ISSN 1610-2827

# HAFENBLATT

## FLENSBURG HISTORISCH MARITIM

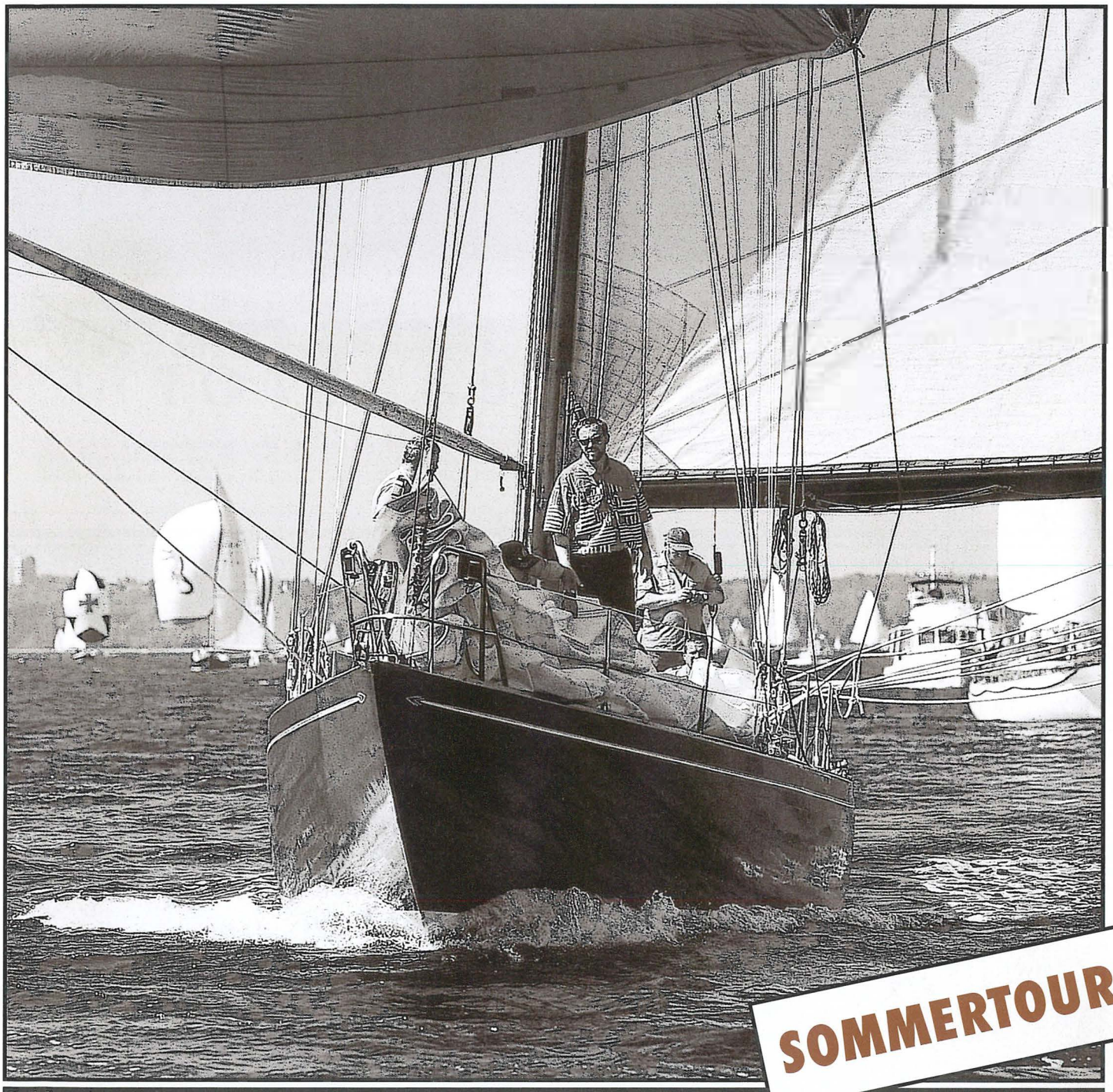


Foto: Bernt Hoffmann | www.Nord-Blick.de

**SOMMERTOUR**

Und diesmal ...

**Dampfertreffen, Classics-Festival, Nordlys, Rum-Story, Alarm auf Alex, was ist eigentlich ein Gaffelschiff, Farbengatt, Flensburger Regatta 1855, auf der Museumswerft, die Dampfmaschien, von Menschen und Schiffen ... maritime Veranstaltungen und Termine!**

Nr. 11 – August 2002

**... wir realisieren Ihre Ideen!**

**...und Bauen kann so viel Spaß machen!**

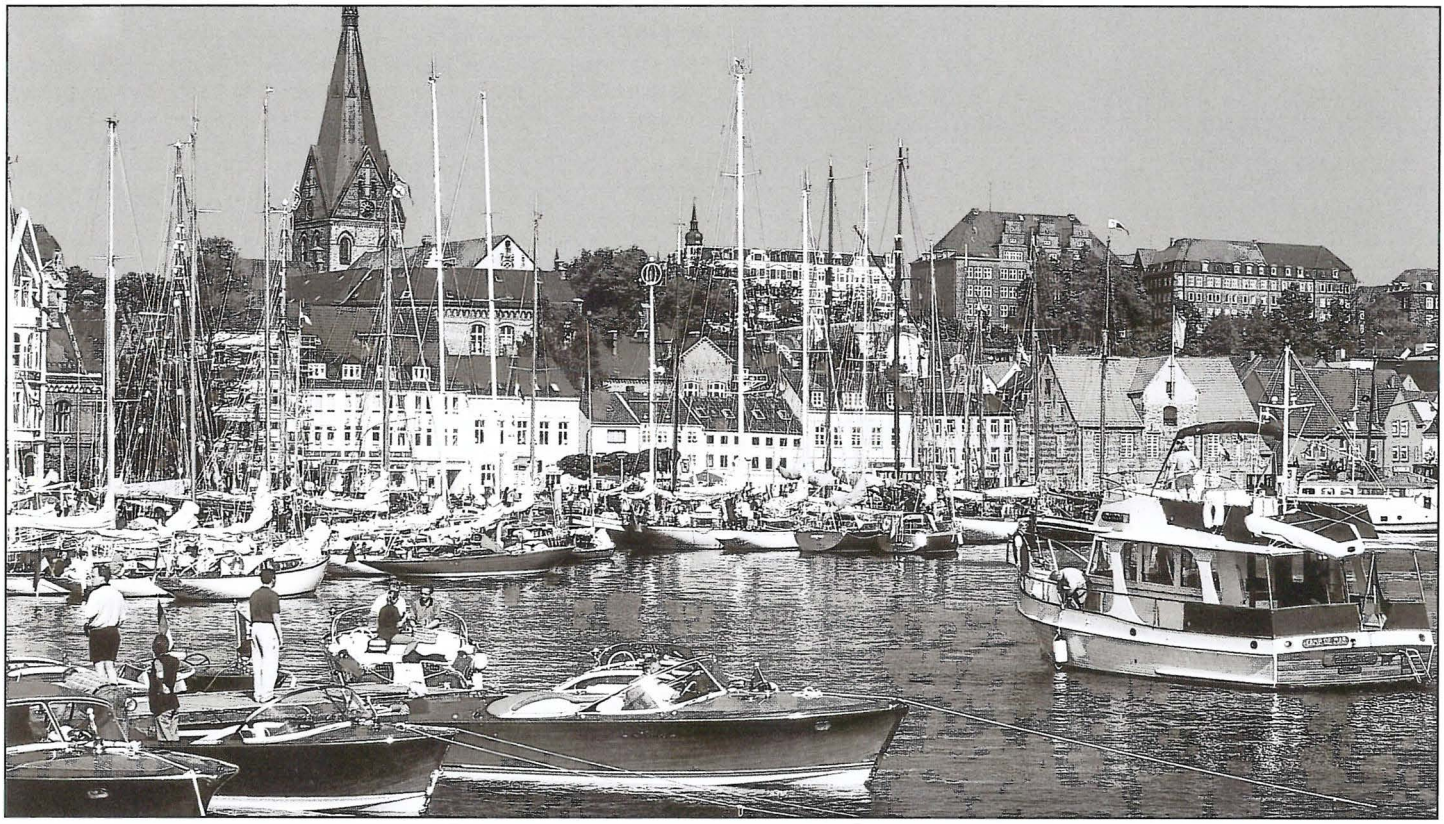
**JACOB CEMENT®**
BAUSTOFFE

Öffnungszeiten: Mo-Fr 7-18 Uhr · Sa 7.30-12 Uhr, gucken kost' nix, Rat holen auch nicht. Außerdem jeden Sonntag von 13-17 Uhr Schautag (keine Beratung, kein Verkauf ...aber in Ruhe gucken.) Sie finden uns in 24937 Flensburg · Am Industriehafen 3 und in 24955 Harrislee · Industrieweg 17. Sie können sich auch einen Beratungstermin holen, für Flensburg: Fon (0461) 1501-0 · Fax (0461) 1501-111 und für Harrislee: Fon (0461) 1501-232 · Fax 1501-231 ... oder kommen Sie einfach vorbei. Übrigens: JACOB CEMENT BAUSTOFFE ist eine Unternehmung der Jacob Sönnichsen AG

**IN IHRER FREIZEIT SOLLEN SIE SICH MIT SCHÖNEN DINGEN BESCHÄFTIGEN.**
**BEI FINANZIELLEN ANGELEGENHEITEN LASSEN SIE RUHIG UNS ANS RUDER.**

Seit 1819.
Flensburger Sparkasse

| | | |
|---|---|---|
| Titelseite Robbe & Berking Classics, Marine 12er „Westwind“ | | |
| Begrüßung | Tonne | 3 |
| Die Vereine | Tonne | 4 |
| „Die Dampfmaschien“ | Tonne | 6 |
| „Alarm...!“ | Tonne | 7 |
| Gipfeltreffen auf Dampfeisbrecher | Tonne | 8 |
| Seekrankheit I Heizer I Mitglieder | Tonne | 9 |
| „Nordlys“ | Tonne | 10 |
| Was ist eigentlich ein Gaffelschiff? | Tonne | 11 |
| Sommertour | Tonne | 12 |
| Museumswerft | Tonne | 14 |
| Von alten Dampfern und gekrängten Fischerbooten | Tonne | 16 |
| Rum-Story | Tonne | 17 |
| Von Menschen und Schiffen | Tonne | 20 |
| Robbe & Berking Classics und 1. Regatta 1855 | Tonne | 22 |
| Farbengatt | Tonne | 26 |
| Veranstaltungskalender | Tonne | 28 |
| Impressum | Tonne | 30 |

**Liebe Leserin, lieber Leser,**

*der Start war vielversprechend. Wir haben eine große Resonanz auf das neue HAFENBLATT erhalten, nicht nur aus den Reihen der maritimen Vereinigungen und Organisationen, die natürlich gespannt waren, was wir aus den zur Verfügung stehenden Informationen gemacht haben, sondern auch von Alt- und Neu-Flensburgen, von See-und Sehleuten und von Touristen, denn das HAFENBLATT wurde mit 10.000 Exemplaren breit gestreut.*

*Uns freut dieses positive Echo. Wie hieß es in einem Leserbrief: „Bitte weiter so! Ihr Blatt hat für mich Buchcharakter, nicht zuletzt auch durch sein Outfit, und kommt nicht in den blauen Container.“*

*Wir werden uns weiter alle Mühe geben, nicht nur ein informatives, sondern auch ein schönes Heft zu gestalten. Das geht nicht ohne gute Fotos und darum gilt an dieser Stelle unser Dank den freien Fotografen, die uns ihre Fotos zur Verfügung stellen. Das ist z.B. Bernt Hoffmann, der auch in diesem Heft nicht nur das Titelfoto abgelichtet hat. Katrin Storsberg lieferte die dynamischen Segelbilder der Robbe & Berking Classic Regatten und manches Foto stammt aus den Reihen der Mitglieder oder Freunde der Alexandra oder des Museumshafens. Wenn Sie genau verfolgen wollen, wer hier mit künstlerischer Hand welches Bild lieferte, finden Sie auf Seite 30 im Impressum einen genauen Fotonachweis.*

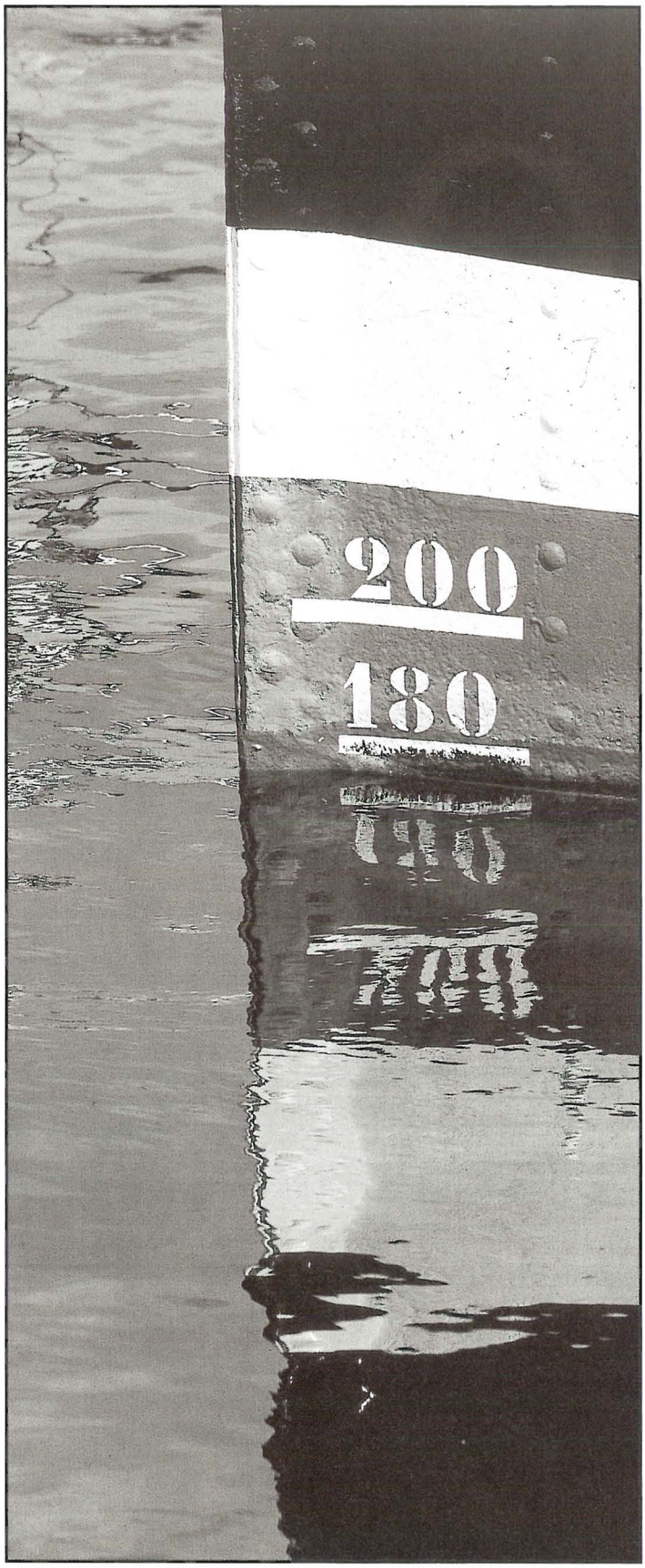
*In diesem Heft starten wir die Serie der Bildbesprechung historischer Fotos aus dem Hafen mit einem Dampferfoto von der Hafenwestseite. Wir wissen nicht genau, wer der Urheber ist und in welchem Jahr es aufgenommen wurde. Vielleicht können Sie uns helfen, das herauszufinden. Darüber würde sich auch das Schiffahrtsmuseum freuen.*

