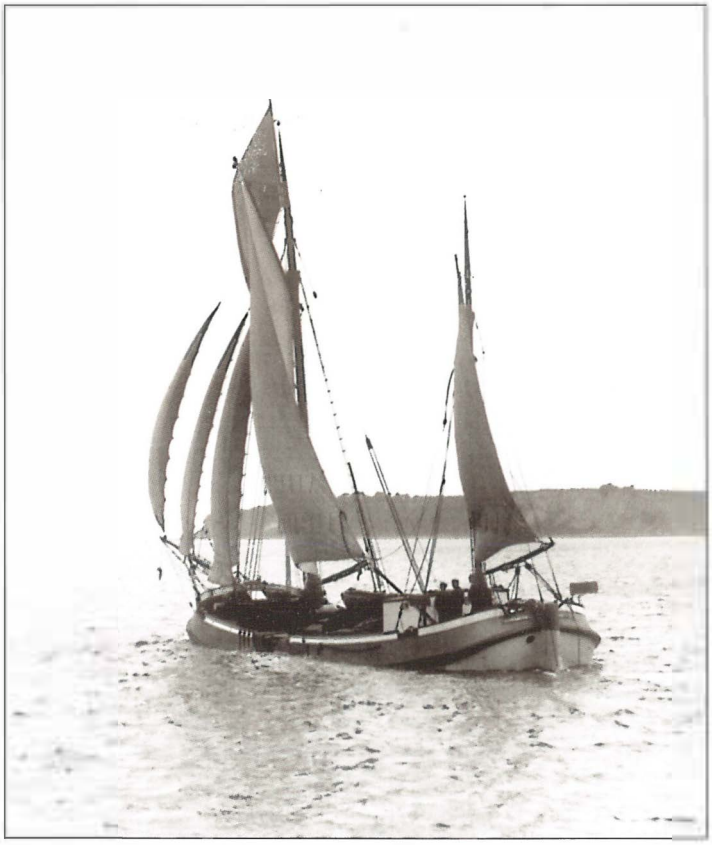
Von holländischen Plattbodenschiffen im Flensburger Hafen

Sie müßten mal im Archiv von Gerd Remmer stöbern. Es gehen Ihnen die Augen über. Brauntonig, leicht vergilbt, zum Teil auf altem Foto-Karton und davon ganze Schränke voll. Fotos aus dem alten Flensburg. Und natürlich Fotos aus dem Flensburger Hafen. Ich war am Stöbern auf der Suche nach Tjalken. Holländischen Tjalken, so eine wie Günther und Birgit Wulf aus dem Museumshafen jetzt haben.

Spötter und Besserwisser wußten es ja gleich: „Son Schipp gehört nich auffe Ostsee, die gehörn auffe Nordsee ins Watt!" Das ist ja wohl im Prinzip richtig, aber die Welt ist groß und das Meer ist weit, und wo welche Fracht hin soll, das bestimmen die Kaufleute. Das war immer so und das galt auch für Nord- und Ostsee. Tjalken, diese dickbauchigen Schiffe mit Nasen wie Kartoffeln, ohne Kiel, mit einem ganz platten Boden, damit sie im Watt trockenfallen konnten, aber mit so viel Platz drinnen, daß man sie mit endlos viel Ladung vollstopfen konnte, diese Schiffe waren vielleicht nicht unbedingt nach dem Geschmack der Schiffbauer von der Ostsee, Tatsache war aber, sie fuhren aufgrund ihrer großen Ladefähigkeit sehr wirtschaftlich. Und wer das beste Angebot macht, der bekommt die Fracht. Und so kam, was kommen mußte. Auch der Flensburger Hafen war voll von Tjalken, noch bis in die Sechziger Jahre. Wie gesagt, das Archiv von Gerd Remmer ist voll von alten Fotos, und was sieht das überraschte Auge zwischen all den eisernen Dampfern und hölzernen Briggs : Tjalken! Jede Menge. Manche Ladung Ziegel von den Ziegeleien an der Förde und aus Egernsund wurde so verschifft, und selbst als die Dampfer schneller und moderner wurden, hat noch manche Tjalk ihr Geld als „Küstenmotorschiff" verdient (siehe oben). Die Szenerie ist leicht zu erkennen. Der Schiffbrück-Kai. Im Vordergrund ein Radfahrer auf der Schiffbrücke und direkt dahinter ein kleines Häuschen, das heute noch seinen Dienst als Fischbrötchen-Kiosk verrichtet. Ein Frachter legt an. Der Name ist auf dem Original-Foto zu lesen. „BONN" heißt der Bote der neuen Zeit.

Im Vordergrund liegen gleich zwei Plattbodenschiffe an der Pier „im Päckchen", wie der Seemann sagt, nebeneinander. Mit Tjalk-eigenem Ladegeschirr wird auf die alte Weise Ladung gelöscht. Auf dem hinteren Schiff sind noch alle Segel angeschlagen, während das vordere sich schon ganz auf seine Maschine verläßt. Auch hier ist ein Name zu erkennen. Es ist ganz klar ein Vertreter der alten Zeit, denn so würde heute keiner mehr sein Schiff nennen. „VERITAS" (Wahrheit). Wie sinnig! RP ■

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



Historische Postkarte „Flensburger Förde" (Ausschnitt) im Hintergrund die Steilküste von Holnis. Foto: Archiv G. Remmer

Die Rolle der Tjalk bei den Segelschiffen der deutschen Kleinschiffahrt

1928 waren in Deutschland 36 hölzerne und 189 eiserne Tjalken registriert, etliche davon liefen in der Ostsee.

Die Dansk Centralbibliotek, Flensburg, besitzt eine Sammlung von Arbeitsskizzen des Flensburger Schiffsporträtmalers Julius Gregersen, der unter anderem auch mehrere in der Ostsee beheimatete Tjalken skizzierte. Als häufigste Bauwerft wurde hier Westrhauderfehn genannt und das verweist auf die Heimat dieser Schiffe, denn die Ursprungsformen der deutschen Tjalken sind die friesischen Hecktjalken, hauptsächlich die mehr geraden Groninger Tjalken. Ihr Verbreitungsgebiet war das Gebiet zwischen der Ems und dem Jadebusen. An der Weser und Elbe sowie an der deutschen Ostseeküste waren sie seltener beheimatet ... Im Jahre 1900 sind noch 83 Tjalken mit einem Unterscheidungssignal eingetragen gewesen ... Die deutschen Tjalken wurden hauptsächlich in Ostfriesland und Oldenburg gebaut, dort besonders in Emden, Ihloverfehn, Rorichsmoor, Warsingsfehn, Westrhauderfehn.

Die deutschen Tjalken hatten gewöhnlich eine Länge von 15 bis 20 m und waren wegen ihres geringen Tiefganges sehr geeignet für die nordwestdeutsche Binnen- und Wattenfahrt, während zur Fahrt in der Ostsee nur die größeren Verwendung fanden. Diese hatten meistens eine Länge von 21 bis 24 m. Das charakteristische Merkmal der Tjalken ist das völlige, unten eingezogene Vorschiff, mit einem großen gebogenen Vorsteven, das volle löffelförmige Hinterschiff, welches oft mehr Sprung als vorn zeigt... Unsere Tjalken hatten meistens einen zum Niederlegen eingerichteten Pfahlmast, etwa auf ein Drittel der Schiffslänge von vorn stehend. An diesem wurde das charakteristische Tjalksegel gefahren, d. h. ein verhältnismäßig niedriges Gaffelsegel, mit einem auffallend langen Großbaum und kurzer, auf den holländischen Tjalken oft krummer, Gaffel. (Anm.: Die Seetjalken hatten eine kurze gerade Gaffel.)

Als nach 1880 einige Groninger Werften mit dem Bau eiserner Segelschiffe begannen, beschränkte sich die Veränderung fast nur auf das Material, denn die ersten eisernen Schiffe waren meistens große, über 20 Meter lange Tjalken. In der Form unterscheiden sie sich von den hölzernen Tjalken durch ein mehr abgerundetes und unter Wasser schärferes Vor- und Achterschiff sowie durch den überfallenden Vorsteven ... Auch das traditionelle und hervortretende Bergholz ist beibehalten oder durch eine Dopplungsplatte markiert worden. In die deutsche Handelsflotte haben die eisernen Tjalken rasch Eingang gefunden – 1892: 8 Schiffe, 1900: 28, 1914: 166 und 1928: 189 Schiffe.