*Wir berichten in dieser Ausgabe das erste Mal über die Reise eines Flensburger Gaffelseglers. Das ist zwar kein „Hafenthema“, aber wir denken, dass es interessant ist zu erfahren, wohin man mit solchen Schiffen fahren kann und wo sie eigentlich herkommen. Es gibt ja auch Kritiker, die behaupten, die Museumsschiffe wären „immer weg“. Sie sind sicher mal auf Tour, aber in der Regel selten mehr als 4 Wochen im Jahr, und wer jetzt im August an das Bohlwerk gegangen ist, wird feststellen, dass selbst im Hochsommer der Museumshafen gefüllt ist.*

*Mancher kennt vielleicht seit Jahren den Begriff „Gaffelsegler“, aber was das eigentlich ist kann man dann doch nicht erklären. Wir werden hier Aufklärungsarbeit leisten. Das gilt natürlich auch für technische Hintergründe wie z.B. für die legendäre „Dampfmaschien“ der „Feuerzangenbowle“.*

*Wir wünschen viel Vergnügen.*

Petra Massalle




*Die Wasserspiegelmarken „Ahmings" der Alex*

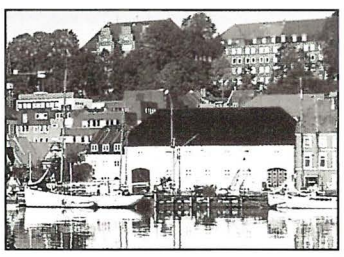
## Flensburger Schiffahrtsmuseum und Rum-Museum im alten Zollpackhaus

Wo einst die Waren aus Übersee lagerten, im alten Zollpackhaus am Hafen, befinden sich heute die Sammlungen des Schiffahrtsmuseums. Bereits im Mittelalter entwickelte sich Flensburg zu einer aufstrebenden Hafen- und Handelsstadt an der Ostsee. Ihre Schiffe, die einige Jahrhunderte unter dem Dannebrog, der dänischen Nationalflagge segelten, befuhren alle Weltmeere. Neue Wirtschaftszweige entstanden im 18. Jahrhundert durch den Kolonialwarenhandel mit Westindien und dem Walfang vor Grönland. Mit dem Aufkommen der Dampfschifffahrt ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurde Flensburg bedeutender Reedereisitz und Standort für eisernen Schiffbau. Historische Schiffsbilder und Modelle, Navigationsinstrumente, Seekarten und der sogenannte Schatz des Schiffergelags sowie große und kleine Dampfmaschinen und vieles mehr erinnern an die Blütezeiten Flensburgs, abzulesen auch am großen Stadtmodell von 1600.
Im einzigen Rum-Museum Deutschlands erfährt der Besucher alles über Rum und wie er seinen Weg von Westindien nach Flensburg fand.

Flensburger Schiffahrtsmuseum
Schiffbrücke 39
24939 Flensburg
fon 0461 85 29 70
fax 0461 85 16 65
email
schiffahrtsmuseum@flensburg.de
www.schiffahrtsmuseum.flensburg.de

Förderverein Schiffahrtsmuseum

Spendenkonto:
Flensburger Sparkasse
Konto 272 329
BLZ 215 500 50



## Dampfer „Alexandra"

Förderverein zur „Infahrthaltung" des Salondampfers „ALEXANDRA"

Das 1908 in Hamburg erbaute Schiff wurde 1975 wegen Unrentabilität außer Dienst gestellt. Aus der Arbeitsgemeinschaft für Stadtbildpflege und der Initiativgruppe „Rettet die Alexandra" wurde der „Verein zur Förderung dampfgetriebener Förderschiffe e.V." gegründet – heute „Förderverein Salondampfer Alexandra". Nach längeren Verhandlungen erhält der Förderverein von der Fördereederei den Dampfer im Oktober 1986 geschenkt. Dieser verpflichtet sich, den Dampfer wieder vollkommen instand zu setzen. Seit nun mehr als 20 Jahren arbeiten die Crewmitglieder (vom Heizer bis Kapitän) ehrenamtlich am Satzungsziel – die Alexandra so lange wie möglich der Nachwelt fahrtüchtig zu erhalten.

Lebenslauf der Alexandra siehe Homepage!

Seit 1990 im Denkmalbuch des Landes eingetragen. Erstes fahrendes, mit Dampf getriebenes, historisches Schiff in Schleswig-Holstein unter Denkmalschutz.

Standesamtliche Trauungen an Bord möglich.

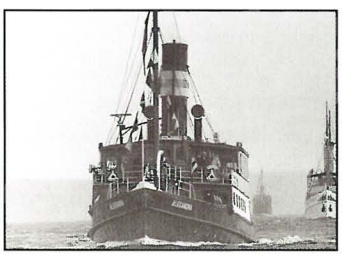
Liegeplatz gegenüber dem Flensburger Schiffahrtsmuseum

Tel. am Liegeplatz 0461 1 71 90
während d. Fahrt 0171 316 40 07

Schiffbrücke 22 I 24939 Flensburg
Postfach 16 16 I 24906 Flensburg

fon 0461 212 32
fax 0461 212 47
mobil 0171 316 40 07
email DampferAlexandra@aol.com

www.dampfer-alexandra.de
www.schleswig-holstein.de/forum/freizeit/alexandra.html



FÖRDERVEREIN
MUSEUMSWERFT
FLENSBURG

**Förderverein der Museumswerft & Reederei für historische Segelschiffe in Flensburg e.V.**

Der Förderverein gründete sich am 29.8.1996 unter anderem mit dem Ziel, den „Aufbau und Betrieb der Museumswerft in besonderer Weise zu unterstützen". Hierzu gehört die Förderung von Kunst und Kultur durch lebendig dargestellte Handwerkskunst und Arbeitskultur, die Förderung von Denkmalschutz und Denkmalpflege durch Reparatur und Restauration maritimer Kulturgüter des 19. und 20. Jahrhunderts sowie die Förderung von Bildung und Erziehung durch museumspädagogische Projektarbeit für Jugendliche und Schülergruppen mit zweckgebundenen Ausstellungen und Fortbildungskursen für die interessierte Öffentlichkeit.
Diese Zielsetzungen spiegeln sich in den bisherigen Aktivitäten des Fördervereins und der Museumswerft.

Museumswerft Flensburg
gemeinnützige GmbH
Schiffbrücke 43
24939 Flensburg

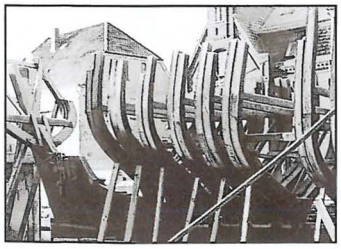
fon 0461 18 22 47
fax 0461 18 22 48

Spendenkonto
Sparkasse Flensburg
Konto 229 075
BLZ 215 500 50

Förderverein Museumswerft e.V.
Heinrich-Voß-Str. 33
24939 Flensburg

fon 0461 99 60-115
fax 0461 99 60-104

Spendenkonto
Flensburger Sparkasse
Konto 7000 219
BLZ 215 500 50



**Museumshafen Flensburg e.V.**

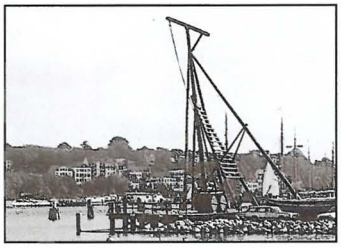
Verein zur Infahrthaltung und Instandsetzung historischer Wasserfahrzeuge

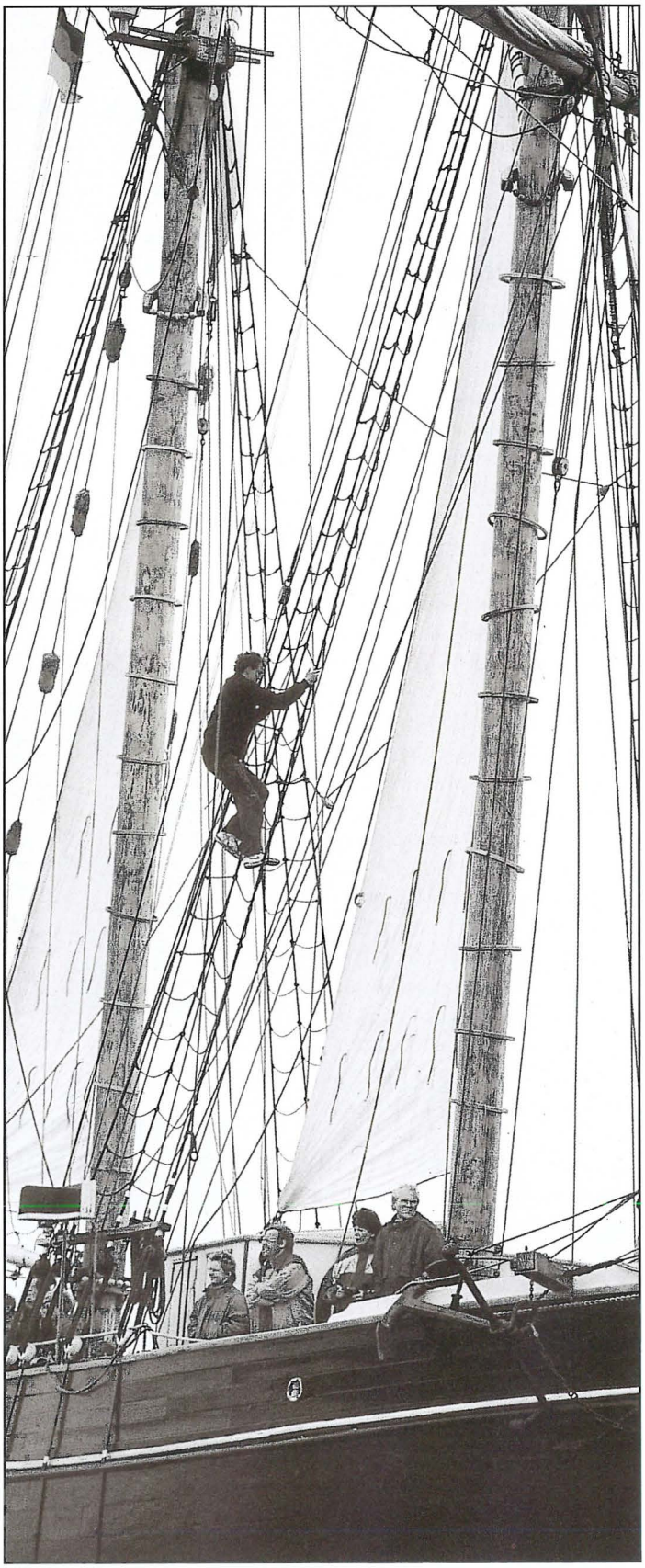
Der „Museumshafen Flensburg e.V." ist eine private Initiative und wurde als gemeinnütziger Verein 1979 gegründet mit dem Ziel der „Wiederherstellung und Infahrthaltung traditioneller Segelschiffe und anderer historischer Wasserfahrzeuge". Dieser große Bereich wird eingegrenzt auf die segelnden Berufsfahrzeuge der Revier- und Küstenfahrt, d.h. kleine Frachtsegler, Fischereifahrzeuge sowie Dienstfahrzeuge, wie z.B. Zoll-, Lotsen- und Rettungskutter.
Der Museumshafen will die traditionell in der Ostsee, in Belten und Sunden, im Kattegatt und Skagerrak beheimateten Schiffstypen erhalten und der Öffentlichkeit präsentieren.
Übergeordnetes Ziel des Museumshafens ist es, der großen Schifffahrtsgeschichte der Stadt Flensburg Ausdruck zu verleihen und gleichzeitig einen Beitrag zu leisten für die Lebensqualität im Herzen dieser Stadt.
Der Museumshafen versteht sich als Kulturverein. Neben der Erhaltung historischer Schiffe als schwimmende und lebendige Baudenkmäler steht die Pflege der Seemannschaft sowie der lebendige Umgang mit alter Schifffahrtskultur in Handwerk und Kunst.

Museumshafen Flensburg e.V.
Herrenstall 11
24939 Flensburg

fon 0461 222 58
fax 0461 220 27
www.museumshafen-flensburg.de

Spendenkonto
Flensburger Sparkasse
Konto 8000 719
BLZ 215 500 50





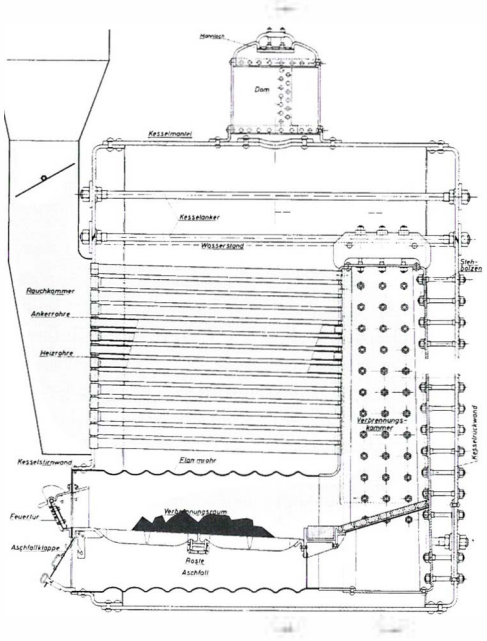
*Einer muss mal eben hoch ...!*

# „Die Dampfmaschien“

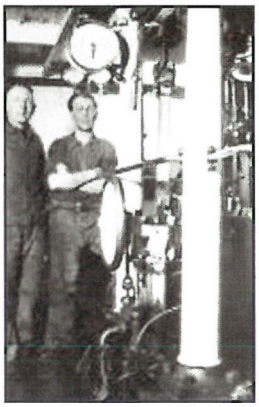
## Also, da stelle mir uns mal janz dumm…

Wer kennt sie nicht –
„Die Feuerzangenbowle“, den Filmklassiker mit Heinz Rühmann, und den verzweifelten Versuch des Physiklehrers, die „Dampfmaschien“ zu erklären, – „det jroße schwarze Loch“.
Hier folgt nun der zweite Versuch nach dem Motto: „Was die ALEXANDRA-Fahrgäste immer noch mal wissen wollten!“ Zum Beispiel: Wie funktioniert eigentlich so ein Dampferzeuger, auch Dampfkessel genannt?

Ingenieur Manfred Dulies gibt Auskunft:
Also: Der Dampfkessel ist ein zylindrischer Behälter mit jeweils einem halbrunden Deckel auf jeder Seite. Diese sind mit sogenannten Zugankern verbunden, die die auftretenden Zugkräfte aufnehmen. In diesem zylindrischen Behälter befinden sich zwei nebeneinander liegende Feuerbuchsen. Diese sind in die Flammrohre eingearbeitet. Innerhalb dieser Flammrohre liegen in halber Höhe die Roste, auf denen die Kohle verbrannt wird, um die entstehende Verbrennungswärme an das Kesselwasser abzugeben. Unterhalb dieser Roste befindet sich der Aschefang (siehe Foto unten).
Oberhalb der Flammrohre, die zur Aufnahme der Ausdehnung wellenförmig ausgebildet sind, befinden sich die Rauchrohre in größerer Anzahl mit einem Durchmesser von ca. 65 mm.
In dem nun mit Wasser bis ca. 150 mm oberhalb der Rauchrohre gefüllten Dampfkessel wird durch Verbrennung von Kohle dem Wasser Wärme zugeführt und die Temperatur des Wassers steigt vorerst bis auf Siedetemperatur von 100 Grad Celsius.
Da bei diesem Vorgang die Kesselwandungen schon thermisch belastet sind, muss die Temperatur langsam gesteigert

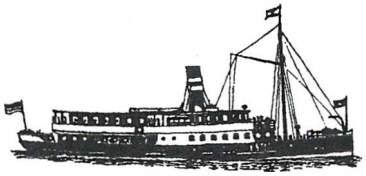



*Flammrohrkessel (Seitenansicht)*



*Heizer Steffen bei der Arbeit und Maschinist Paul Zschange und Heizer Werner Hochreuter in den 30er Jahren im Maschinenraum der ALEXANDRA*

*Der Heizer an der Feuertür der rechten Feuerbuchse. Darunter der Aschefang*



werden. Man rechnet hier – wie auch nach der Dampfbildung – mit einer Temperatursteigerung von 10 Grad Celsius je Stunde. Um eine möglichst gleichmässige Temperatur in allen Kesselbereichen zu erhalten, sollte das Kesselwasser umgewälzt werden. Hier auf der ALEXANDRA ist ein solches Umwälzsystem installiert. Bei weiterer Wärmezufuhr beginnt die Dampfbildung. Auch hier ist es wichtig, auf die stündliche Temperatursteigerung zu achten und nicht so sehr auf die Drucksteigerung.
Um den Dampfkessel nicht immer von ca. 10 Grad C bis auf Arbeitstemperatur (180 Grad C, 10 bar) hochzufahren, ist das System der Umwälzung über einen Wärmetauscher der Schiffsheizung geschaltet. So hat der Kessel auch in Ruhe immer seine 70 Grad C.
Warum so viel Aufwand für so’n bisschen Kessel? Ganz einfach:
Da die Zugfestigkeit von Stahl unter Temperatur stark nachlässt, muss zum Ausgleich der Moleküle im Stahl dieses langsam und möglichst gleichmässig geschehen. Hinzu kommt: Um 13 Kubikmeter Wasser auf 180 Grad C zu bringen, vergeht eine gewisse Zeit.
Wie sieht es nun mit der Sicherheit eines Dampfkessels aus? SICHERHEIT wird immer groß geschrieben. Auch auf der „Alex“. Bei entstehendem Überdruck blasen die Sicherheitsventile ab, bei Wassermangel ertönt ein akustisches Signal, das Personal ist durch entsprechende Seminare durch den TÜV geschult. Alle Einrichtungen werden weiterhin laufend vom TÜV überwacht.
Und das nächste Mal? Vielleicht etwas über Kesselwasser und dessen Aufbereitung?

*Manfred Dulies, Ing.*

# „Alarm . . . !"

**ALARM** – ! Feuer im Maschinenraum und die Alarmierungen nahmen kein Ende. Restauration total verqualmt, Rauchbildung im Dieselraum, Schornsteinbrand, Kohleselbstentzündung. An allen Ecken und Enden Chaos. Feuerstosstrupp „nach vorne", Hilfskräfte auf „stand by", Gerätschaften klar legen, Wasser an Deck, Feuerlöscher klar, Atem-Schutzträger ausrüsten. Die gesamte Palette unseres gerade gelernten Neuwissen wurde auf die Probe gestellt. Wir haben viel dazu gelernt. Die Neudeutschen sagen dazu: „Learning by doing", und die Altdeutschen sagen dazu: „Übung macht den Meister" .

Dass Theorie und Praxis schon immer etwas anderes sind, war auch schon zu uns durchgedrungen. Aber die neuen Vorschriften der Traditionsschifffahrt und allgemein in der Seefahrt veranlasste den Förderverein Salondampfer „Alexandra", nach Möglichkeiten Ausschau zu halten, wie ein Sicherheitstraining für die aktive Crew durchgeführt werden könnte. Gab es früher noch staatliche Ausbildungsstellen, so sind es heute Privatunternehmen, die Sicherheitstraining und Ausbildung anbieten. Wie machen wir das mit der Besatzung? Wir können unmöglich verlangen, dass über 20 Leute irgendwo auf eine Schule mit Übernachtung geschickt werden, Dauer der Schulung fast drei Wochen. Wer soll das bezahlen? Wir haben zwar „Kohlen" , aber nur im Bunker an Backbord und Steuerbord. Verbindungen wurden aufgenommen und Beziehungen genutzt, schließlich und letztendlich wurde Kontakt zum Fortbildungszentrum Hafen Hamburg e.V. aufgenommen.

Und siehe da, hier waren nicht nur Theoretiker, sondern auch Praktiker an der Regierung. Die Schule konnte uns ein tolles Konzept präsentieren. Die Kosten waren akzeptabel und das Wichtigste, der Lehrgang konnte an Bord unseres schönen Dampfers speziell auf die Bedürfnisse für dieses Schiff durchgeführt werden.

In der zweiten Januarwoche ging's los. Unser „Pauker", ein gestandener Kapitän, fing es ganz vorsichtig an. Aber nur 30 Minuten – da waren wir schon beim Seemannsgesetz, bei den Unfall-Verhütungsvorschriften (UVV), bei Aufgabenverteilung an Bord, Wachdienst, Ruderkommandos, Schiffssicherheit mit den vielen wichtigen Aufgaben, Verhalten an Deck, im Maschinenraum, in den Räumen, bei gefährlichen Arbeiten, richtige Leinenführung beim Festmachen, Lotsengeschirr und last but not least: sogar die Müllentsorgung wurde gelehrt.

Oh, wat een aggewars, soviel auf einmal. Doch das war erst der Anfang, und der Pauker war immer noch nett und freundlich. Jetzt kam die Sicherheitsrolle, der Brand- und Sicherheitsplan (dabei wurde unser B- und S-Plan geprüft und für gut befunden), die persönlichen Rettungsmittel, Arbeitssicherheitswesten, Überlebensanzug, Ausrüstungspflicht, die pyrotechnischen Seenotsignale wie: Fallschirmsignale, Handfackel und Rauchsignale. Dazu der ganze andere „Klimbim", der zur Sicherheit dazugehört. Seenotrettungsboje, Radartransponder, UKW-Handys, Flugfunk, Reservekompass, Überlebensanzug. Nur Theorie und dann sooo viel!

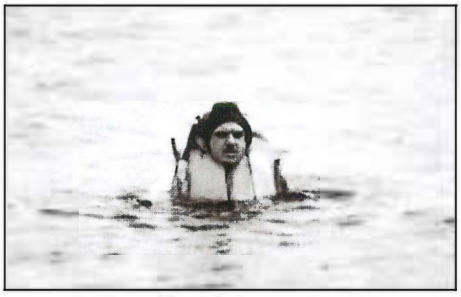
Dann kam auch die 1. Hilfe dran. Na ja, so bisschen Pflaster kleben, das konnten die meisten. Aber es kam anders. Plötzlich Alarm, Unfall auf dem Vordeck. „All hands" nach vorne. Da lag unser Maschinist mit stark blutender Kopfwunde und rührte sich nicht mehr. Was nun? Dank eines couragierten Einsatzes konnte unser Maschinist wieder gerettet werden; eine „Mund zu Mundbeatmung" war nicht notwendig. So wurden viele Fallbeispiele lebensecht trainiert, Messer im Bein, gebrochener Arm, Ohnmachtsanfall, Schock und viel Dinge mehr. Wir sind zwar keine Ärzte geworden, aber wir können jetzt sicherlich besser helfen. Auch im Wasser. Und da das Wasser im Flensburger Hafen im Winter besonders prickelnd ist, wurde bei den Bootsmanövern extra darauf geachtet, dass so viele wie möglich in das 2 Grad kalte Wasser kamen, um in den Genuss einer Rettung zu kommen. Klappern war Trumpf. Die Leute an Land haben bestimmt gedacht, die auf der „Alex" haben nicht's anderes zu tun, als im tiefen Winter im Hafen herumzupaddeln; normal ist das doch nicht! Wie schwer es ist, einen Schiffbrüchigen an Bord oder in das Schlauchboot zu holen – vor allem bei diesen Temperaturen – das lernten wir jetzt live und in Farbe.

An das stundenlange auf dem Mors sitzen und zuhören hatten wir uns mittlerweile schon gewöhnt. Selbst die Raucher hatten keine Entzugserscheinungen und Alt und Jung hatten sich prima zusammengefunden. Denn der Jüngste im Chor war fünfzehn und der Älteste weit über sechzig. Eine kernige Truppe. Und es wurde ständig geübt. Mal Feueralarm, mal „Mann über Bord", dann war wieder einer verletzt und einer war dann auch mal volltrunken. Alle Problemfälle lernten wir zu beherrschen und die Ausbilder um Herrn Kapitän Dabels waren hoch zufrieden. Danach dachten wir, jetzt ist das Meiste erledigt. Mitnichten – noch ein Hammer zum Abschluss – nämlich die schriftliche Prüfung.

Jetzt kam die Angst vor dem Nichtwissen. Spickzettel?, daran hatte doch niemand gedacht. Also, dann man frisch an's Werk. Keiner hatte Null Fehler. Auch unsere Herrschaften mit den grossen Patenten hatten keine Nullnummer geschafft. Das beruhigte doch allgemein. Die abschliessende Manöverkritik war sehr positiv. Die Ausbilder waren mit unserem Einsatz und Wissen sehr zufrieden, und wir ein wenig stolz auf unsere Leistung. Jeder bekam das Zertifikat und last but not least soll nicht verheimlicht werden, dass unser Schatzmeister bei „Ille" im „Fördestübchen" ein „Flens umsonst" aus der Schatulle zauberte. Übrigens, der Lehrgang hat 7.500,– EURO gekostet.

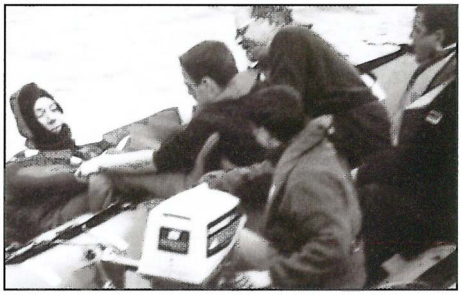
*Wolfgang Weyhausen, Kapitän*

*ALEX brennt! Höchste Alarmstufe. Die Löschdecke im Einsatz.*



*Hilfe, Mann über Bord! Jetzt muss es schnell gehen!*

*Feuereschutzanzüge anziehen. Wie geht denn bloß der Knopf zu . . .?*



*Gerettet! Das eingespielte Team hat funktioniert.*

# Gipfeltreffen auf Dampfeisbrecher

Am Rande des Dampf-Festivals in der dänischen Hafenstadt Vejle hatte der deutsche Dachverband European Steam am Wochenende zu einem internationalen Treffen an Bord des Bremerhavener Dampfeisbrechers WAL eingeladen, an dem unter anderem Vertreter der Gemeinschaft deutscher Dampfschiffe, des dänischen Veteranen-Schiffsklubs und der schwedischen European Steamboat Federation teilnahmen. Bei diesem Dampf-Gipfeltreffen ging es vor allem um die Sorgen der Dampfschiffer – die technischen Probleme, die zu hohen Sicherheitsauflagen der Behörden, die schwierige Nachwuchs-Förderung, die fehlende Ausbildung im Bereich der Maschinisten, um karge Finanzen und die damit verbundene Notwendigkeit einer professionellen Vermarktung der Dampf-Veteranen.

„Wir müssen international zusammenarbeiten, um in Brüssel auf unsere Anliegen aufmerksam zu machen. Auf lange Sicht lassen sich diese schwimmenden technischen Denkmale nicht allein mit Charterfahrten am Leben erhalten", so Thomas Asklund von der Stockholmer European Steam Federation. Dem stimmte Dr. Willy Diercks, Vorsitzender von European Steam, zu: „Wir entwickeln neue Wege, um Dampftechnik, die ihre Wurzeln im Altertum hat und bis ins Computerzeitalter reicht, zu erklären. In Zusammenarbeit mit Hochschulen und Museen wollen wir internationale Jugendtreffen im ganzen Ostseeraum zu diesem Thema veranstalten." European Steam will ein internationales Netzwerk zwischen Dampfschiffern, Vereinen, Verbänden und Museen knüpfen, um mit Informationen über Entwicklungen in der Dampfschiffahrt Öffentlichkeit und Politik auf die Verpflichtung hinzuweisen, das europäische maritime Erbe zu schützen und zu fördern. Nach der vergangenen Jahresveranstaltung zum Thema Schiffahrts-Events contra Museumsarbeit wird European Steam in diesem Jahr ein Symposium zur Stellung der maritimen Veteranenschiffe in Kiel veranstalten.

Zum Thema Marketing und Finanzen beklagte Knut Friedemann von der Gemeinschaft Deutscher Dampfschiffe die fehlende Organisation zur Vermarktung von Dampfschiff-Reisen. Reisebüros sind über diese Reiseform in der Regel nicht informiert oder nicht an ihr interessiert. Dampfschiff und Tourismus-Experte Thomas Asklund entgegnete, dass die Dampfschiffer die Reisebüro-Provisionen selbst verdienen sollten und fügte Beispiele von schwedischen Jazz-Veranstaltungen auf Dampfschiffen an.

Vollbesetzt war auch Flensburgs Salondampfer ALEXANDRA nach Vejle gedampft, wo er auf den Bremerhavener Eisbrecher WAL, die Hamburger Staatsyacht SCHAARHÖRN, den dänischen Dampfer SKELSKJÖR und andere Dampfveteranen traf, von denen einige auch beim kommenden DampfRundum in Flensburg vom 11.-13. Juli 2003 erwartet werden. ALEXANDRA-Kapitän Wolfgang Weyhausen: „Trotz der guten Auslastung auf dieser Reise, macht die Charter-Entwicklung Sorgen. Sogar die Kieler Woche ist in diesem Jahr schlecht für uns gelaufen." Ein Problem sind die Flotten von holländischen Charterseglern, die aus den Häfen Kiel, Maasholm und Kappeln den Dampfschiffen Chartergäste vor der Nase wegschnappen. Kapitän Weyhausen: „Die sind gut ausgerüstet und können mit einer Zwei-Mann Besatzung billiger fahren als wir." Dazu kommt, dass die ALEXANDRA keine längeren lukrativen Charter-Reisen zu Schiffstreffen nach Bremerhaven und Wilhelmshaven oder ins norwegische Bergen wegen fehlender Kojen unternehmen kann. Ohnehin ist mit Tagesrundfahrten kaum noch Geld zu verdienen. Die ALEXANDRA will ihr Glück jetzt in Vor- und Nachsaison auch mit Törns auf der Elbe versuchen. Werner Fischer vom ALEXANDRA-Verein: „Einladungen liegen genug vor. Wir müssen uns aber auf das Machbare beschränken." Denn haushalten tut Not auf der ALEX – in ein paar Jahren ist für 170.000 Euro ein neuer Kessel fällig. Auch an diesem Beispiel wird deutlich, dass die Einnahmen aus Vercharterung ein Veteranenschiff auf Dauer allein nicht erhalten können. ALEX-Kapitän Weyhausen: „Wenn wir weiter nur regional denken und handeln, werden wir an die großen Fördertöpfe nie herankommen. Nur durch internationale Zusammenarbeit mit Blick auf Brüssel werden wir Erfolg haben." Für Aufsehen sorgte der marode russische Dampfschoner DUNKAN auf dem Festival in Vejle: Bereits auf dem Hinweg musste er mitten auf der Ostsee aus Seenot geborgen werden, weil er keinen Brennstoff mehr hatte. Beim Einlaufen in Vejle krachte der Oldie dann mit voller Fahrt gegen die Pier, weil er wegen eines technischen Defektes nicht mehr auf Rückwärtsfahrt umstellen konnte. Zwei geistesgegenwärtige Matrosen sprangen im letzten Moment an Land und zogen ihren Dampfer mit Muskelkraft zum Liegeplatz. Kapitän Wolfgang Weyhausen beobachtete die Kollision: „Bei dem Fliegenden Holländer ist der letzte Kessel-TÜV 1932 gemacht worden, statt Zertifikaten hat er nur die Prawda an Bord – der ist eine Gefahr für sich und alle anderen." ■

## Patentrezept gegen Seekrankheit „Auf den Stuhl bitte"

Die rätselhafte Seekrankheit hat schon immer die Fantasie der Menschen angeregt, sowohl die der betroffenen, als auch der davon verschont gebliebenen. Stets ging es um die Fragen, wie kommt es, dass jemand von dieser üblen Begleiterscheinung der Seefahrt befallen wird – mal kürzer, mal länger – und vor allem, was kann man dagegen tun? Die Zahl der Empfehlungen, guten Ratschläge und Rezepte sind nicht zu zählen.