Dagegen sind sie auf den deutschen Werften nie gebaut worden. Dies ist vielleicht die Ursache, daß das Verbreitungsgebiet der eisernen Tjalken ein anderes ist, denn sie sind von Ostfriesland bis Pommern beheimatet.

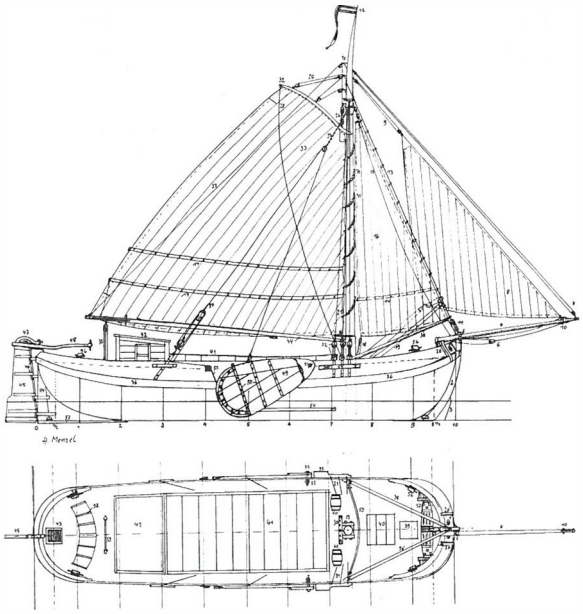
Der Bestand der deutschen Segelschiffe ist in mehreren Tabellen von Szymanski dargestellt. Als Grundlage hierfür verwendete er das „Handbuch für die deutsche Handelsmarine" aus dem Jahr 1928 und das „Internationale Schiffsregister" 1928.

Die Tabelle IV belegt, daß im Jahre 1928 36 hölzerne und 189 eiserne deutsche Tjalken registriert waren.

In der Tabelle VII werden Aussagen über die Verbreitung der einzelnen Segelschiffstypen gemacht. Von den Tjalken sind 3 an der schleswig-holsteinischen Ostküste, 1 in Lübeck, 1 in Mecklenburg und 9 in Pommern beheimatet.

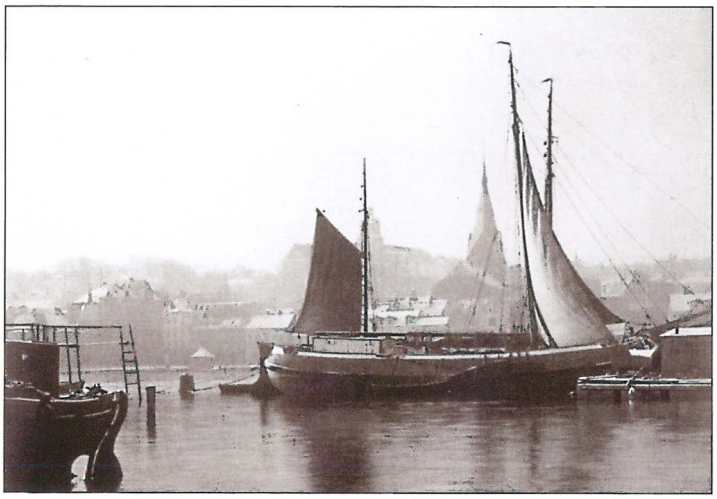
In der Schrift „Smaaskibsfart fra Egernsund og Fjordegnen" (Aabenraa 1994), wird auch von einer Tjalk berichtet namens „Henny", Baujahr 1904, Eigner Heinrich Wilhelm Wulff, Alnor, die in Egernsund beheimatet war.

Quelle: Hans Szymanski „Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt"(1929).



Die Tjalk im deutschen Ostseeraum

Im Aufsatz „Die Schiffstypen der ländlichen Frachtschiffahrt in den Gewässern der Insel Rügen" (Deutsches Jahrbuch für Volkskunde, Bd. IV, Jg. 1958) von dem Volkskundler Dr. Wolfgang Rudolph wird u. a. auch über das Vorkommen von Tjalken im Ostseeraum berichtet. „Bereits 1917 hatte ein Glewitzer Tourfahrer die erste stählerne Tjalk von der holländischen Küste gekauft, 1918 folgte der erste stählerne Besahn-Ewer von der Niederelbe. Mit diesen Fahrzeugen konnten 65 bis 100 t weggeladen werden. 1924 lief der letzte Tourjacht-Neubau für rügensche Rechnung, die „Juno" von Sylvin, vom Stapel und 1925 das letzte in Jachtform konstruierte Seeschiff, die Galeasse „Seedorf". Allmählich verdrängten die Besahn-Ewer und Tjalken, die im Laufe der Jahre sämtlich motorisiert wurden, die einheimische Schiffsform. An die Stelle der kielgängigen Schlupen und Jachten traten flachbodige Besahn-Ewer und Tjalken mit Klappmasten und großen Seitenschwertern. Die Takelung der Schiffe wurde jedoch als Folge stärkerer Motoren immer mehr bis zur Bedeutungslosigkeit reduziert.



Tjalk im Flensburger Hafen, Hist.Archiv Gerd Remmer

Der Tjalken-Rumpf

Die Konstruktion und der Bau des Tjalken-Rumpfes erfolgte jahrhundertelang nach feststehenden Regeln. Danach entsprach die Länge ungefähr viermal der größten Breite, die Tiefe einem Zehntel der Gesamtlänge über den Steven gemessen. Die Tiefe wurde dabei zwischen Oberkante Deck und Unterkante Boden gemessen. Die größte Breite lag ungefähr beim ersten Drittel der Länge (nach van Loon bei 2/5 der Länge). Die Biegung des Bergholzes begann etwa bei 1/12 der Länge vom Bug aus gemessen, achtern bei ca. 1/8 der Gesamtlänge, also nicht so stumpf wie vorn. Die größte Tiefe war stets bei der größten Breite. Von hier lief der Boden nach vorn und achtern leicht auf. Es hatte sich nämlich herausgestellt, daß Plattbodenschiffe, bei denen der Boden gerade war und nicht nach vorn und achtern auflief, sich beim Trockenfallen im Schlick sehr leicht festsogen und bei Flut nicht wieder frei kamen.

Der Drehpunkt des Schiffes lag in der Regel immer bei seinem tiefsten Punkt, d. h. da, wo die größte Breite war. Dies wurde höchstens noch durch die Anbringung der Seitenschwerter beeinflußt. Um die Manövrierfähigkeit zu erhöhen, setzte man achtern unter den Boden noch einen Strak (Hacke) und vorn am Steven, kurz oberhalb der Wasserlinie, bis zum Boden einen Luvklotz (holländisch = Loefbijter). Auch durfte das Ruder aufgrund des geringen Tiefganges nicht zu schmal sein.

Das Ruder

Das Ruder der Tjalken ist freihängend. Es besteht aus dem Ruderstamm (oder Ruderpfosten) und der Ruderhacke. Letztere setzt sich zusammen aus drei oder vier kurzen Planken, die hinter dem Ruderstamm angebolzt werden und die gleiche Dicke haben wie dieser. Wegen des geringen Tiefganges mußte das Ruder eine entsprechende Breite haben, damit das Schiff gut manövrierfähig war. Der Ruderstamm und die Ruderhacke wurden meistens aus bester Eiche hergestellt.

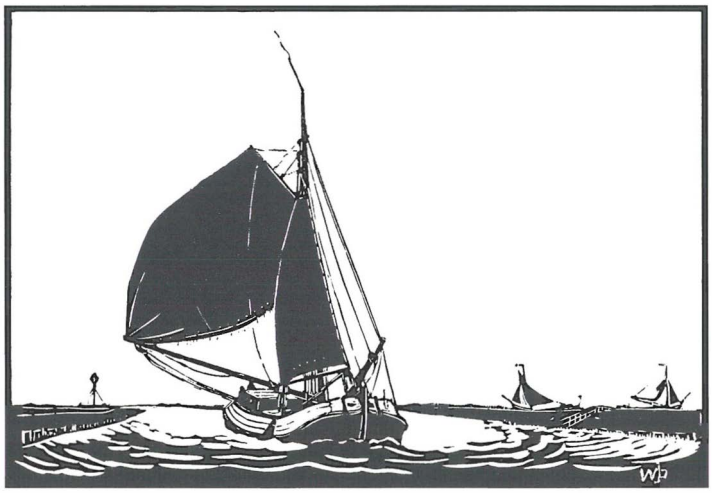
Die Ruderpinne bzw. das Helmholz war in der Regel doppelt so lang wie das Ruder breit war. Nur bei Pavillontjalken war das Helmholz länger, weil es über das Pavillondeck reichen mußte. Vorn wies das Helmholz eine Verdickung auf mit einer kleinen Öffnung (Gat), in die ein Nagel gesteckt werden konnte oder auf die ein hölzerner, tonnenförmiger Griff gesetzt wurde (später wurde dieser Griff auch aus Bronze gegossen). Bei seegehenden Tjalken wurde häufig eine Steuertalje benutzt, die vom Kopf des Helmholzes zur Schanz führte.