Ganz und gar ungewöhnlich ist darunter der Vorschlag, der unter der Rubrik „Wissenswerte Neuerungen und Erfolge auf technischen Gebieten" im Jahrgang 1905 der renommierten Fachzeitschrift „Schiffbau" nachzulesen ist.

Dort heißt es: „Die vielfachen Mittel, die gegen die Seekrankheit bisher in Anwendung gebracht sind, seien es medizinische Heilmittel oder Vorkehrungen, wie z.B. die cardanische Aufhängung der Betten, die Bewegungen des Schiffes für die Reisenden weniger fühlbar machen sollten, haben sich als besonders wirksam nicht erwiesen. Es ist daher von nicht geringem Interesse, von einem neuen, in allen Staaten patentierten Verfahren physikalischer Art zur Bekämpfung der Seekrankheit zu hören, welches letzthin auf dem Dampfer „Patricia" der Hamburg-Amerika Linie und dem Kanaldampfer „Peregrine" mit Erfolg erprobt worden ist. Dasselbe besteht darin, durch Übertragung von Zitterbewegungen auf den menschlichen Körper eine Verhütung der Seekrankheit zu bewirken, welche Idee dem Chemiker Dr. Brendel zuzuschreiben ist. Die Verwertung dieser Erfindung hat die Elektrizitäts-Gesellschaft „Sanitas" in Berlin übernommen und den in der Abbildung dargestellten Vibrationsstuhl konstruiert, dessen Sitz in schnelle auf- und abwärtsgehende Zitterbewegungen versetzt wird. Zum Betriebe dient ein an dem Apparate angebrachter kleiner Elektromotor, der in bequemer Weise an die elektrische Lichtleitung des Schiffes angeschlossen wird. Die betreffende Person, die auf dem Zitterstuhle Platz nimmt, hat etwa das gleiche Gefühl wie beim Automobilfahren, den die Zitterbewegung bewirkt, dass das Stampfen und Schlingern des Schiffes ihr weniger fühlbar wird, indem die langen, abwärtsgehenden Bewegungen des Schiffes durch die feinen und zahlreichen aufwärtstrebenden Vibrationsschläge aufgehoben werden.

Die Erfolge, welche mit diesem neuen Apparate auf den beiden genannten Schiffen während der Reise von Hamburg nach New York und zurück erzielt worden sind, waren sehr gute, da Personen, die das Herannahen der Seekrankheit fühlten, bereits nach kurzer Benutzung des Stuhles frei von jedem Unbehagen waren, das auch nach Verlassen desselben gänzlich oder doch nach wiederholter Behandlung fortblieb. Irgendwelche nachteiligen Erscheinungen haben sich bei keinem der Behandelten, auch nicht nach längerer, selbst 10-stündiger Benutzung, gezeigt; vielmehr wurde der Aufenthalt auf dem Stuhle von allen Beteiligten nur angenehm empfunden und sogar Nahrung genommen, ohne dass Erbrechen stattfand. In dem Zitterstuhle ist nunmehr ein Mittel gefunden, den Ausbruch der Seekrankheit zu verhüten, und dürfte derselbe daher bald zu einem der notwendigsten Ausrüstungsgegenstände der Passagierdampfer und Sanatorienschiffe gehören." H.I.W.

*Aus: „Deutsche Seeschifffahrt" 5/2002*

## ie Heizer

*Schwere Schiffe, müde Arbeitstiere reiten*
*rollend, schlingernd über fremde Meere.*
*Ewig stampft, im Zweitakt wuchtend, in den Wasserweiten*
*die Maschine, ohne daß sie je erstürbe.*
*Ewig mahlt die Arbeit in Titanenschwere*
*vor den Feuern Menschenleiber mürbe,*
*heute, gestern, morgen – ob zu allen Zeiten?*

*Trübe wie der Raum sind die Gedanken;*
*nur die Flammen schlagen glutend in's Gesicht.*
*Männer, die ein Leben lang in stumpfes Grau versanken,*
*dienen unablässig einer harten Pflicht.*
*Fragst du sie: Wer wird es euch einst danken?*
*sagen spöttisch sie, mit Bitterkeit und Feindschaft:*
*Jene, für die wir uns quälen – tun es sicher nicht!*

Das Hohelied auf die Heizer. Der Verfasser ist unbekannt. Es hängt im Maschinenraum der ALEX

## Ehrungen für langjährige Mitgliedschaft

*Im Rahmen der Jahreshauptversammlung des Fördervereins Salondampfer „Alexandra" e.V. am 29. April d.J. wurden 20 Mitglieder für langjährige, treue Mitgliedschaft (20 bis 22 Jahre) mit der „Silbernen Ehrennadel" und einer „Ehrenkunde" ausgezeichnet. Diese Mitglieder haben in den 20 und noch mehr Jahren dem Verein nicht nur eine konstante finanzielle Hilfe zukommen lassen, sondern sind auch z.T. die Initiatoren der Aktion „Rettet die ALEXANDRA" und somit auch die Akteure der 1. Stunde, die das Projekt „ALEX" angeschoben haben. Dafür gebührt Ihnen unser Dank und unsere Hochachtung.* *Werner Fischer, Vorsitzender*

| | Mitgl.-Nr. | Eintritt am: |
|---|---|---|
| Christoph Wiegand | 1 | 01.01.1980 |
| Elfriede Altnöder | 3 | 07.01.1980 |
| Claus Lempelius | 7 | 05.02.1980 |
| Irmgard Rüter | 11 | 04.01 1980 |
| Joachim Müller | 24 | 18.02.1980 |
| Kay von Eitzen | 31 | 31.01.1980 |
| Andreas Westphalen | 93 | 05.03.1981 |
| Ingrid Nielsen | 103 | 20.08.1981 |
| Andreas Nielsen | 104 | 20.08.1981 |
| Klaus-Ove Kahrmann | 3 | 07.01.1980 |

| | Mitgl.-Nr. | Eintritt am: |
|---|---|---|
| Hans-Joachim Van Loh | 12 | 10.02.1980 |
| Harry Nowak | 16 | 21.01.1980 |
| Robert-Chr. Klein | 23 | 08.01.1980 |
| Elisabeth Onnen | 28 | 03.03.1980 |
| Uwe Nissen | 58 | 22.06.1980 |
| Dampfer Kaiser Wilhelm | 59 | 26.07.1980 |
| Wulf Dietrich Wagner | 80 | 07.11.1980 |
| Horst Werner Gimm | 84 | 02.12.1980 |
| Ernst Drauschke | 85 | 29.12.1980 |
| Nordfried Ohlsen | 87 | 01.01.1981 |

v.l.n.r.: Schatzmeister Rüdiger Steinberg, Christoph Wiegand, Elfriede Altnöder, Claus Lempelius, Kapitän u. 2. Vors. Wolfgang Weyhausen, Joachim Müller, Kay von Eitzen, Andreas Westphalen


**Wir bauen zwar keine Schiffe, aber wir fertigen tollen ...**

Möbel- und Innenausbau
Büro- und Ladeneinrichtungen
Einrichtungssysteme ip20
Messe- und Ausstellungsbau

Tischlerei Thomas Nissen

**Fon: 0461 84044-0**
**Fax: 0461 84044-29**

E-mail: tischlerei-nissen@foni.net
www.tischlerei-nissen.de

# „Nordlys“

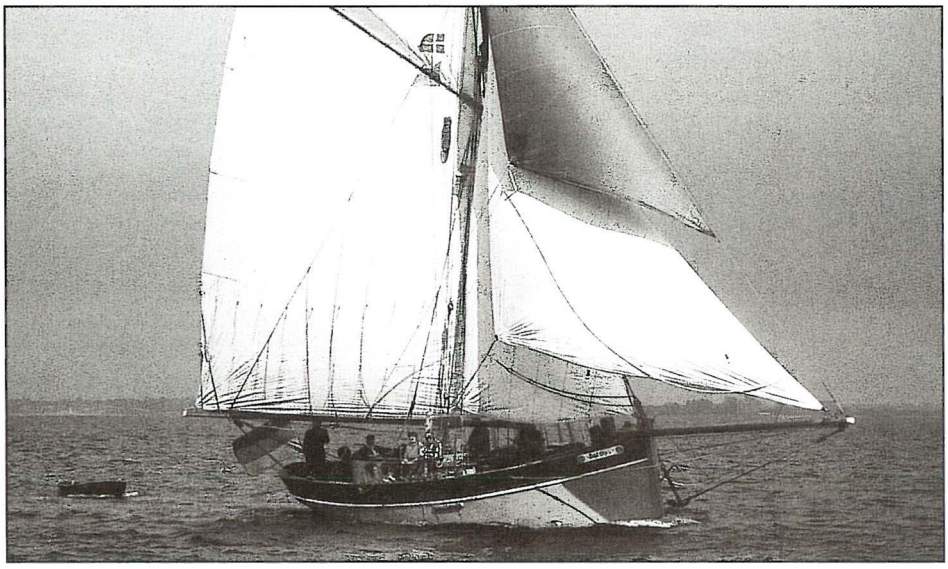
**Vom Schonerchen mit Steuerrad zum Gaffel-Kutter mit hohem Mast und Pinne.**

NORDLYS ist Gründungsmitglied des Museumshafens Flensburg und von Anfang an dabei. Sie sah aber nicht immer so schön aus…

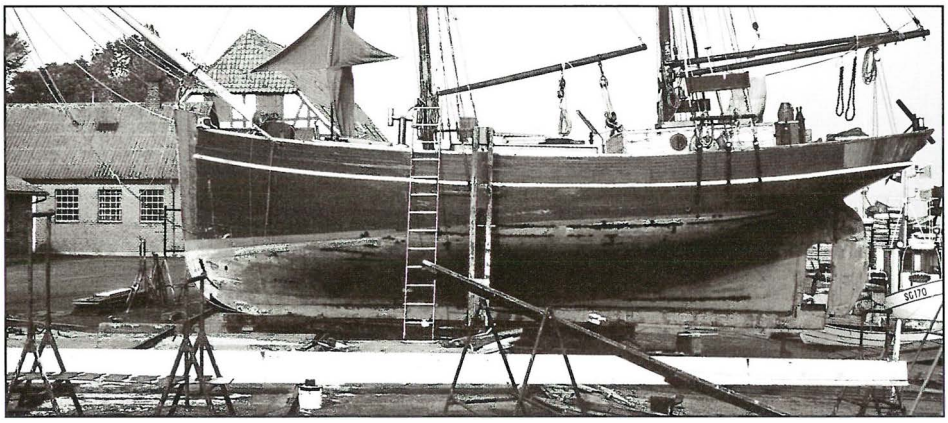
„Ein nach dänischen Verhältnissen etwas eigenartiges Fahrzeug ist die kleine, als Schoner geriggte FRIDA von Faaborg.“ So schrieb 1977 der Däne Andreas Laursen in seinem Buch „Danske Veteranskibe“, erschienen im Høst & Søns Forlag København. Ein Schwede, wohnhaft in Faaborg (DK), hatte den Fischkutter 1972 von einem Goldschmied in Skudenes auf der Insel Karmøy (N) erworben. 1976 erfolgte der Umbau zum Schoner sowie der Ausbau des alten norwegischen Glühkopfmotors und Einbau eines Diesel motors der Marke Ford/Sabb. Die Johannsen-Werft in Faaborg erledigte diese Arbeiten, während der Eigner als Designer das nötige Kleingeld dazu verdiente. Schon im Januar 1978 stand die „Frieda af Faaborg“ zum Verkauf, und im Dezember 1978, kurz vor der sogenannten „Schneekatastrophe“, erwarb ich zusammen mit meinen Geschwistern das mehr oder minder gute Stück. Hiermit begannen Freud und Leid eines Gaffelseglers. Ein freudiges Ereignis war das Umtaufen auf den ursprünglichen Namen „Nordlys“, vorgenommen im Frühsommer 1979 vor der Steilküste bei Vemmingbund. Im Folgenden möchte ich Sie aber mit Schilderungen all der Restaurierungsmaßnahmen der vergangenen Jahre verschonen. In den letzten drei Jahren lag der Schwerpunkt wirklich auf Segeln…, und hin und wieder fehlte die berühmte Handbreit Wasser unter dem Kiel – nicht nur die Schraube.

*Armin Kauth*

*Anm. d. Redaktion: Seit einigen Jahren hat Nordlys irgendwo in der Dänischen Südsee die Schraube verloren. So hat das Schiff zwar eine Maschine, aber eine mit ganz geringem Sprit-Verbrauch!*

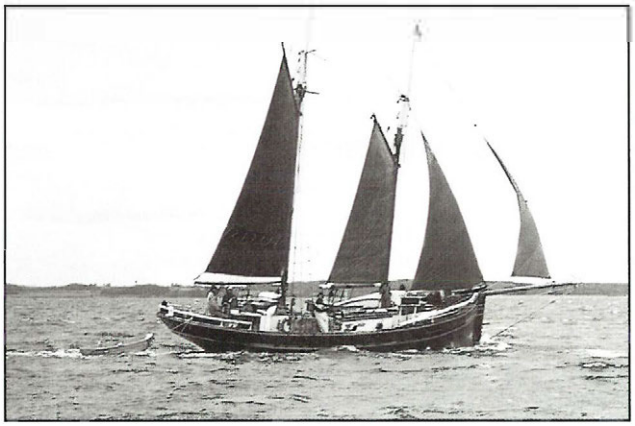


*Unter vollen Segeln während der RumRegatta auf der Flensburger Förde.*



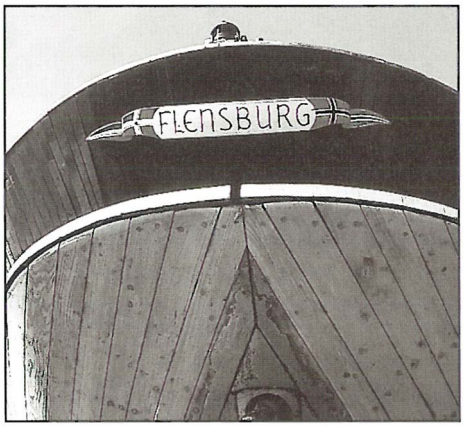
*Bevor fast die doppelte Segelfläche auf nur einen Mast gebracht wird, muss erst der Kiel verstärkt werden.*

*Der kleine Johann an der neuen Pinne*

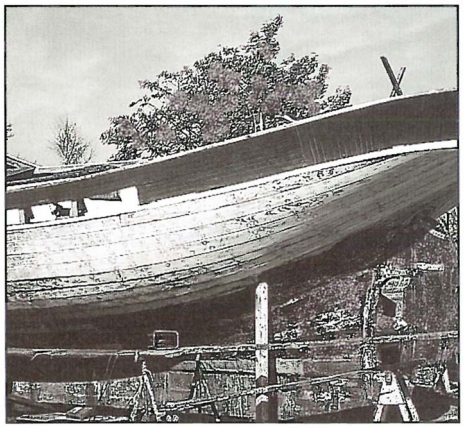


*Hier noch mit dem alten Schoner-Rigg als Zweimaster*

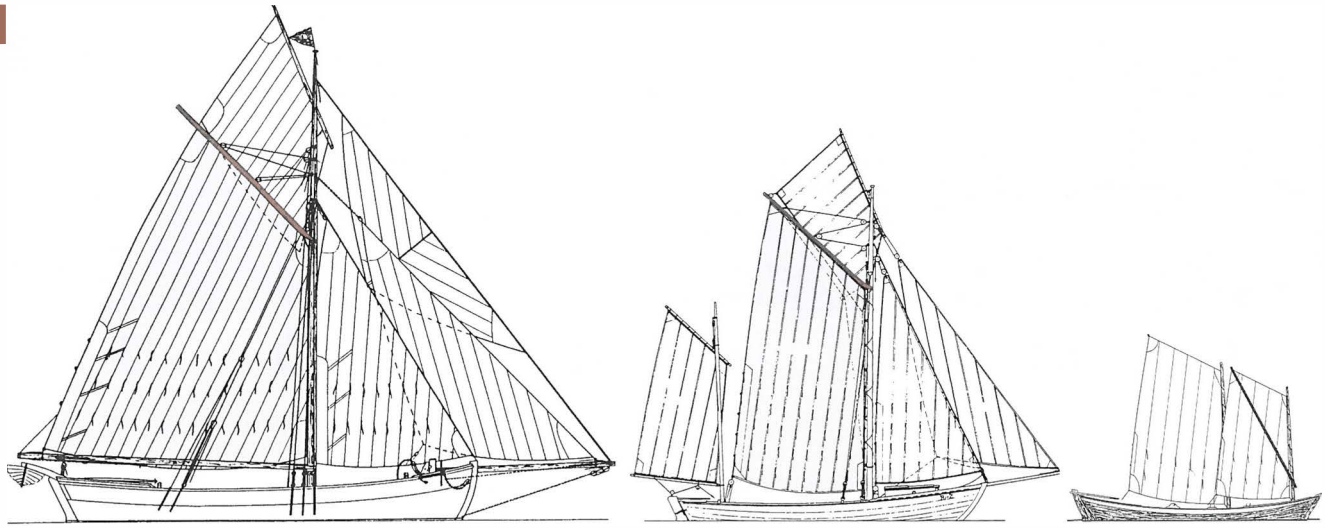
*Eigner Armin Kauth*




*Die Flaggen weisen auf die Geschichte: N und DK*



*Mit neuen Planken auf der Jonsson-Werft in Egernsund*



# Was ist eigentlich ein Gaffelschiff?

Ein Gaffelsegler ist ein kultivierter Mensch. Er braucht Messer und Gabel. Das Messer braucht er zum Schneiden. Ein richtiges Bootsmesser. Es steckt in einer Lederscheide am Gürtel. Am besten am Bändsel gesichert, damit es beim Klettern in der Takelage nicht von oben kommt.
Die Gabel braucht er für die Spiere an der das Gaffelsegel hängt. Eine „Spiere" ist ein gewachsenes Rundholz, am besten natürlich Oregon oder Lärche, also Nadelholz, das ist langfaserig und elastisch. Am Ende dieses Rundholzes sitzt die Gabel, die „Gaffel". Sie greift um den Mast und wird mit einer Leine gesichert, damit sie nicht vom Mast abrutschen kann. Auf dieser Leine sitzen oft runde Holzkugeln, sog. Korallen, damit die Leine besser gleitet.
Das ist alles. Das ist 'ne Gaffel!
Und ein Gaffelschiff hat 'ne Gaffel. Mindestens eine, manchmal auch mehr. Wenn es ein richtiges Gaffelschiff ist, hängt das Hauptsegel – das „Großsegel" – an der Gaffel, wie bei den größeren Schiffen auf den Zeichnungen oben. Das Segel, das daran befestigt ist, heißt „Gaffelsegel". Darum nennt man solche Schiffe auch „Gaffelsegler", sie segeln „vierkant" im Gegensatz zu den modernen Segelyachten, die segeln „dreikant". Sowas haben Gaffelsegler nur vorne und das heißt dann meist Fock oder Klüver. Alles klar?

Manches sieht nach Gaffelsegel aus, ist aber gar keins. So z.B. die Segel bei dem kleinen Kahn oben rechts. Die Segel haben eine ähnliche Form, aber sie werden nicht von einer Gaffel gehalten, sondern mit einer Spiere gespreizt. Das ist ein „Spriet-Segel", wie man sagt, ein Spreizsegel. „Spritstage-Jolle" sagen die Dänen dazu. Das ist aber keine Sprit-Jolle zum Alkoholschmuggel, sondern eine für die Seefahrt mit gespreizten Bettlaken. Manche Dänen sagen dazu auch Smakke-Jolle. Eine Smakke ist sowas wie ein „Quadratlappen" (sagt Gerd, unser Archivar).
Das mittlere Schiff oben hat hinten noch ein kleines Gaffelsegel. Denkt man. Ist aber auch keins. Wenn man genau hinsieht, merkt man, dass die Spiere seitlich am Mast vorbeigeht und nach vorne übersteht, wie das Segel. Das ist ein „Lugger-Segel", wahrscheinlich ein Vorläufer des Gaffelsegels. Irgendwann hat man gemerkt, dass es praktischer ist, wenn die Spiere direkt auf den Mast trifft, damit der Wind das Segeltuch von beiden Seiten gleichmäßig anströmt. Oben über dem Gaffelsegel kann bei gutem Wetter noch ein „Gaffel-Topsegel" gesetzt werden. Hier sehen Sie das sog. „Vierkant-Toppsegel", Nachfahre eines verqueren Rahsegels. Das ganze gibt's aber auch in dreieckiger Form und ist dann leichter zu handhaben. Immer noch alles klar? *R.P.*

## Und wie kommt man zu einem Gaffelschiff?

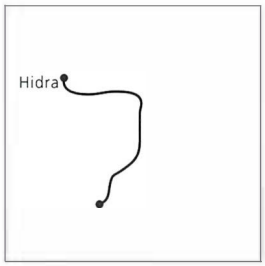
Leitfaden für Interessierte (Bei richtiger Deutung durchaus tauglich.)

1. Man ist absolut nicht normal im Kopf.
2. Man hat Ahnung von alten Schiffen...oder auch nicht.
3. Man (oder auch Frau, natürlich) setzt sich ein Schiff mit einem schrägen Rundholz an der oberen Kante des trapezförmigen Großsegels in den Kopf, kurzum einen „Gaffler". Seit etwa den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts sprechen gut geschulte Mediziner vom Gaffelvirus. Stark Betroffene brauchen zum Auskurieren der Krankheit zwei oder sogar drei Gaffeln.
4. Man geht auf die Suche, speziell in Dänemark, Schweden, Norwegen. Aber auch in England, Holland, auf Mallorca oder gar in Hellas, der Heimat des Odysseus, sind schon Menschen fündig geworden.
5. Hat man „Sie" gefunden, (Schiffe sind bekanntlich weiblich), setzt allmählich, manchmal auch plötzlich, der Zustand des Verliebtseins ein.
6. Die Finanzen werden überprüft, die Bank konsultiert. Vorsicht: Wo nichts zu holen ist, setzt die Bank nichts ein. Minimum ist, dass man das Risiko seines Lebens versichert. (Die Banken ahnen übrigens Punkt 1 dieses Leitfadens).
7. Günstigenfalls wird ein Fachmann oder bewanderter Freund um Beurteilung des Objektes der Begierde gebeten. Jedoch werden alle Warnungen in den Wind geschlagen. Leute, die mehr oder minder dezent an die Stirn tippen, werden verachtet.
8. Liebe macht blind, doch beim Schiffskauf gibt es selten eine Verlobungszeit: Der Kaufvertrag wird unterschrieben, basta!
9. Hat man unter verschiedenen Wind- und Wetterbedingungen ein Probesegeln vereinbart, so ist man fein raus.
   Manche Schiffe haben noch keine Segel, dann wird's später besonders spannend. Über unliebsame Entdeckungen, die etwa die Substanz des Schiffes betreffen (Rott, Bohrmuschel, Metallfraß aller Art) will ich gar nicht reden, denn das hat mir mein Hausarzt verboten.
10. Oh, wo kann ich denn mit meinem Schiff liegen??? Mit viel Glück und bei Erfüllung der Satzungs-Bedingungen vielleicht im Museumshafen Flensburg!?

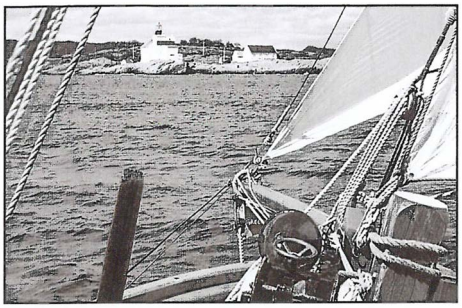
*Armin Kauth*

# S O M M E R T O U R

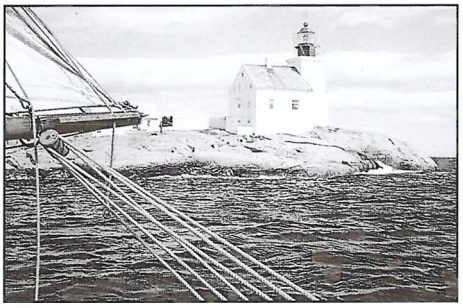
Immer wieder zieht es Armin Kauth nach Norwegen, der Heimat seines Gaffelkutters Nordlys. Bauort: Tresfjord. Reiseziel: Hidra. Insel im Listafjord. In Flensburg geht's los. Dänemark links liegen lassen, durch das Kattegatt, rüber über's Skagerak, Nachttour, dann endlich Land in Sicht. Felsen über Felsen quer durch den traumhaften norwegischen Schärengarten. Rum um die Ecke, vorbei an Kap Lindesnæs, und endlich: Hidra, die Insel mit den schönen Ankerbuchten.



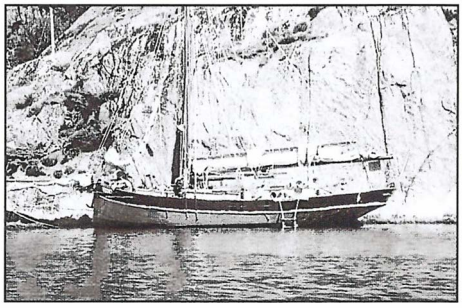

Segeln, segeln, segeln. Nach so vielen Jahren Plackerei am Schiff endlich unterwegs. Der Tip für die Insel stammt von Volker Meier, Maler, Grafiker und ehemaliger Eigner der Aurora. Volker hat hier gemalt, traumhafte Buchten und alte deutsche Bunker. Auf Hidra wird man hart mit der Vergangenheit konfrontiert und mit traumhafter Gegenwart. Beides ist gut. Die kleinen Buchten sind oft von See aus nicht zu erkennen. Nur die Schärenkarte weist den Weg in die versteckten Einfahrten. Festgemacht wird mit Eisenhaken am Felsen, denn die Ankerkette reicht meist nicht in die unergründlichen Tiefen der Fjorde. Direkt neben der Bordwand steigt die Felswand auf, und wenige Meter weiter rauscht ein Wasserfall herunter. Das Meer meint es gut mit uns. Wir fangen jede Menge Makrelen, und in der Dämmerung kann man mit der Taschenlampe die handtellergroßen Krebse direkt vom Felsen absammeln. Die Tage vergehen mit Baden, Fischen und Segeln und wieder Baden, Fischen und Segeln ...



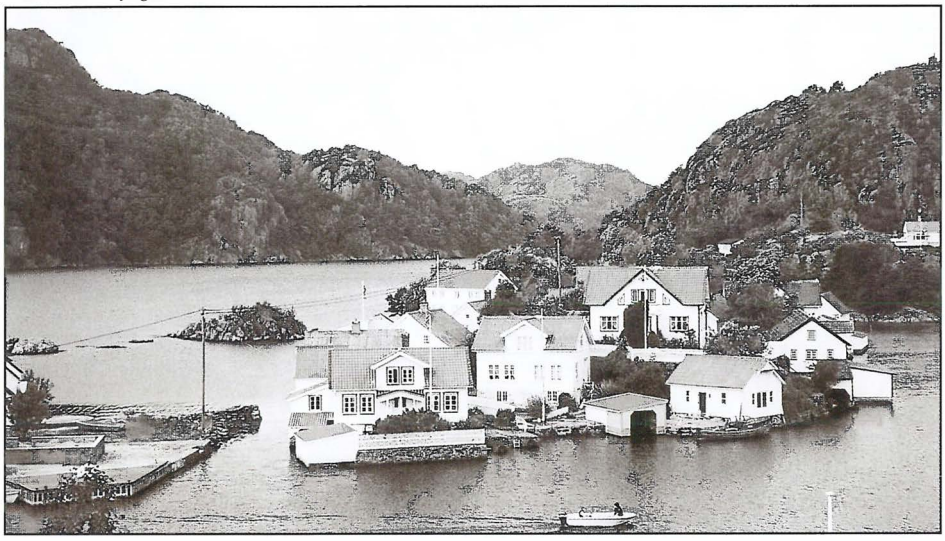
NORDLYS vor Lyngør



Mit rauschender Fahrt vorbei am Leuchtturm



Vertäut im Berefjord am Felsen gleich neben dem Wasserfall



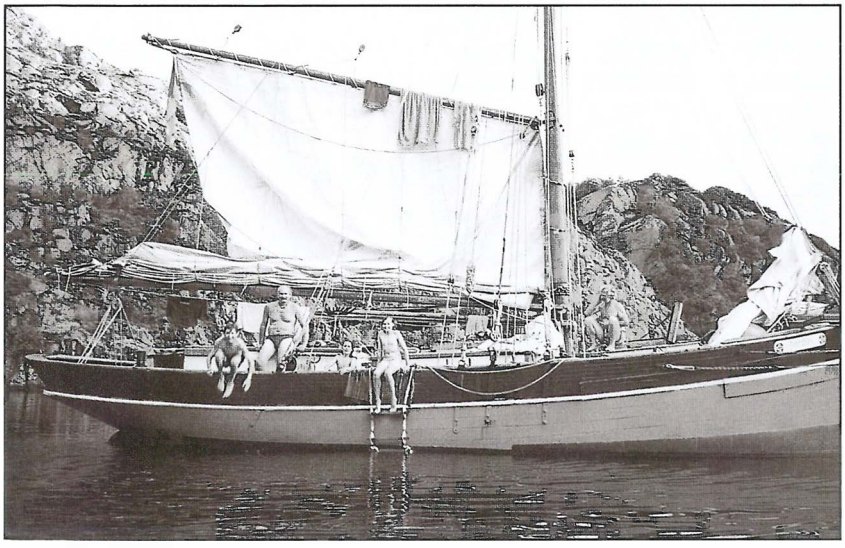
Rasvåg auf Hidra

Hidra im norwegischen Schärengarten

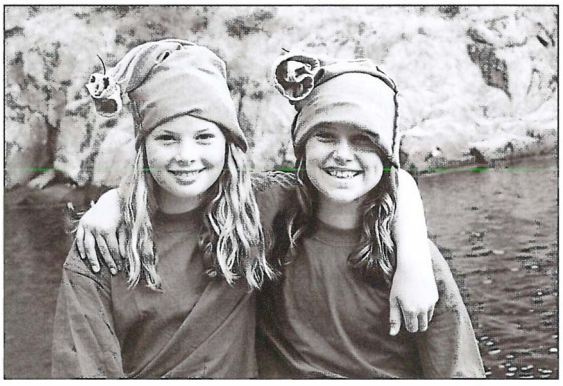
John und Armin räuchern die frisch gefangenen Makrelen in einer Felsspalte

Ob sie wohl schon gar sind?