(Aus „Die Tjalk" v. Horst Menzel, RKE-Verlag) ■

Von Tjalken, Kuffs und „Pufftjalken"

Oder: Über die babylonische Sprachverwirrung. Kennen Sie den Unterschied zwischen einer Tjalk, einer Kuff oder einer Kufftjalk?

Der Unterschied ist auch unter Seeleuten und Bootsbauern umstritten. Es gibt hier keine DIN ISO 9000 oder ähnliche Definitionen und Festschreibungen. Der Name Kufftjalk z. B. hat sogar im Hamburger Hafenamt vor einiger Zeit für Verwirrung gesorgt, als ein Mitglied des Museumshafens dort eine Kufftjalk für einen Liegeplatz anmeldete.
Ein verwirrter Beamter meinte, es würde sich unzweifelhaft um eine „Puff-Tjalk" handeln und für ein solches Fahrzeug könnte „unter keinen Umständen..." usw. Hamburg soll also sauber bleiben. Aber es gibt sie tatsächlich, die „Kufftjalk"!
In der Veröffentlichung des Instituts für Meereskunde, „Deutsche Segelschiffe" von Hans Szymanski (1934) wird sie wie folgt beschrieben:
Die Rumpfform der Kufftjalken, die ebenfalls zuerst in Groningen gebaut worden sind, ist aus der der Kuff und der Tjalk entwickelt worden. Weder ist die Kufftjalk eine Kuff mit Tjalk-Takelung, noch eine Tjalk mit Kuff-Takelung, wie oft angegeben wird, auch ist die Kufftjalk von der Tjalk nicht dadurch unterschieden, daß sie ein Kajütsdeck besitzt und die Tjalk nicht; vielmehr gab es Kuffen, Kufftjalken und Tjalken sowohl mit einem Deck in einer Flucht wie auch mit einem Kajütsdeck. Der oft mit einem niedrigen Kiel versehene Boden war voll platt oder flach, die Kimm rund, das Vorschiff war wie bei der Kuff völlig breit geformt oder mehr abgerundet, besonders im Unterwasserschiff, der gekrümmte, leicht überfallende Vorsteven trug meistens ein Gallionsknie und einen Luvklotz, das Achterschiff war löffelförmig wie bei der Tjalk gebaut, vor dem geraden oder nach hinten geneigten Achtersteven war ein großes Totholz angeordnet. Sie besaßen eine volle Wegerung, guten Decksprung, ein Deckhaus, zwei Luken, gelegentlich eine Bugpforte, mitunter Kajütspforten, ihr Ruder war meistens wie das der Kuff gestaltet und ebenfalls mit einem Ruderkopf geschmückt, und alle führten große Seitenschwerter. Ihre Takelung war die der Tjalken. Alles klar? ■



Holzschnitt von W.J. Dijk

Was sind eigentlich...?

Kleines Lexikon seemännischer Fachbegriffe
(nach Prof. W. Vogel)

Berghölzer:
dicke, manchmal etwas abgerundete, außenbords längs um das Schiff laufende Planken, die einige cm über die übrige Außenbeplankung hinausragen, um diese bei Berührungen mit Landungskajen, Pfählen, anderen Schiffen usw. zu schützen.

Fingerlinge:
heißen die eisernen Haken, mit denen das Steuerruder in die am Hintersteven befestigten Ösen eingehängt ist.

Leibholz:
die äußerste, beiderseits längs der Bordwand verlaufende Deckplanke, die besonderns stark gehalten ist.

Pfahlmast:
heißt ein Mast aus einem Stück, ohne eine Stenge.

Gaffelsegel:
heißt jedes Schratsegel, das am oberen Rand an einer „Gaffel" hängt, d. h. an einer am unteren (gabelartigen) Ende am Mast befestigten beweglichen Strebe, die vom Mast aus nach hinten und etwas nach oben gerichtet ist. Die entsprechende Strebe am unteren Rand des Gaffelsegels, die bedeutend länger ist als die Gaffel, heißt Gaffelbaum. Gaffeltoppsegel heißt ein kleines, meist dreieckiges Segel, das oberhalb der Gaffel den spitzen Winkel zwischen Gaffel und Mast füllt.

Klüver:
dreieckiges Stagsegel, die an den vom vorderen Mast zum Bugspriet oder Klüverbaum laufenden Stagen aufgehängt sind.

Stagfock:
ein am Fockstag fahrendes dreieckiges Stagsegel, gewissermaßen der unterste und am meisten binnenbords befindliche Klüver. Ist auch bei Schiffen vorhanden, die kein Bugspriet führen.

Sprung:
nennt man das Ansteigen des Decks in der Längsrichtung, von der Mitte nach beiden Enden zu.
Schiffe mit starkem Sprung steigen also nach den Enden stark an, bei schwachem Sprung verläuft das Deck fast waagerecht.

Termine und Nachrichten

MUSEUMSHAFEN-BECHER

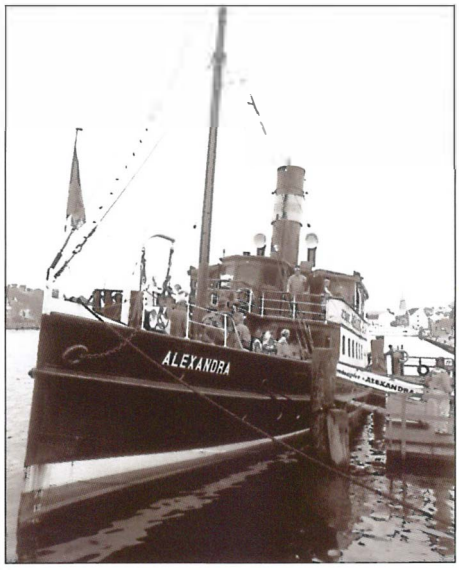
Nach dem Brand unseres Lagerschuppens war es schnell deutlich. Museumshafen-Becher sind „aus". Alles verbrannt, alles zersprungen, alles hin. Einige Tausend hatten wir noch. Die nächsten Rum-Regatten und Grog-Törns hätten wir noch mit Bechern versorgen können, aber dieser Verlust von einigen tausend Mark ist nicht so einfach mit einer Neubestellung wegzustecken. Da knirscht die Vereinskasse, und die Becher, die jetzt schon im Privatbesitz sind steigen im Wert. Das freut die Sammler, denn diese Muster werden wir nicht mehr auflegen. Aus Kostengründen müssen wir immer eine Mindestmenge abnehmen und die müssen wir dann ja auch verkauft kriegen. Also, vielleicht gibt es irgendwann eine neue Serie mit neuen Motiven. Wir danken allen Käufern dieser Becher für ihre Unterstützung und bitten die Sammler um Geduld, aber Warten erhöht ja bekanntlich die Spannung.

ARVED FUCHS

Arved Fuchs will bald wieder am Ruder seiner DAGMAR AAEN stehen. Die abenteuerliche Arktis-Expedition ist noch in guter Erinnerung. Was kaum einer weiß: Die DAGMAR AAEN ist ein Schiff wie BELLIS, fast baugleich. Ein stäbiger Hai-Kutter, der was abkann. Darum holte Arved Fuchs sich auch im Flensburger Museumshafen Rat, als er das Schiff kaufte. Zum Erfahrungsaustausch über Schwerwetterverhalten, Technik, Ausbau usw. Inzwischen hat das Schiff die Arktis überstanden. Jetzt soll es von Kanada aus die ganze Westküste Amerikas absegeln. Inklusive Französisch-Polynesien und Patagonien bis zu den Falklandinseln, denn das Schiff hat sich bewährt. Was für die Doggerbank, Nordsee und Skagerrak gebaut ist, taugt offenbar auch für die weite Welt. Wieder ein Nachweis, daß die Schiffbauer unserer Küsten ihr Handwerk beherrschten. Wir wünschen der DAGMAR AAEN weiterhin eine gute Reise.