Was riecht denn da so lecker?



Reges Badeleben nach dem Regen. Die Plünnen hängen zum Trocknen aus.



Ragna und Julia mit „Trollhue"-Mützen aus den abgeschnittenen Hosenbeinen des Schippers.

**Menschen bauen Schiffe.** Aber nicht nur Schiffe. Langsam wächst das „Kirchenschiff" und die Danske Jagt erhält ein schutzendes Dach über den Kopf. Die Jagt könnte wohl ohne das Dach leben, aber die Arbeit im Freien ist im Winter zu beschwerlich für die Leute von der Museumswerft. Wer die sind? Hier kommen ein paar Gesichter und die Geschichten, die dahinter stehen.

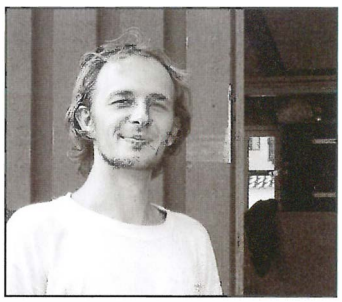
# Museumswerft

Strahlender Sonnenschein. Zwei Männer schleppen einen Dachsparren aus dem roten Holzschuppen. Eigentlich bauen sie Schiffe, nach historischem Vorbild, wie es sich für eine Museumswerft gehört. Aber noch ist die Museumswerft selber im Bau, und so werden Hütten, Werkstätten, Sanitärräume und Aufenthaltsräume gebaut, Bootsschuppen, Sägegatter und Holzlager. Sie sind immer so um die zehn Leute, Männer und Frauen. Drei sind zur Zeit auf der anderen Hafenseite und machen die Fähre für Brunsnæs. Die Tjalk muss gründlich saniert werden, es soll aber auch zügig vorangehen, damit das Projekt in Gange kommt. Vor einer Woche war Kinderfest. Sowas läuft ja auch noch nebenbei…

**F**erdinand Stratenschulte kommt aus dem Sauerland. Er war vor 20 Jahren bei der Marine im Stützpunkt Mürwik. Er wollte wieder in den Norden ans Wasser, nach Flensburg. „Wir haben da ja nur die Möhnetalsperre und sonst kein Wasser". Er hat erst Saisonarbeit gemacht, dann hat er sich mit dem Arbeitsamt um eine Umschulung bemüht. Jetzt lernt er Bootsbauer auf der Museumswerft. Eigentlich ist er Bäcker, aber dazu hatte er keine Lust mehr. Seefahrt war immer sein Ding, und die hat ihn nicht losgelassen. „Dass sich das so entwickelt hat, dass ich jetzt den Schiffsführer machen kann, find ich gut. Weil ich die Führerscheine hab' von der Marine, bin ich sowieso immer schon gefahr'n. Jetzt mach ich den Skipper für die Hafenfähre. Wir müssen 'ne Menge Auflagen erfüllen, aber ich hab das jetzt alles gemacht: Erste Hilfe-Schein, Rettungsschwimmer bei der DLRG, Sportboot-Küstenführerschein, „Sicherungs-Grundlehrgang für Seeleute". Er freut sich: „Die Kinder wollen doch fahren, das interessiert die, da ham' die Spaß dran."

**K**arl Lorenz Steffen, „Karlo", der Mann mit dem Hut. Er misst nochmal: „3,5 mm mehr", dann donnert er mit dem Vorschlaghammer den große Bolzen tiefer in die Stütze. Er ist hier vor 30 Jahren zugezogen, eigentlich „Highlander", wie er sagt, Hochsauerland! Seit knapp eineinhalb Jahren ist er dabei. Er ist Altgeselle, Tischler. Als er anfing vor eineinhalb Jahren war noch nicht viel zu sehen. Er grinst: „Seit ich dabei bin ist es richtig vorangegangen, vorher war nicht viel zu seh'n". Er hat alles mitgebaut, Fußböden, Fenster, Leibungen, sogar die Farben selber angemischt, „Dänisch Blau". Wirtschaftsraum, Sanitärräume, alles selber gemacht. Zweimal die Woche kommen Jugendgruppen oder Kindergärten. Er erklärt das Werkzeug, baut mit den Kindern kleine Schiffchen. Manchmal kommen auch Jugendgruppen von der BeQua. Mit denen hat er Arbeitsböcke gebaut, hat ihnen alles beigebracht. Mit den Kleinkindern singt er gerne, spielt Gitarre oder Akkordeon, aber er hat auch eine kleine Geige „vollelektronisch!" Wenn er den Bogen ansetzt, fängt die allein an zu spielen. „Das finden die gut", sagt er und grinst.

**R**icarda Jepsen, sie hat gerade eine Schulklasse verabschiedet und kommt aus dem Büro. Karlo sagt: „Der will dich interviewen." Ricarda hat einen sechsjährigen Sohn, ist seit April dabei und ist eine richtige Norddeutsche. Sie kommt aus Angeln, hat Schifffahrtskauffrau gelernt, ist also verwaltungsmäßig richtig vom Fach. Sie hält auf der Museumswerft den Papierkrieg in Ordnung, kann mit dem Computer umgehen und regelt alles, was geregelt werden muss. Daneben macht sie Museumspädagogik, da fühlt sie sich zwar nicht so richtig kompetent, denn das hat sie nicht studiert, aber es macht ihr Spaß. Sie führt die Kinder- und Jugendgruppen über die Werft, erzählt, was hier los ist und macht zusammen mit „Karlo" das Unterhaltungsprogramm, Basteln, Werkeln und spannende Geschichten. Zur Zeit organisiert sie ein neues Projekt. Ein „Schulschiff für Flensburg" soll als historische Ruderboot-Replik entstehen, und Flensburger Schulen wollen sich an dem Projekt beteiligen: „Es wäre schön, wenn wir auch dänische Schulen gewinnen könnten, damit das richtig grenzübergreifend wird."



**M**arcell Pardaszus. Er ist unwillig: „Ich bin der falsche für so'ne Fragen, ich bin erst zwei Wochen hier für die Fähre und mein Vertrag geht nur bis Mai 2003. Ich weiß noch garnix von der Werft, ich bin immer auf der anderen Hafenseite". Eigentlich möchte er lieber gar nichts sagen, dann redet er doch. Er kommt aus Potsdam. Er hat richtig Bootsbauer gelernt auf einer Werft in Potsdam und arbeitet jetzt an der Tjalk für die Brunsnæs-Holnis Fahrradfähre. „Das ist ja ein richtig alter Rumpf, z.T. noch genietet. Die haben mich extra für die Metallarbeiten geholt. Wir haben ja bei uns in Potsdam auch Stahlschiffe gemacht, Binnenschiffe, Frachtkähne, Passagierschiffe und so, und als Bootsbauer muss man ja alles können, jedes Material". Er sagt das so nebenbei, aber es klingt auch Stolz mit, denn in der Regel sind die Gewerke nach Materialien getrennt – ein Tischler lernt nicht Schweißen. Ich muss noch ein Foto machen. Auch das soll ich lieber nicht. Er ruft die anderen: „… los, kommt mal her, das kommt in die Zeitung!"

*Blick auf die Hafenwestseite: Wir haben versucht herauszufinden, in welchem Jahr dieses Foto entstanden ist und an welchem Küstenabschnitt dieses Hafenstück liegt. Können Sie uns helfen?*

# VON ALTEN DAMPFERN UND GEKRÄNGTEN FISCHERBOOTEN

*Bildbetrachtung* *von Rainer Prüß*

... wenn, ja wenn die Alexandra an ihrem Liegeplatz vorm Schiffahrtsmuseum anlegte, und wenn Kapitän Weyhausen auf der Brücke stehen würde, und wenn er dann über den Bug von Alexandra vorausschauen würde über das Gelände des Museumshafens und der Museumswerft, und wenn wir dann in den ersten Jahren des letzten Jahrhunderts wären, wenn, – ja wenn, ... dann würde er möglicherweise diese Szenerie sehen: Hafenwestseite.

Die Zeit der Segelschiffahrt ist fast vorbei. Drei dicke Dampfer liegen am Bohlwerk. Die Schornsteine qualmen leicht vor sich hin. Nur den Kessel nicht ausgehen lassen, aber Kohle ist ja genug da. Große Böcke stehen an der Pier mit dicken Laufbohlen. Die Kohle wird mit dem Ladebaum aus dem Bauch gehievt und dann mit der Schubkarre über Laufbohlen auf eine große Rutsche direkt in die Pferdewagen gekippt oder auch säckeweise verladen. „Bestellungen werden hier entgegengenommen" steht auf dem Schild des Kohlenlagers der Gebrüder Petersen. Man kann es mit der Lupe erkennen.

Die neue Zeit hat schon lange Einzug gehalten. Die Eisenbahn hat das Gelände erschlossen und der Waggon an der linken Bildseite zeigt die erheblichen werblichen Bemühungen der Fa. P. Möller. Großflächige Fahrzeugbeschriftung. Soweit haben es die Pferdewagen nicht gebracht. Die Pferde werden gerade gewechselt. Man tankt noch Hafer statt Diesel. Die Kleinschiffahrt nutzt noch den Wind, aber auch hier zeigt sich die neue Zeit, denn ein kleiner Fischkutter dampft mit „speed" in den Hafen. Das illustre Freizeitvergnügen hat ebenfalls Einzug gehalten. Auf der Ostseite zwischen den Pfählen liegen „Klassiker", elegante weisse Yachten mit langem Bugspriet. Der FSC hat seine Plätze mitten im Innenhafen! Aber sonst sind keine Großsegler mehr zu sehen. Die Großbäume der Dampfer sind schon zu Ladebäumen umfunktioniert. Dampfwinden stehen an Deck, weißer Dampf zischt aus dem Ventil. Die dicken Schornsteine signalisieren die geballte Power der Herren Watt und Stephenson. Aber ganz traut man den Maschinen wohl noch nicht. An den Masten sind kleine Segel angeschlagen als Stützsegel oder Hilfsbesegelung – man kann ja nie wissen...

Die Seefahrt und der Schiffbau sind konservativ. Die Rümpfe dieser Dampfer sehen immer noch wie Segler aus und unterscheiden sich nicht von denen der alten Großsegler (vergl. z.B. Gorch Fock!). Man baut nach den bewährten Rissen. Die Umstellung von Holz auf Stahlschiffbau war schon schwierig genug, – da muss man nicht zusätzlich neue Formen kreieren. Sogar die Kapitäne stehen weiter im Freien und müssen sich den Wind um die Nase wehen lassen. Es wird nicht mehr lange dauern, dann gehört auch das der Vergangenheit an.

Nur vorne an der Pierkante scheint die Zeit stehengeblieben zu sein. Ruderboote liegen vertäut an der Pier und große Holzkisten mit Löchern liegen an Land. Fischkästen. Nicht für den Abtransport, sondern für die schwimmende Aufbewahrung von lebendem Fisch. Schwimmende Kästen. Ganz vorne liegt eine große Segeljolle mit eingedecktem Vorschiff, das hält den Fischern die Sachen trocken. Jedenfalls im Prinzip, denn ein Eimer liegt auf dem Vorschiff, eine „Pütz". Solche Boote lecken immer. Im Bildvordergrund hat sich bis heute fast nichts verändert, nur die Treppe ist weg, – leider. „Eurydike" heißt das offene Boot der Museumswerft, das hier heute liegt – direkt vor Alexandras Nase - wie auf diesem Foto. Ein Nachbau nach altem Vorbild. Die Leute von der Museumswerft haben es gebaut. Ein Flensburger Unternehmer hat das ermöglicht. Jetzt wird geargwöhnt, es könne umkippen, wenn eine Horde Kinder damit durch den Hafen schippert. Der Schiffstyp hat die ganzen alten Dampfer überlebt. Er wird den angeordneten Krängungsversuch auch noch überstehen.

Dann bekommt er vielleicht auch wieder eine preussische Registrier-Nummer. Wie der auf dem Bild vorne: SH 2181.

Muss ja alles seine Ordnung haben.

**Kleine neue Rum-Story oder was Weinhändler Walter Braasch mit dem Zuckerrohr zu tun hat.**

# RUM

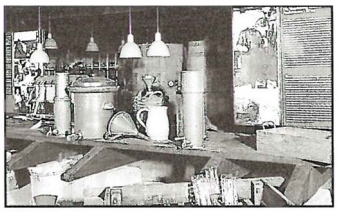
Rum segeln, RumRegatta, Rum trinken – Flensburg hat es mit dem Rum. Aber die Eingeweihten wissen, hinter den Kulissen hat es sich mit dem Rum etwas ausgedünnt. Doch jetzt ziehen neue Rumschwaden am Horizont herauf. Wir haben uns mal Rum gehört.

Die Anfänge der Rumverarbeitung in Flensburg gehen in die Mitte des 18. Jahrhunderts zurück. Damals setzte die Westindienfahrt ein. Ziel der hiesigen Kaufleute und Reeder waren die Zuckerinseln in der Karibik, wo sie mit königlich dänischem Privileg auch den hochprozentigen Rum kennenlernten. Dieses Produkt fand großes Interesse bei heimischen Branntweinbrennern, die mit Hilfe eigener Familienrezepturen dafür sorgten, dass Flensburg im Laufe der Jahrhunderte zur Rum-Metropole wurde. In allen Kaufhausregalen stand Rum aus Flensburg. Aber die Wirtschaft folgt den Gesetzen der Wirtschaft. Die vielen kleinen Flensburger Rum-Häuser gingen den Weg aller Kleinen, sie wurden das Futter der Großen.

Als schließlich im Jahre 2001 die Firma Dethleffsen als letztes großes Haus ihre Produktion in Flensburg einstellte und damit die Tradition der Rumherstellung in Flensburg endgültig einzubrechen drohte, war wieder der Moment für die Kleinen:

In der Roten Straße arbeitet Walter Braasch, seines Zeichens renommierter Weinhändler. Immer wieder dachte er daran, eine eigene Rum-Kreation ins Leben zu rufen. Aufmerksam beobachtete er im Laufe der Jahre die Entwicklung und Qualität der einstmals so berühmten Spirituosenhäuser und ihrer Produkte. Er ließ sich hochwertige Rum-Muster aus verschiedenen, renommierten Rumhandelshäusern zukommen, um im Dezember 2001 ein altes, unvergessenes Rezept aus Lehrlings-Tagen neu aufzulegen: das „Chef-Rezept". Solch' besonders hochwertige Qualitäten, die nicht für den Verkauf bestimmt waren, ließen sich die Rumfabrikanten früher zu besonderen Anlässen in kleinster Auflage anfertigen. Und so ein Rezept ist auch die Grundlage für den Rum mit dem Bastmützchen, den man nun in der Roten Straße nicht nur riechen, sondern vor allem auch genießen kann. Aber was hat ein Weinhändler mit Rum zu tun?