RANDALE AUF DER ALEX

Zwei jugendliche Trunkenbolde hatten wohl zu viel Kraft und zu viel Frust. Es klirrte und schepperte erheblich auf der ALEX, als Kuddl und Rainer auf der VALDIVIA gerade Kaffeepause machten. „Normal ist das nicht", dachten sie und machten sich flugs rüber. Einer der beiden Zerstörungswütigen versuchte die Flucht durch einen Sprung in die Förde. Aber es half nichts. Die beiden Jugendlichen konnten der Polizei übergeben werden. Der Schaden auf der ALEX hällt sich in Grenzen, aber ärgerlich ist es trotzdem.



HOTEL STATT BORDELL

Es stand im Tageblatt : Der „Kaiserhof" wird bürgerlich. Kay-Uwe Jensen möchte aus dem Freudenhaus an der Schiffbrücke wieder ein Hotel machen. Das war es schon früher. Und Kay-Uwe Jensen beobachtet genau, was sich am Museumshafen entwickelt. Mit einer Realisierung des im letzten Heft vorgestellten Konzeptes „Historische Maritime Erlebnisküste Flensburg" und dem Freiluftareal am Museumshafen als Werk- und Ausstellungsgelände, der Küstenpromenade, dem Gastseglerhafen und der Erweiterung des Schiffahrtsmuseums sieht er neue Chancen für unsere Stadt. „Dies könnte eine entscheidende Phase in der Entwicklung des Hafens und des Stadtkerns sein".

DIE „KAISERLICHE YACHT"

„Zwei Jahre war das Schiffchen krank, jetzt segelt's wieder, Gott sei Dank". Schön sah sie aus zur sommerlichen Ausfahrt mit Kind und Kegel an einem schönen Tag im Mai. Manche neue Stahlplatte wurde fachmännisch eingezogen, um aus dem jammervollen Anblick wieder einen gesunden Rumpf zu machen. Und der gesamte Aufbau inclusive Deck wurden nach den alten Maßen völlig neu gezimmert. Roland Aust von der „PIROLA" mußte seine ganzen Alt-Schiffbauer-Erfahrungen „einschweißen" und Christian Jonnson hat auf seiner Werft in Egernsund mit seinen Leuten manche Stunde aufgebracht, um die Lustyacht unseres Ex-Hafenmeisters wieder auf Vordermann zu bringen. Die Geschichte des Schiffes ist immer noch nicht endgültig geklärt. Böse Zungen behaupten sogar, das Heck sähe verdammt nach einer alten Barkasse aus, aber Ulli, Thea und Gesa machen einen ganz zufriedenen Eindruck. „Geiles Schiff" sagt Ulli.
Recht hat er.

BITTE VORMERKEN

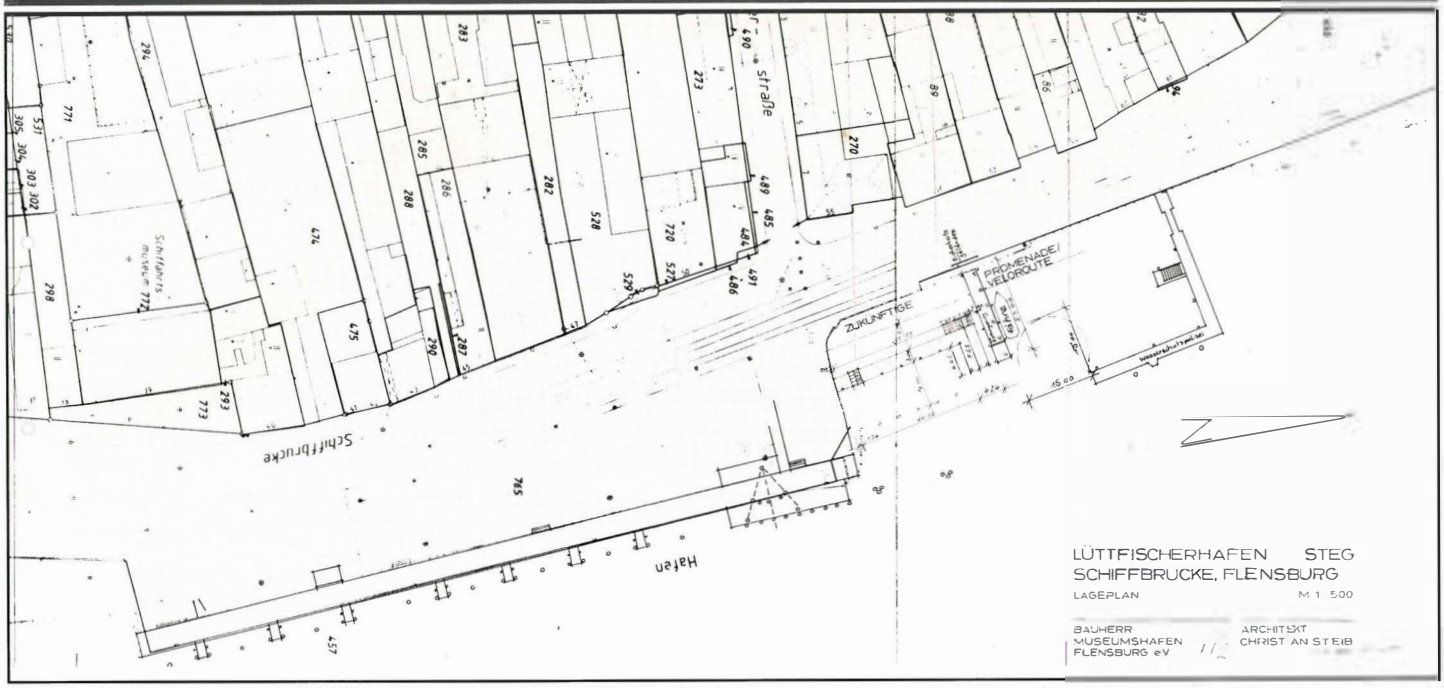
Rum-Regatta:
26.–28. Mai 1995
Internationale Wettfahrt historischer segelnder Berufsfahrzeuge
(immer Himmelfahrts-Wochenende)

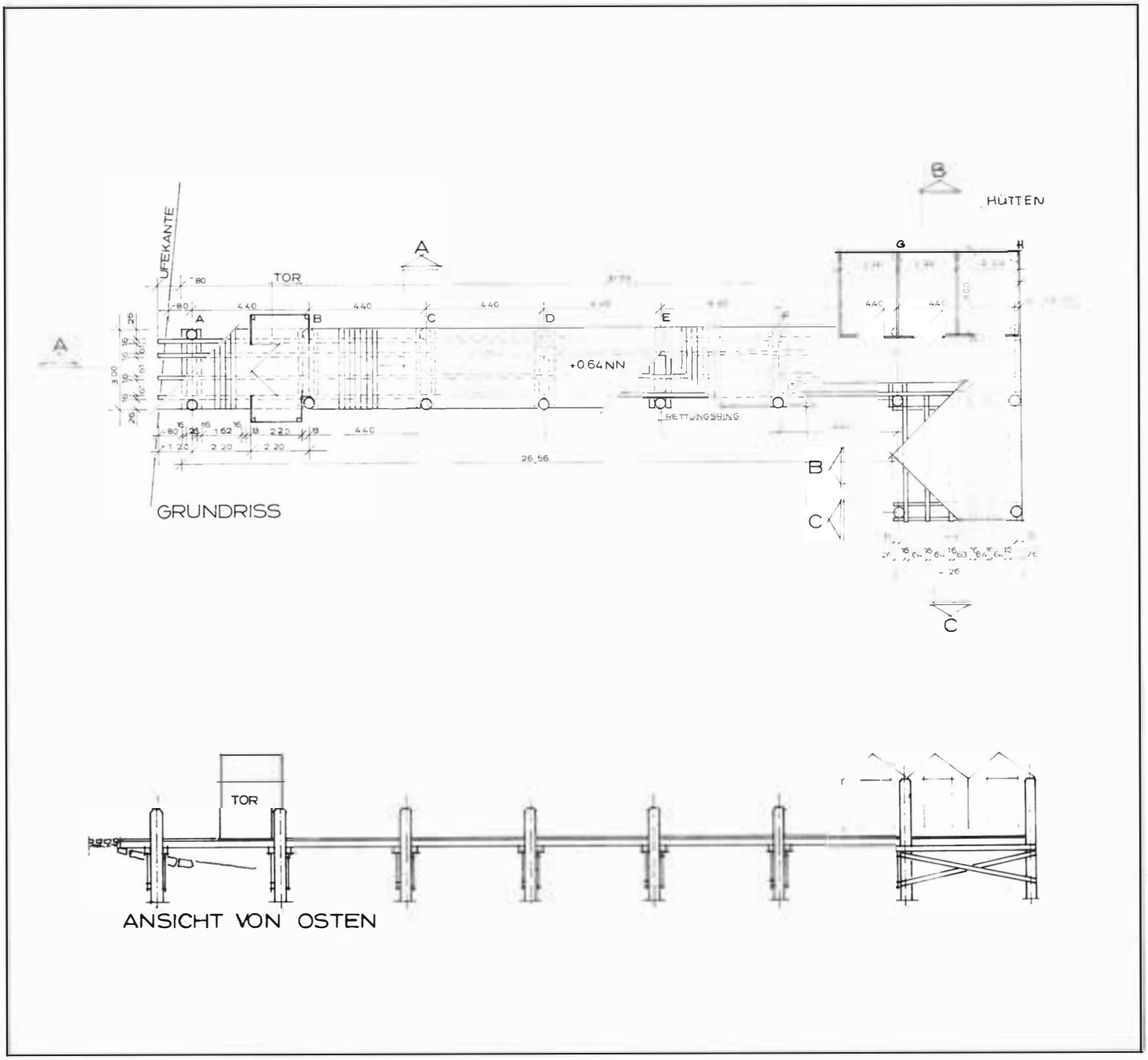
Flensburger Klassiker Festival
Das 1. Flensburger Treffen der klassischen Yachten
10.–11. Juni 1995

Dampf-Rundum:
7.–9. Juli 1995

Gaffelrigg-Fischerfest Greifswald Wiek
15.–16. Juli 1995

Apfelfahrt:
immer letztes Wochenende in den Herbstferien


Schiffbrücke
Hafen
Schiffahrts Museum
PROMENADE/ VELOROUTE
ZUKUNFTIGE
LÜTTFISCHERHAFEN STEG
SCHIFFBRUCKE, FLENSBURG
LAGEPLAN
M 1 500
BAUHERR
MUSEUMSHAFEN
FLENSBURG eV
ARCHITEKT
CHRIST AN STEIB

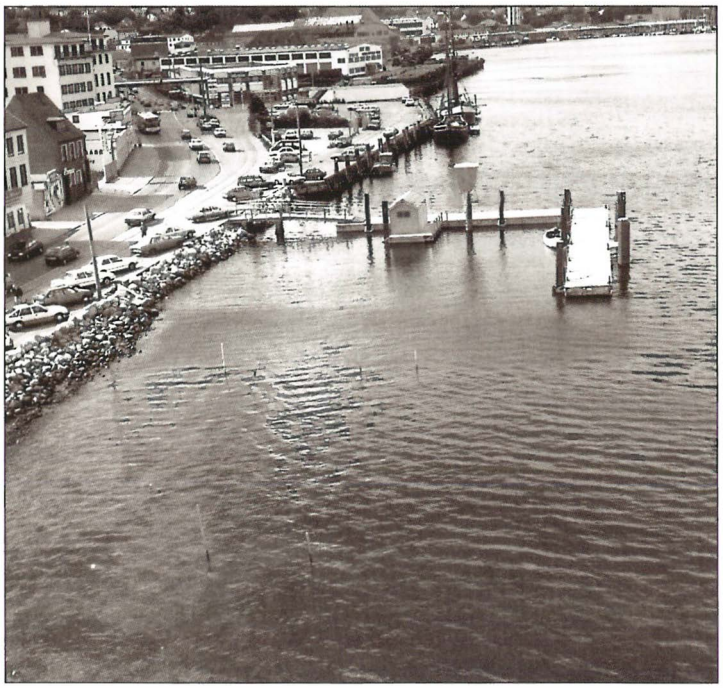

UFEKANTE
TOR
A
B
C
D
E
F
G
H
+0.64 NN
RETTUNGSRING
26.56
GRUNDRISS
HÜTTEN
TOR
ANSICHT VON OSTEN

„Jetzt geht's los..."

Aktion Lüttfischerhafen

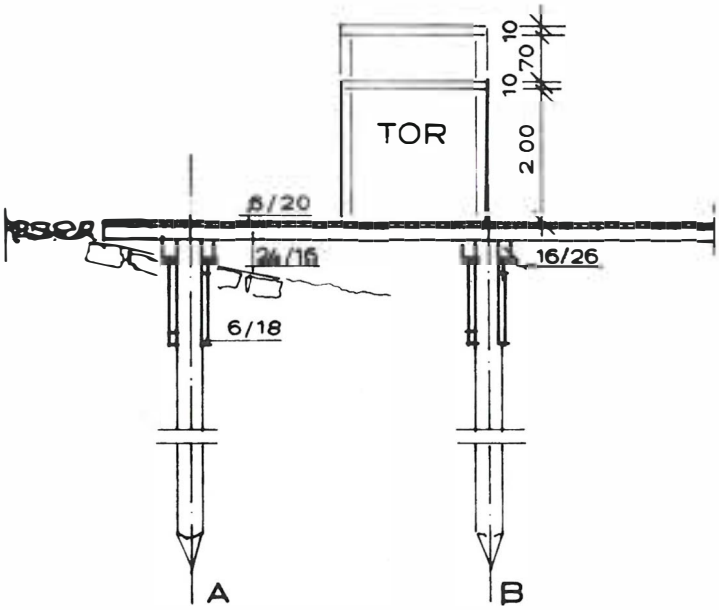
Wo bleiben wir mit den kleinen Jollen, den kleinen Fischereifahrzeugen aus dem Bestand des Museumshafens? Sie müssen vernünftig präsentiert werden, und sie brauchen einen sicheren Platz. Diese Frage beschäftigt den Museumshafen seit Jahren. Es gab ursprünglich eine angepeilte Lösung mit Schwimmstegen innerhalb der Liegeplätze der größeren Schiffe, und es gab auch schon Schenkungen alter gebrauchter Schwimmstege, die allerdings behördlich nicht genehmigungsfähig waren. Auf der Basis eines Modells im Schiffahrtsmuseum wurde dann ein sog. Lüttfischerhafen projektiert, so wie er historisch in Flensburg existierte. Ein Platz dafür bot sich im Norden des Museumshafens an, in der kleinen Bucht zur Wasserschutzpolizei hin.

Inzwischen sind die Dinge gediehen. Wir haben das Nutzungsrecht dieser Wasserfläche, die im Norden durch den

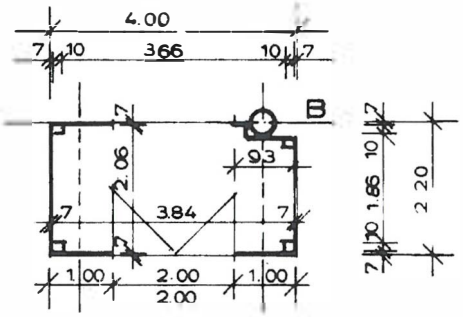


neuen kleinen Fähranleger der Hafenfähre begrenzt ist und – was noch viel schöner ist – wir haben das Geld um anfangen zu können.

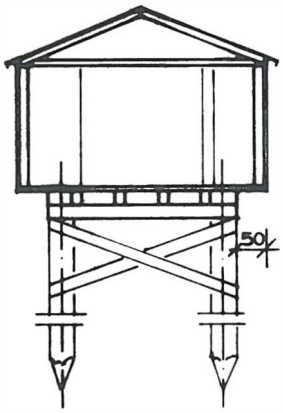
Mit einer beispielhaften „konzertierten Aktion" der Fa. JACOB CEMENT wurde anläßlich der Neueröffnung des Unternehmens eine Sammlung für den Lüttfischerhafen durchgeführt, die mit einem Erlös von über 25.000 DM den Start für dieses Projekt ermöglicht. Aufgebracht wurde das Geld durch über 100 Unternehmen aus der Region, die den weiteren Ausbau des Museumshafens unterstützen wollten. Wir freuen uns über diese breite Akzeptanz unserer Arbeit und danken herzlich für die finanzielle Unterstützung. Wir werden etwas Ansehnliches daraus machen, nämlich einen eigenen kleinen Museumshafen für die kleinen Schiffe. Inzwischen sind die Bauplanungen und das Genehmigungsverfahren im Gange und wir hoffen auf einen zügigen Baubeginn. Damit haben dann auch alle Schiffe einen angemessenen und sicheren Liegeplatz, der ein schönes optisches Bindeglied zum Fähranleger wird. ■



Ein Foto aus der Spitze des hölzernen „KRAHN von 1726" Links auf dem Foto die Wasserecke für den Lüttfischerhafen. Im Hintergrund der Schwimmsteg der Wasserschutzpolizei. Inzwischen ist bei den Stangen, die in der Bildmitte zu sehen sind, der Anleger für die kleine Hafenfähre gebaut worden. Er begrenzt den Lüttfischerhafen nach Norden. Im Vordergrund die Steinkante bei den großen Fässern und der FORTUNA am Nordende des Museumshafens.