Bevor Walter Braasch seine Liebe zum Wein entdeckte, wandte er sich zunächst einmal dem zu, was Flensburg viele hundert Jahre lang seinen Ruf als Rum-Stadt eingebracht hatte. Frisch aus der Schule, begann er im Jahre 1970 eine Ausbildung zum Destillateur bei der Spirituosenfabrikation Hermann C. Andresen in Engelsby. In dieser Zeit florierten noch über zwanzig solcher Spirituosenfabriken und Rumhäuser in der Fördestadt. Das Ende der Lehrzeit im Jahre '73 krönte ein berufserweiternder Lehrgang am Institut für Gärungsgewerbe in Berlin und mit dem Wissen um die vielseitige Herstellung von Branntweinen, ihrer Zutaten, Herkunft, Eigenschaften, Verarbeitungs- und Verwendungsmöglichkeiten machte er nach beendeter Marinezeit im Jahre '75 einen beruflichen Abstecher nach Hamburg zur EDEKA Spirituosenkellerei. Dort vertiefte er als Destillateur sein Wissen um die Weinbrand- und Likörherstellung, bevor er im Juni '76 in seiner Heimatstadt das Weinhaus Braasch gründete, dass im vergangenen Jahr sein 25-jähriges Bestehen feierte.



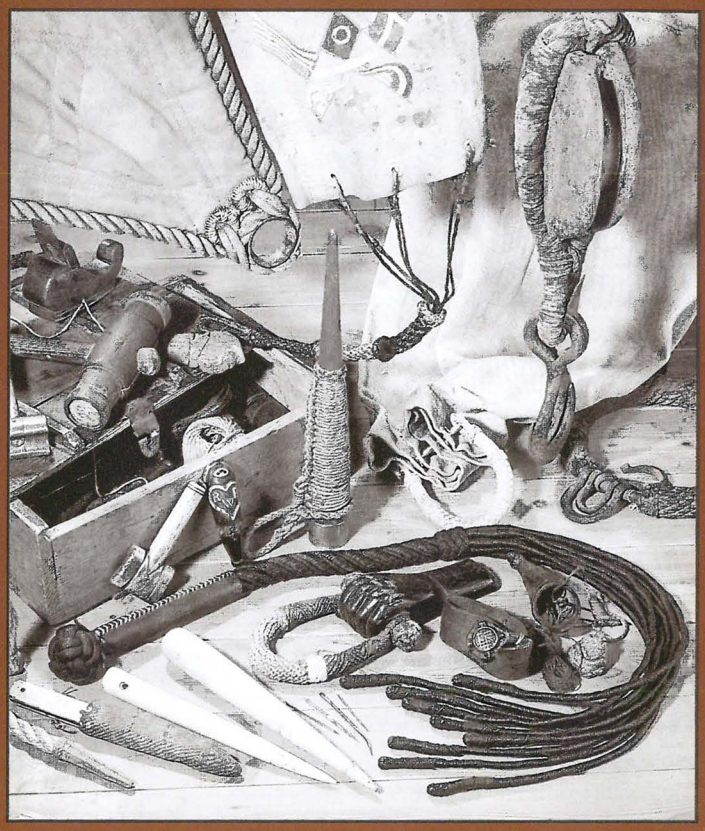
*Blick ins Rum-Museum*

*Walter und Yvonne Braasch*

Jetzt gibt es also wieder zwei Rum-Häuser in Flensburg. Über das andere in der Marienstraße werden wir demnächst berichten.

Inzwischen lohnt ein Gang in Deutschlands einziges Rum-Museum im Keller des Flensburger Schiffahrtsmuseums. Hier gibt es die vollständige Aufklärung darüber, was es mit Flensburg und der Förde und dem Rum auf sich hat. ■

*Karl Bareuther bei der Arbeit: Zunge gerade halten und „nicht in Tüddel kommen“*

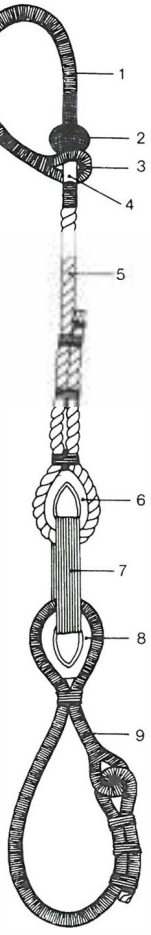


*Aus der Schatzkiste des Knotenmachers – und mittendrin die „Neunschwänzige Katze“*

*Über 100 Objekte vermitteln jetzt im Flensburger Schiffahrtsmuseum anschaulich einen Überblick zu den Themen:*
*Tauwerk und seine Herstellung · Praktische Tauwerksarbeiten · Der Arbeitsplatz des Taklers · Der Arbeisplatz des Segelmachers · Handwerkszeug des Seemanns*
*Seemannsarbeiten aus Tauwerk · Werkzeug des Schiffszimmermanns*

Sonderausstellung im Flensburger Schiffahrtsmuseum
vom 7. Juli - 6. Oktober 2002

# Von Hundepints, Schweinsrücken und Neunschwänziger Katze




Wer kennt eigentlich noch heute diese Begriffe „Hundepints", „Schweinsrücken" oder „Neunschwänzige Katze", wer weiß, dass es sich dabei um eine Art Fremdsprache handelt, die von Seeleuten benutzt wurde, die auf den Segelschiffen früherer Jahrhunderte ihre Arbeit verrichteten?

„Die tägliche Arbeit an Deck und in der Takelage, das Segelsetzen und das Segelbergen, wie auch die Lade- und Löscharbeiten in den Häfen setzten die sichere Beherrschung einer Anzahl von Gebrauchsknoten voraus. Ständige Kontrolle und Instandhaltung des Stehenden und Laufenden Guts waren gewissenhaft durchzuführen, um die Sicherheit von Schiff und Mannschaft zu gewährleisten. Um die Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten ausführen zu können, mussten die Matrosen mit den verschiedenen Methoden der Tauwerksbehandlung vertraut sein. Für jeden Zweck kannte der Seemann einen geeigneten Gebrauchsknoten, der folgende Eigenschaft besaß: Bei Tag und Nacht musste er schnell und leicht angeschlagen werden können, er musste fest sein und gut halten, ob trocken oder nass, er musste schnell und leicht wieder zu lösen sein." (Bareuther).

Daneben entwickelte sich eine sogenannte seemännische Knotenkunst, Zierknoten, die nicht unbedingt bei den täglichen Arbeiten an Bord gebraucht wurden.

Für alle diese Betätigungsfelder gab es spezielle Werkzeuge, oft von den Seeleuten selbst angefertigt. „Dazu benutzten sie Materialien, die ihnen zur Verfügung standen: Tropische Harthölzer wie Pockholz und Ebenholz, Walbein und oft sogar Elfenbein. Es erstaunt daher nicht, dass sie ihr Werkzeug hüteten wie ihren Augapfel und es mit feinen Tauwerksarbeiten, Einlegearbeiten oder Gravuren verzierten." (Bareuther).

Entstehung und Blütezeit seemännischer Tauwerksarbeit waren eng verbunden mit den Gegebenheiten der Segelschiffszeit des 19. Jahrhunderts, und so leitete natürlich die Verdrängung der Großsegler durch maschinengetriebene Schiffe auch deren Niedergang ein.

Dennoch lernt noch heute jeder Seemann und Segler, aber auch jeder Binnenschiffer, Knoten zu schlagen und Taue zu spleißen. Das mag dazu beitragen, dass Seemannschaft, wie sie während der Segelschiffszeit verstanden wurde, nicht ganz in Vergessenheit gerät. Hierin sieht auch das Flensburger Schiffahrtsmuseum Sinn und Zweck dieser Sonderausstellung, die dankenswerterweise durch das große Engagement von Karl Bareuther zustandegekommen ist. Gezeigt wird die wohl umfangreichste Sammlung von Tauwerksarbeiten und dazugehörigem Handwerkszeug in Deutschland, die sich in privater Hand befindet. Karl Bareuther ist nicht nur Sammler, sondern hat sich auch jahrzehntelang mit dem Umgang von Tauwerk beschäftigt. Mit dem Eintritt in die Bundesmarine 1960 wurde sein Interesse an Tauwerk und Knoten geweckt. Zu jener Zeit wurden in der seemännischen Ausbildung noch Kenntnisse von Gebrauchs- und Zierknoten wie auch von praktischen Seemannsarbeiten vermittelt. „Zudem fanden sich unter den Ausbildern oftmals ‚altgefahrene' Seeleute mit besonders guten Fertigkeiten im Umgang mit Tauwerk, die sie gerne weitergaben. Von diesen habe ich mir vieles zeigen lassen und sie haben dazu beigetragen, mein ohnehin schon bestehendes Interesse weiter zu fördern." (Bareuther).

Während seines Einsatzes bei der Marine, u.a. 1989–1994 als Kommandant des Versorgers LÜNEBURG, nahm Karl Bareuther die Gelegenheit wahr, auch an den Küsten fremder Länder nach Darstellungen des Seemannslebens zu forschen. Fündig wurde er vor allen Dingen in den Segelmachereien und Taklereien, weniger in den maritimen Museen. Im Laufe von etwa 35 Jahren gelang es Bareuther, auf diese Art der „Inspizierung" eine stattliche Sammlung seemännischer Werkzeuge und Handarbeiten zusammenzutragen.

Begleitet wird diese Ausstellung durch ein Rahmenprogramm, das u.a. von Karl Bareuther betreut wird. Unter seiner Anleitung kann die „Knotenkunst" im Museum erlernt werden (Termine: nach Vereinbarung).

Außerdem führt eine kleine bebilderte Broschüre zum Preis von 7,90 Euro mit großer Sachkenntnis in dieses ungewöhnliche Gebiet seemännischer Tradition ein.

*Dr. Jutta Glüsing*

*Die Nieter der FSG 1913*

# Von Menschen und Schiffen

Vor nunmehr 130 Jahren, am 3. Juli 1872, wurde die FLENSBURGER SCHIFFBAU-GESELLSCHAFT (FSG) gegründet, die sich von Anfang an als zukunftsweisendes Unternehmen herausstellte und Impulse gab, die sich nicht nur in wirtschaftlicher, sondern auch in Hinsicht auf die Stadt- und Bevölkerungsentwicklung Flensburgs als außerordentlich fruchtbar erweisen sollten.

*Dr. Christine Keitsch*

Bis heute kann die Flensburger Werft als eines der bedeutendsten Traditionsunternehmen der Stadt gelten. Grund genug für das Flensburger Schiffahrtsmuseum, die Geschichte des hiesigen Schiffbauunternehmens einmal aus einer etwas differenzierten Perspektive zu betrachten. Im September wird eine kleine Sonderschau zur Geschichte der Werft gezeigt und darüber hinaus eine Broschüre zum Thema erscheinen.

Am 21. Juni 1872 fand sich in den „Flensburger Nachrichten" folgende Annonce, die mit FLENSBURGER SCHIFFBAU-GESELLSCHAFT überschrieben war: „Die Unterzeichneten sind zusammengetreten, um unter obiger Firma hier in Flensburg eine Actien-Gesellschaft zu gründen zum Bau eiserner Segel- und Dampfschiffe. Ein hinreichender, passender Platz zur Anlegung der Werft, sowie die nöthige technische Kraft zur Leitung des Geschäftes sind gesichert." (...)

Unterzeichnet war diese Notiz vom 21. Juni 1872 von C.N. Hansen, H.C. Brodersen, G. Dittmann, E. Rickertsen und A. Jürgensen. Diese Flensburger Unternehmer hatten bereits drei Jahre zuvor ein unternehmerisches und von vielen mit sehr skeptischen Blicken beäugtes Wagnis in Angriff genommen: Sie gründeten mit der FLENSBURGER DAMPFSCHIFFAHRTS-GESELLSCHAFT VON 1869 die erste Flensburger Dampfschiffsreederei, zudem erstmalig in Form einer Aktiengesellschaft.

Zum einen hatten diese oben erwähnten wagemutigen Flensburger Geschäftsleute damit einen wichtigen Impuls für die Entwicklung des Flensburger Reedereigeschäftes schlechthin gegeben: Bis zum Jahre 1900 hatten sich in der Stadt zehn größere Überseereedereien gegründet, die insgesamt 83 Schiffe, größtenteils Dampfer, ihr eigen nannten. Mit einer Gesamttonnage von 52.341,40 Registertonnen gehörte Flensburg damals zu den drei bedeutendsten Reedereistädten Deutschlands nach Hamburg und Bremen und wurde erst nach dem Ersten Weltkrieg von Stettin überrundet.

Viele der Dampfer, die hier beheimatet waren, waren auf der FSG gebaut worden, die eben jene oben genannten Unternehmer im Jahre 1872 ins Leben gerufen hatten, weil sie eine wirtschaftliche Zukunft der Stadt vor allem im Ausbau moderner Technologien und in der Anknüpfung an internationale Märkte sahen. Und Schiffbau ist ein internationales Geschäft – das gilt sowohl für die vergangenen Zeiten als auch für die Zukunft.

Schon am 8. Juni 1889, rund 17 Jahre nach ihrer Gründung, lief mit dem 1244 Tons großen Dampfer HANS JOST die Baunummer 100 vom Stapel. Doch die Werft fertigte nicht nur Neubauten, sondern führte auch Reparaturen durch. Zu diesem Zweck wurde 1892 ein sogenanntes „Off-Shore-Dock", heute würde man

schlicht und ergreifend „Schwimmdock“ sagen, eingeweiht. Es konnte rund 2000 Tonnen tragen und war 250 Tage pro Jahr ausgebucht.
Ein derartig gefülltes Auftragsbuch bedingte nicht nur diverse Erweiterungen des Werftgeländes, sondern auch eine erhöhte Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften. Allgemein bewirkte der wirtschaftliche Aufschwung aller Flensburger Industrieunternehmen, in denen zur vorletzten Jahrhundertwende insgesamt immerhin rund 40 Prozent der arbeitenden Bevölkerung beschäftigt waren, einen immensen Zuzug an Menschen in die Stadt, der sich vor allem ab 1880 und in den darauffolgenden Jahren bemerkbar machte.
Die Flensburger Werft war unter allen Industrieunternehmen der Stadt die größte Arbeitgeberin. So war die Belegschaft im Jahre 1900 schon auf 2000 Arbeitskräfte angewachsen. Zum Vergleich sei hier nur kurz erwähnt, dass zum Beispiel im Jahre 1893 alle Flensburger Eisengießereien und Maschinenfabriken insgesamt 500 Menschen Lohn und Brot gaben.
1912 war der Höchststand mit knapp 3000 Mitarbeitern erreicht, die nicht nur aus dem gesamten Deutschland, aus Bayern, Thüringen, Hessen oder Brandenburg, sondern auch aus dem Ausland, aus Schweden, England, Holland, Österreich, den Niederlanden und natürlich aus Dänemark nach Flensburg kamen, um auf der FSG Arbeit und Auskommen zu finden. Diese Arbeitnehmer repräsentierten eine Vielzahl von Berufen, vom Schiffbauer und Nieter, Stemmer und Spantenbieger, Maschinenbauer und Kesselschmied über den Tischler zum Modellbauer, deren Vielfalt noch heute an den Adressbüchern der damaligen Zeit abzulesen ist.
Die geplante Ausstellung will unter dem Titel: „Vom Nieter zum Schweißer – vom Konstrukteur zum Schiffsdesigner“ einen ersten Überblick über die Geschichte dieser Menschen geben und über den Einfluß, den die Gründung und weitere Entwicklung der FLENSBURGER SCHIFFBAU-GESELLSCHAFT auf die Bevölkerungs- und Stadtentwicklung sowie die wirtschaftliche und soziale Infrastruktur Flensburgs hatte. Dabei soll in erster Linie neugierig gemacht werden auf mehr, denn eine umfassende Präsentation und ein ausführliches Buchprojekt zum Thema sind bereits in Vorbereitung. Beides soll 2004 der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Die kleine Sonderschau zum 130-jährigen Bestehen der FSG wird in der Zeit vom 1. September bis zum 13. Oktober im Flensburger Schiffahrtsmuseum zu sehen sein.