TOR GRUNDRISS



SCHNITT

Gattung: Frachtensegler, Tjalk, Takelung: Einmastig, Gaffelgroßsegel, Fock, Klüver
Baujahr: 1906, Werft: de Bos, Echtenerbrug/Lemmer, Holland
Baumaterial: Stahl, Segelfläche: ca. 230 qm
Gesamtlänge: 27,5 m, Rumpflänge: 22,73 m, Breite: 4,9 m, Tiefgang: 1,20 m, Motor: 6 zyl. Diesel Lister, 90 PS
Eigner: Birgit und Günther Wulf

Das Heck der ALBATROS mit den typischen Fenstern *Foto: R. Prüß*

Die Tjalk-Nase von „Albert Rost" wie sie liebevoll genannt wird *Foto: R. Prüß*

Serie: Die Schiffe des Museumshafen Flensburg

TJALK ALBATROS 1906

Die holländische Werft de Bos baute 1906 auf Rechnung des Schiffers Gerrit van Veen aus Oldelamer in Echtenerbrug, einem Vorort von Lemmer in Friesland, eine Tjalk aus Stahl mit Seitenschwertern. Sie lief als ALBATROS vom Stapel. Es handelte sich nach den Abmaßen um eine Seetjalk, die zwar größer als die herkömmlichen Binnentjalken war, aber noch nicht so groß wie die Kufftjalken für die Wattenfahrt.

Die ALBATROS wurde in der Küstenfrachtfahrt eingesetzt. Ihre Fahrtgebiete waren die Häfen Englands, die Nordseeküsten, die Elbe und die Ostsee. Tjalken sind schmal und niedrig mit sehr geringem Tiefgang, der Rumpf ist ganz auf Tragfähigkeit gebaut mit einem kiellosen platten Boden, der fast über die ganze Schiffslänge annähernd so breit ist wie der Rumpf. Bei der ALBATROS ist allerdings eine sehr starke Aufkimmung im Bug- und Heckbereich auffällig – wahrscheinlich hat der Schiffbauer bei den Erbauern der schnellen Lemster Aaken „abgekupfert".

Das charakteristische Tjalksegel an dem einen Mast ist ein niedriges Gaffelsegel mit sehr kurzer – bei den Seetjalken *gerader* – Gaffel. Eine Tjalk hat meistens zwei Luken und häufig ein Deckshaus (Roof).

Um die Jahrhundertwende wurden sehr viele Tjalken auch in Deutschland und Dänemark gebaut. Die bekanntesten Tjalkwerften waren in Westrhauderfehn zu finden.

Die Schiffer wohnten im sogenannten „Roef" und im „Achteronder" mit ihren Familien – nicht selten mit mehr als 10 Kindern. So war auch die ALBATROS für Schiffer van Veen das Zuhause. Er verkaufte das Schiff 1913 an Simon Asjes und Simon Zoon aus Wieringen, die es unter demselben Namen ebenfalls in der Frachtfahrt einsetzten.

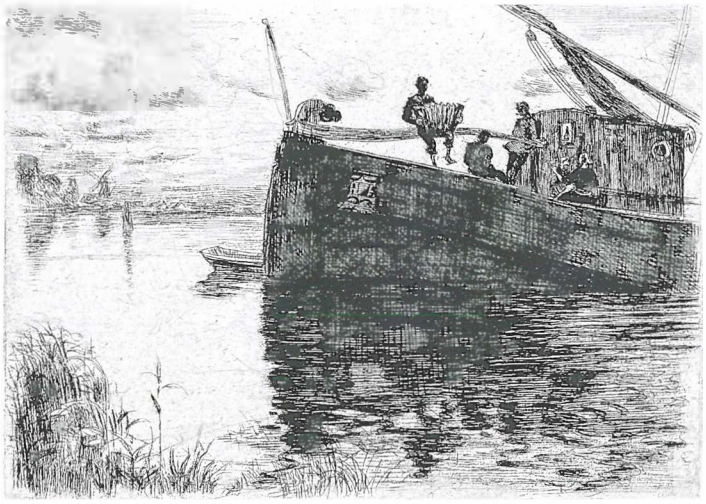
Nach dem Ersten Weltkrieg ging die Tjalk 1917 an Grietje Post und Hendrik Koekoek in Amsterdam über. Sie benannten das Schiff in EBENHAEZER mit Heimathafen Amsterdam um und beschäftigten es 34 Jahre lang im Frachtdienst an den Nord- und Ostseeküsten.

1951 kaufte Willem tem Hevvel aus Amsterdam die EBENHAEZER, aber schon 8 Tage später wurde der Amsterdamer Jan Kaptein neuer Eigner des Schiffes. Erst jetzt wurde die ALBATROS motorisiert und somit neu vermessen. Statt der ursprünglichen 120 Ladetonnen durfte sie nun nur noch 105 t laden. Jan Kaptein hielt die EBENHAEZER 32 Jahre lang in Fahrt, ehe sie 1983 an

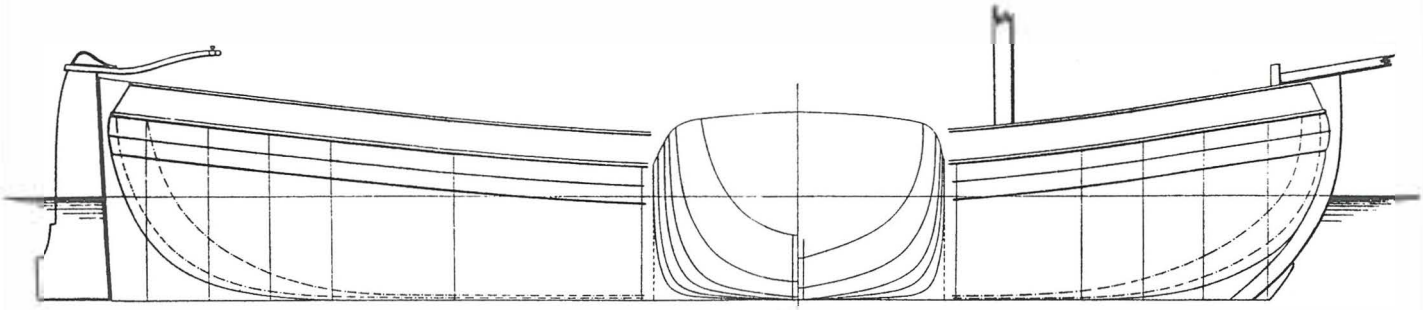
Schiffers Feierabend

„So schietig und schöön", – die Musik im Museumshafen Flensburg

Wenn man auf der Suche nach Tjalken erst mal genauer hinsieht, wird man ständig fündig. Nicht nur die Sammlung von Arbeitsskizzen des Flensburger Schiffsporträtmalers Julius Gregersen in der Dansk Centralbibliotek, der unter anderem auch mehrere in der Ostsee beheimatete Tjalken skizzierte, – auch Alex Eckener hat Tjalken auf seine Radierplatten geritzt. Das muß einen ja auch nicht wundern, wo sie immer wieder im Flensburger Hafen auftauchten. Hier ein besonders romantisches Motiv vom Heck einer Tjalk mit dem schönen Titel „Schiffers Feierabend". Da kommt ja richtig entspannte Stimmung auf. Dazu ein kleines Fläschchen Flens' oder auch ein Gläschen Wein. Wie passend zu einem Schiff wie ALBATROS von Günther und Birgit Wulf. Günther spielt zwar kein Schifferklavier, aber auf dem Bild, das könnte Peter Sage sein, oft „Bestman" auf der ALBATROS. „Pete" ist Engländer und gehört auch schon seit Jahren zum Museumshafen und auch Musik ist seit eh und jeh Bestandteil des Vereinslebens. Gespielt und gesungen wird reichlich und bei jeder Gelegenheit. Darüber gibt es auch eine schöne und heißbegehrte Musik-Cassette mit dem sinnigen Titel „So schietig und schön", passend zu unseren teerigen alten „Seelenverkäufern". Aufgenommen wurde die Cassette mit den Profi-Musikern des Vereins und zu hören sind so schöne und z.T. seltene Instrumente wie Drehleier, Konzertina, Geige, Flöten, Dudelsäcke, Mandolinen und Hörner. Eine wilde Mischung mit ebenso kernigen Gesängen über die Flensburger Schiffe und so lebendig wie die schöne Musik auf der RUM REGATTA. Hören Sie doch mal rein. Das ist auch ein schönes Geschenk und es gibt die Cassette für 20,– DM im Vereinshaus „Herrenstall 11" oder auf telefonische Bestellung über den Verein, Tel. 0461/22258. Wir schicken Ihnen die auch gerne zu. Damit ist die nächste maritime Party gerettet, und ganz sicher kriegen auch Sie den Song nicht mehr aus dem Ohr: „...so schietig und schön, so wat hest noch nich seehn, sowat harr'n wi all lang nich, so schietig und schön..." – und alleee... ■



Alex Eckener: Schiffers Feierabend



Tjalk (1891) Länge 16,92 m, Breite 4,13 m, Höhe 1,92 m (1 : 100)

Von ALBATROS existiert kein Linienriß, aber dieser trifft annähernd die Form

Frank Lansen und Geertuida Catarina Liduina aus Haarlemmerliede in den Niederlanden überging.
Im Oktober 1983 kaufte Jules Cornelis Sieburgh aus Hemstede die Tjalk und gab ihr wieder den ursprünglichen Namen ALBATROS. Sieburgh befuhr nun in den folgenden zehn Jahren die Gewässer und Kanäle Südfrankreichs und das Mittelmeer. Für die Tjalk war es der letzte Eintrag im holländischen Schiffsregister.
Im Dezember 1993 erwarben Birgit und ich das technisch einwandfreie Schiff und erfüllten uns meinen langgehegten Lebenstraum. Wir haben in der Zukunft vor, immer mehr auf der ALBATROS zu leben. Unser Haus haben wir für das Schiff aufgegeben. Wir begannen sofort mit kleinen notwendigen Umbauten und den fälligen Farbarbeiten, sollte die ALBATROS doch pünktlich zur Saison in altem neuen Glanz erstrahlen.
Mittlerweile haben wir die erste Saison hinter uns und der zweite Segelsommer steht unmittelbar bevor. Es war sehr spannend, die Segeleigenschaften eines so großen Schiffes kennenzulernen. Die ALBATROS segelt besonders gut an der Kreuz – hier hat es sich als vorteilhaft erwiesen, ein Reff ins Großsegel zu legen und den Klüver wegzulassen. Bei Halbwind- und Raumkursen muß dann allerdings der Klüver wieder hoch, wenn man mit anderen schnellen Schiffen mithalten will. Es ist aber nicht einfach, die ALBATROS bei etwas stärkerem Wind zu segeln – hier werden zum „sportlichen" Segeln dann doch mehr als sechs Hände benötigt.

Günther Wulf

ALBATROS hoch am Wind *Foto: privat*

Günthi und Birgit Wulf

Das große Ruder *Fotos: R. Prüß*

ALBATROS, und so sieht sie von hinten aus.

ZUSAMMEN SIND WIR UNSCHLAGBAR...

Das haben wir vor Jahren zwar gehofft und auch strategisch so gedacht, aber daß sich jetzt auch alles so entwickelt, – wunderbar.
Schon 1988 haben wir bei einem Gespräch mit dem Oberbürgermeister die Konzept- Idee eines Flensburger Dampfer-Treffens in die Welt gesetzt und eine erste konkrete Einladung ausgesprochen.
Damals war die Zeit noch nicht reif und die ALEX hatte genug eigene Probleme. Inzwischen ist das DAMPF RUNDUM dank ALEX und Dampf-Club ein zukunftsträchtiger Knüller.
Mit dem „Flensburger Klassiker-Festival" ist jetzt das Trio komplett. Der dritte Flensburger Partner im europaweit einzigartigen Veranstaltungstrio der lebendigen Schiffahrtsgeschichte. Die Segelberge der „kaiserlichen Yachten" gehören traditionell ebenso auf die Flensburger Förde, wie die alten Dampfer und Galeassen. Sie sind Ausdruck der vielfältigen maritimen Kultur.
Flensburg besetzt damit eine einzigartige Position internationaler maritimer Kompetenz.
Machen wir was draus!
Alle zusammen!

Foto: Gisela Schäfer

16. FLENSBURGER RUM REGATTA

26. – 28. Mai 1995

Jedes Jahr am Himmelfahrtswochenende im Mai liefern sich über 120 Schoner, Ewer, Kutter, Logger oder Brigantinen ein spannendes Rennen auf der Flensburger Förde. Die größte nordeuropäische Wettfahrt historischer segelnder Berufsfahrzeuge findet dieses Jahr zum 16. Mal statt. Inzwischen platzt sie aus allen Nähten, aber der Spaß ist ungebrochen.

Die RUM REGATTA hat Maßstäbe gesetzt für Veranstaltungen „in Augenhöhe" mit menschlichem Maßstab, mit unernster Preisverteilung, Handmusik ohne Verstärker und unauffälliger Organisation. Selbst als Einweggeschirr noch verboten war (!) gab es auf der RUM REGATTA schon keine Wegwerf-Gläser mehr. Inzwischen muß die Teilnehmerzahl begrenzt werden. Das funktioniert mit gestutzter Einladungsliste und ausgewählter Pressearbeit, denn Größe allein ist keine Qualität. Dieser Erfolg verpflichtet. Neue Museumshäfen und Oldtimer-Regatten schießen wie Pilze aus dem Boden. Man kopiert fleißig das Erfolgsrezept, aber das Original ist bisher unerreicht. Nach 16 Jahren mehr denn je Magnet für die historischen segelnden Berufsfahrzeuge und Baustein für ein maritimes Flensburger Profil. Aber Erfolg kommt nicht von alleine.
Wir arbeiten weiter dran.

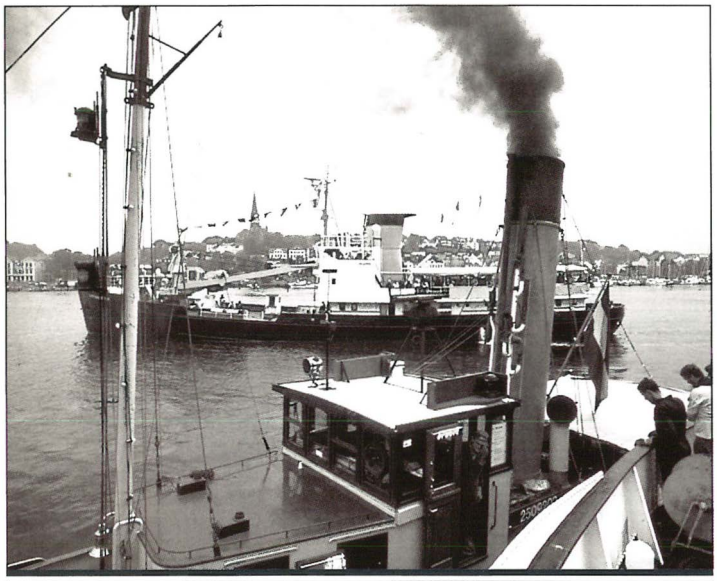


Foto: Bernt Hoffmann

Foto: Bernt Hoffmann

2. FLENSBURGER DAMPF RUNDUM

7. – 9. Juli 1995

ALEX rief, und alle, alle kamen.
Ein unvergeßliches Erlebnis, schwärmten die Besucher des 1. DAMPF RUNDUMs 1993. Der Geruch von Qualm, Kohle und Öl, das Schnaufen der Dampf-Pfeifen, das Schnaufen und Stampfen der Maschinen schufen ein Flair, das nicht nur bei Landratten für klopfende Herzen sorgte.

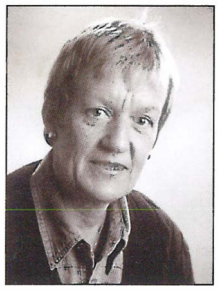
Alle zwei Jahre im Juni geben sich die dicken Dampfer ein Stelldichein. Im Juli 1995 ist es wieder soweit. Rund ein Dutzend historischer Dampf- und Motorschiffe, Salondampfer, Eisbrecher, Schlepper, Tonnenleger, kleine Dampfboote, Dampflokomotiven und Dampfmaschinen werden sich in Flensburg für drei Tage zum PS-stärksten Dampfertreffen Europas versammeln.
Allesamt sind sie die letzten ihrer Art. Dampfer wie diese werden nicht mehr gebaut.
Gäste aus Norwegen, Schweden, Holland und Deutschland stehen auf der Einladungsliste des Fördervereins Salondampfer ALEXANDRA und des Flensburger Dampfclubs. Höhepunkt des DAMPF RUNDUMs ist wie beim letztenmal die große Dampferparade am Sonntagnachmittag, wenn alle Dampfer im Geschwader über die Förde dampfen.

FLENSBURGER KLASSIKER FESTIVAL

10. + 11. JUNI 1995

Noch im letzten Heft des vergangenen Jahres berichteten wir darüber, daß die Rum-Regatta aus allen Nähten platzt und daß wir den klassischen Yachten auf der Rum-Regatta eigentlich keine Heimat bieten können – und Zack!
Da ist sie.
Die neue Heimat für die klassischen Segelyachten mit Mahagoni und Hochglanzlack.

Das „Flensburger Klassiker Festival".
Schöner Name!
In Zukunft alljährlich am Wochenende nach Pfingsten. Zusammen mit dem „Freundeskreis klassischer Yachten" laden die Crews des 50er Seefahrtkreuzers AKELA und der 8-m-R-Yacht WINDSBRAUT alle klassischen Segelyachten am 10. und 11. Juni zum Festival auf die Flensburger Förde. Insgesamt rechnen die Veranstalter mit etwa 60 bis 80 Schiffen. Angesprochen sind in erster Linie die Inhaber großer und kleiner m-R-Yachten, Seefahrtskreuzer, KR-Yachten usw.
Also sog. Lustfahrzeuge, keine Berufssegelschiffe wie auf der Rum-Regatta. Eine echte Alternative.
Ausgangspunkt der Veranstaltung ist der Gastseglerhafen an der Hafenspitze, und Start der Regatta ist die Wasserslebener Bucht.
Zu organisieren gibt es genug.
Nur Mut. Einmal ist immer das erste Mal.
Ihr werdet Erfolg haben.



Eine Frau als Rudergängerin

„Üze" Oldenburg, Miteigner der „ZWEI SCHWESTERN" hat sich aus dem Vorstand verabschiedet. Die oft zitierten „Dankschreiben aus aller Welt" werden in guter alter Museumshafen-Tradition auch ihn nicht erreichen, aber wir danken für den tatkräftigen Einsatz als Geschäftsführer und wünschen viel Erfolg und eine glückliche Hand im neuen Job als „Hafenmeister", den er zusammen mit „Kuddl" Uwe Kutzner von der „VALDIVIA" ausüben wird.
Neue Geschäftsführerin wurde Ingrid Illias.
Ihr gehört zusammen mit ihrem Mann Hans-Jörg die „ELSE AF SLETTEN", ein kleines Fischereifahrzeug aus dem „Sund". Ingrid hat schon im letzten Jahr als stille, emsige Arbeiterin die Tagesgeschäfte in unserem Büro im Herrenstall erledigt und uns so manche Alltagssorge vom Hals gehalten. Der Aufgabenbereich ist umfangreich und auch in Anbetracht der neu ins Auge gefaßten Projekte sicher nicht einfach. Da wir Ingrid Illias als hartnäckige und zielstrebige „Konzeptverfolgerin" kennen, sind wir guten Mutes, und die Stimmen „...Was, – eine Frau als Geschäftsführerin??", die werden sicher bald verstummen, wenn sie die Harke rausholt. Ingrid, wir wünschen dir viel Erfolg und eine integrative Hand.
Der Vorstand setzt sich damit zusammen aus:
Dieter Grote, Vorsitzender,
Christian Steib, 2. Vorsitzender,
Ingrid Illias, Geschäftsführerin ,
Ursula Rehberg, Schatzmeisterin.
Also: paritätisch, 2 Männer und 2 Frauen. Da sage doch einer, die Traditionssegler seien von Gestern. Das gibt's ja so konsequent nicht mal bei den Parteien, geschweige denn in der Wirtschaft – trotz Grundgesetz.
Also – der Museumshafen mal wieder vorneweg.
Wir harren der Dinge, die da kommen. Haut rein!

DAS NÄCHSTE HEFT ERSCHEINT IM HERBST 95
WIR DANKEN ALLEN MITWIRKENDEN HELFERN
INSBESONDERE DEN NACHFOLGENDEN FIRMEN,
MIT DEREN UNTERSTÜTZUNG DIESES HEFT
ERSCHEINEN KONNTE.

IHR
MUSEUMSHAFEN FLENSBURG E.V.

■ 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?

■ 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!

■ 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.

■ Suchen Sie was zum **Geburtstag?**

Wie wär's mit schönen Schiffsporträts der Museumshafen-Schiffe. Der Verein hat inzwischen ein umfangreiches Angebot an Sammler-und Liebhaberartikeln.
Poster unserer Rum-Regatten oder anderer Veranstaltungen, Schiffsporträts, 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).

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,

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

Die Zeitschrift für Leute, die mehr über die Szene derTraditionsschiffe 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

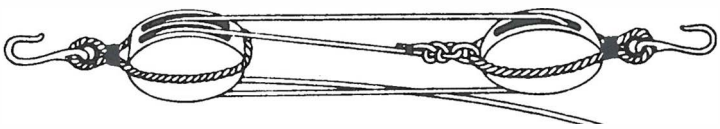
Ostsee Nautik
ING.-BÜRO FÜR ELEKTRONISCHE KOMMUNIKATION UND NAVIGATION OHG
B & J BRÜSSE JAHN

Nautische Ausrüstung:
- Bücher - Navigationsbesteck - Seekarten - Ferngläser...

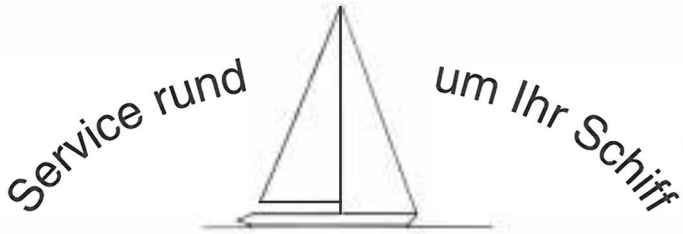
Schiffselektronik: Verkauf, Einbau, Reparatur von
- Instrumenten - Seefunk - GPS - Radar - Autopiloten...

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



Yachtausrüstung von A - Z

Segel- und Freizeitbekleidung
MUSTO VELUDE 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) 27744
P vorder 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.

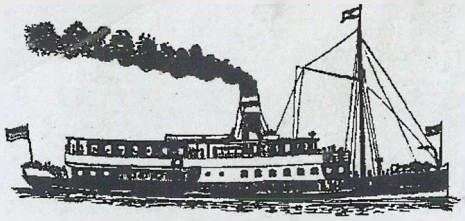
Ihr Boots- und Yachtfarbenberater

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

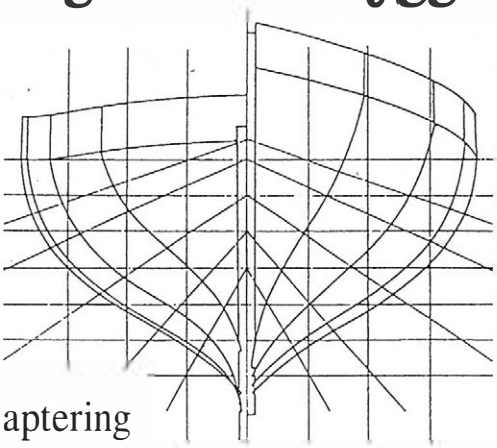
Die maritime Seglermode von

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

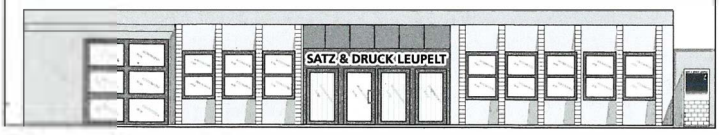
GERÜSTBAU

- 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