Sie wird eingebettet sein in ein interessantes und abwechslungsreiches Rahmenprogramm, das in Zusammenarbeit mit der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft veranstaltet wird.

*Kapitän, Kaufmann und Reeder H.C. Bruhn (1823-1889) Mitbegründer der FSG und der Flensburger Dampfschiffahrtsgesellschaft von 1869.*

# Spannende Regatten während der Robbe & Berking Classics

Fast 200 klassische Motor- und Segelyachten trafen sich vom 14. – 16. Juni 2002 zu einer der weltweit größten Klassikerregatten auf der Flensburger Förde. Neben Deutschland schickten auch Dänemark, Schweden, Norwegen, Großbritannien und die Niederlande einige ihrer schönsten Holzyachten zu den Robbe & Berking Classics.

*Thea und Evaine*

*Evaine vor Mürwik*

*Thea an der Kreuz*

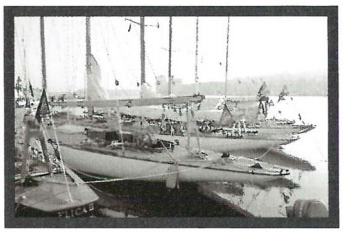
Das Feld reichte von der 1949 gebauten Moth Jolle „Kleine Yacht" und dem 1956 gebauten Motorboot „Pärlan", die mit 3,35 m bzw. 4,80 m die kleinsten Schiffe waren, bis zu dem 24,80 m langen Seekreuzer „Asgard" aus dem Jahre 1960. Besonders stark vertreten waren die schlanken Meterklasseyachten. Sieben int. 5.5er, elf 6mR Yachten, fünf 8mR Yachten, eine 10mR Yacht und acht 12mR Yachten hatten sich angemeldet. Sieben dieser acht über 20 m langen 12mR Yachten blieben im Anschluss an die Robbe & Berking Classics auf der Flensburger Förde, um vier weitere Tage lang bei fast mediterranem Wetter vom Flensburger Segel Club aus, um den Robbe & Berking 12mR Sterling Cup zu segeln. Er ging schließlich an den William Fife 12er „Flica II", der die Wettfahrtserie souverän für sich entscheiden konnte. Die Plätze 2 bis 7 gingen an „Evaine", „Trivia", „Ostwind", „Thea", „Zinita" und „Westwind".

Der ereignisreichste Tag war, wie in jedem Jahr, der Samstag, an dem alle fast 200 Teilnehmer in 14 Gruppen und 4 versetzten Spinnaker-Starts in der Wasserslebener Bucht auf die Bahnen geschickt wurden. Während zu Beginn noch 5 Windstärken herrschten, nahm der Wind sehr schnell zu und schon nach wenigen Minuten wurden in Böen über 7 Windstärken gemessen. Das führte zu einer Reihe von Schäden und Kollisionen, doch als die etwa 800 Crewmitglieder gegen 16.00 Uhr ihre Schiffe im Innenhafen wieder festgemacht hatten, war die Begeisterung trotz des starken Windes groß. Im Mittelpunkt des Abends standen dann die Preisverleihung, die 25-köpfige Musikgruppe Tätärä, die auch in diesem Jahr aus Hamburg angereist war und schließlich das mitternächtliche Feuerwerk.

*Spiegang / Trivia*

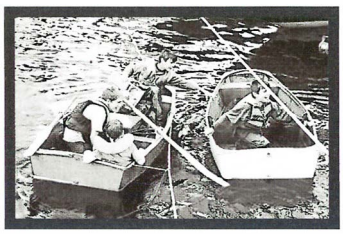
*Evaine und Trivia am Start*

Es hat nur kurze Zeit gedauert, um aus den ersten Anfängen eines Insider-Treffens eine herausragende Veranstaltung werden zu lassen. Hochglanzlack und Mahagoni prägten nicht nur die Flensburger Förde, sondern auch die Hafenspitze. Ein Wochenende mit stolzen und fröhlichen Gesichtern bei Eignern, Einheimischen und Gästen.

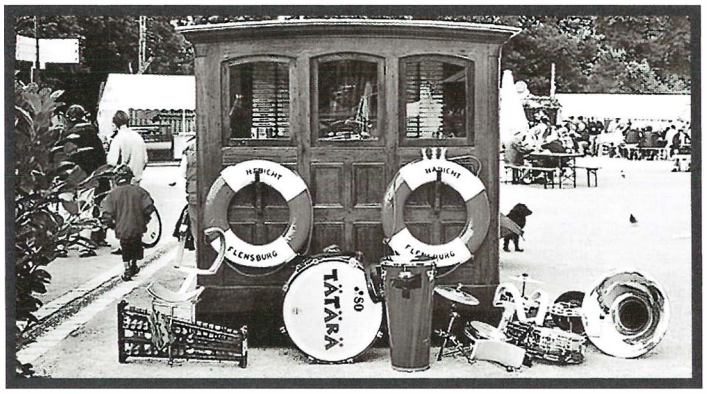


*Morgenstimmung an der Hafenspitze*

*Viel bestaunt*



*Klitschenasse Piratenspiele!*




*Stilleben an der Hafenspitze, man beachte das feine Gläser-Arrangement auf dem Rettungsring.*

Es geht nicht nur ums Segeln. Es geht auch um Spaß und um das Vorzeigen. Schaut her, was wir für schöne Ladys haben. Und es geht um stille Augenblicke, wenn die Sonne über dem Ostufer aufgeht und sich langsam der Frühnebel lichtet. Und es geht natürlich um Musik. „Tätärä" hat wieder einmal für rundum fröhliche Gesichter gesorgt und unermüdlich bis in den späten Abend hinein die Küste aufgemischt. Oliver Berking hat es verstanden, der RumRegatta eine Schwester an die Seite zu stellen, die sich als ebenbürtig erweist. Ein Treffen für Segler, das auch für das Publikum ein tolles Erlebnis bietet. Das Ambiente wird immer stimmiger und ganz wunderbar passt das alte Steuerhaus. Eindrucksvoller und unübersehbarer Mittelpunkt der Hafenspitze. Auch ein „Klassiker" – und hoffentlich ein bleibender.

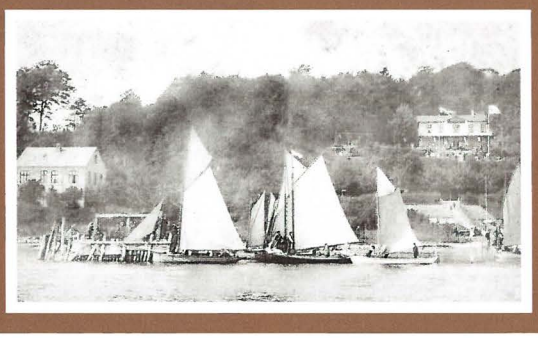
*Oliver Berking beim Skippergespräch*

*Viele große und kleine Helfer .*

*Und mittendrin „unsere Zwölfer"!*

## Bereits 1855 gab es die ersten „Classic"-Regatten auf der Flensburger Förde.

Mitte des 19. Jahrhunderts kamen Engländer nach Flensburg, um hier den Bau der Eisenbahn und des Gaswerkes zu organisieren. In ihrer Heimat hatte das Segeln als Sport schon große Bedeutung erlangt. So brachten sie neben ihren Booten auch einige Erfahrung in diesem Bereich an die Förde mit. Am 6. September 1855 veranstalteten sie auf der Flensburger Innenförde die erste „Flensburger Regatta" für Segel- und Ruderboote. Die „Lustböte" wie man sie damals nannte waren in einer eigenen Klasse zusammengefasst. Die Namen der Boote und Steuerleute in dem heute noch erhaltenen Programm der Wettfahrt verweisen auf die große Bedeutung der Engländer (mit Heimathafen Flensburg!). Zahlreiche Teilnehmer hatten eine weite Anfahrt. Sie kamen von der Kieler Förde, der Eider und Elbe, von Fünen, Falster und sogar aus Kopenhagen. Der Höhepunkt dieser Regatta, zu der insgesamt zweiundfünfzig Meldungen eingegangen waren, bildete die Wettfahrt um den Preis des dänischen Königs. (Die Herzogtümer Schleswig und Holstein gehörten bis 1864 zum dänischen Gesamtstaat.) Die Regatta wurde zunächst ein voller Erfolg. Vor zahlreichen Zuschauern vollzogen sich die Starts bei Musik und Kanonendonner. Von einem Dampfer aus konnten die Sehleute das Geschehen auf dem Wasser in Ruhe verfolgen. Doch die erste Regatta für Lustböte endete traurig. In einer heftigen Bö kenterte die „Cosak" des Bootsbaumeisters Benzen aus Nykøbing (Falster) und drei der Segler ertranken. Erst am 12. August 1888 kam es auf der Flensburger Förde wieder zu einer Wettfahrt. In der Gravensteiner Bucht gingen acht Segelboote an den Start und am 14. Juli 1889 waren es bereits sechsundzwanzig, die vor tausenden von Zuschauern um die Wette segelten. Nicht zuletzt unter dem Eindruck dieses Erfolges entschlossen sich einige der aus Flensburg stammenden Bootsführer, einen Verein zur Förderung dieses neuen Sports zu gründen. So entstand am 17. Mai 1890 der Flensburger Segel-Club.



## Bauen | Renovieren | Sanieren

Ich berate Sie kompetent...
und im ersten Gespräch kostenlos!

**Architekt Stange**
Dipl.-Ing. (FH) Architekt

Wrangelstraße 22 | 24937 Flensburg | Telefon 0461 160 21 11 | Mobil 0171 283 0294

EHLER
ERMER
&
PARTNER

WIRTSCHAFTSPRÜFER
STEUERBERATER · RECHTSANWÄLTE

Wir leben und arbeiten mit über 60 Personen dort, wo andere Urlaub machen. Wir setzen auf diese Region!

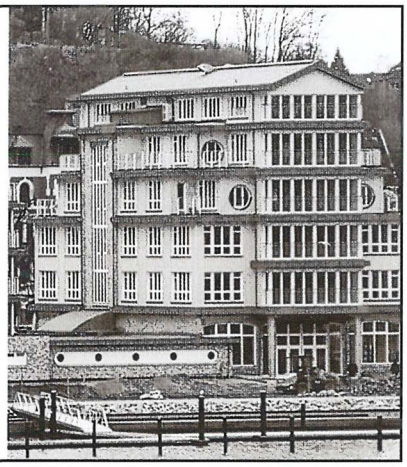
**Fon: 0461 86070**
**Fax: 0461 8607-185**
**e-Mail: eep-gbr@foni.net**
**www.eep.info**

GENERALAGENTUR
FRANK MASSOLLE

Ballastkai 5 | Werftkontor
24937 Flensburg

Telefon 0461 | 978 88 85
Telefax 0461 | 995 70 70
frank.massolle@hamburg-mannheimer.de

HAMBURG MANNHEIMER



Yachthandel · Werftarbeiten · Ausrüstung · Liegeplätze · Winterlager beheizt · Volvo-Service · Nautik Shop

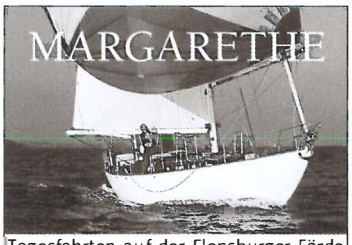
**FLENSBURGER YACHT-SERVICE**
Am Industriehafen 4 · D-24937 Flensburg · Telefon 0461 / 1 77 27-0 · Fax 1 77 27-33 · www.fys.de

Maritime
Geschenkartikel
Bootsbeschläge

Wassersport- und
Regenbekleidung
Angelzubehör

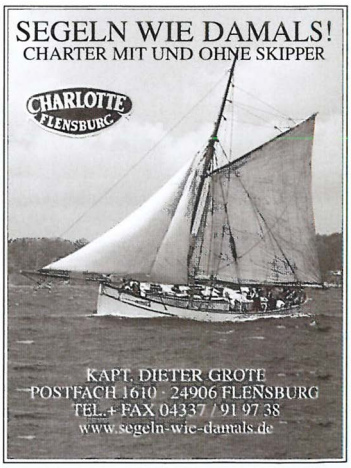
**TAUWERK**
FÜR HÖCHSTE ANSPRÜCHE
Drahtseile · Riggerwerkstatt
SeilSANDER

Norderhofenden 10 · Telefon 04 61 / 2 20 02




Tagesfahrten auf der Flensburger Förde mit einer klassischen Yawl. Wochenendtörns in die dänische Südsee. Kochkurse an Bord, Heiraten an Bord, Ausbildung alle Scheine. Infos und Törnpläne:
**Segelkontor Flensburg** Birgit Wulf
Norderstr. 86, 24939 Flensburg,
Tel/Fax : 0461/24628
E-Mail: info@segelkontor-flensburg.de
www.segelkontor-flensburg.de
Bordtelefon: 0172/ 4526444

SEGELN WIE DAMALS!
CHARTER MIT UND OHNE SKIPPER

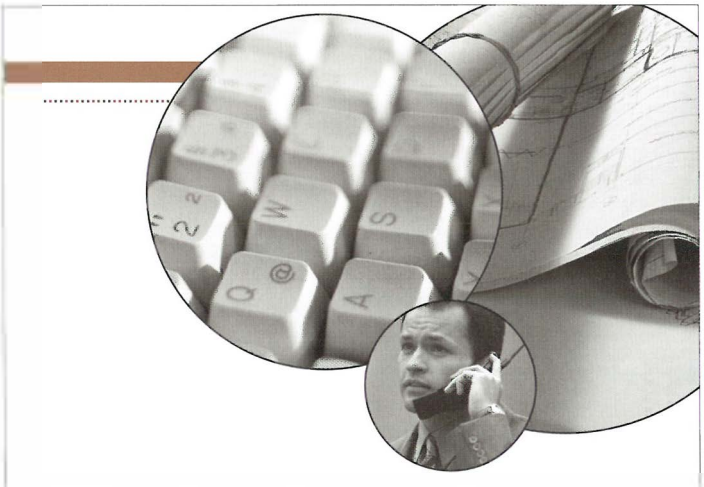



KAPT. DIETER GROTE
POSTFACH 1610 · 24906 FLENSBURG
TEL.+ FAX 04337 / 91 97 38
www.segeln-wie-damals.de

# Leserbriefe

**Übrigens ...**
**Wir freuen uns über Leserbriefe. Wenn Sie uns Wissenswertes zu Flensburgs maritimer Geschichte mitteilen wollen, Anmerkungen, Anregungen, Kritik oder Wünsche haben, schreiben Sie uns oder mailen Sie uns und vergessen Sie bitte nicht, Ihren Absender anzugeben. Unsere Adresse finden Sie im Impressum auf Seite 30. Leserbriefe können aus Platzgründen gekürzt werden.**

Moin, Hafenblatt!
Zu meiner Freude gibt es das Hafenblatt wieder. Nicht nur Flensburger, sondern viele maritim interessierte Besucher gehen so durch ihre umfassenden Hintergrundinformationen mit anderen Augen zum Hafen. Jetzt sehe ich z.B. auf einen Blick woher die Schiffe des Museumshafens kommen. Oder ich erfahre Näheres, in aller Ruhe für zuhause zum Nachlesen, von „alten Mädchen mit bewegter Vergangenheit" und wer ihre zauberhafte Schönheit pflegt.
Ihre ausführlichen Berichte haben mich neugierig gemacht, mich nicht nur am schönen Anblick zu erfreuen, sondern auch einmal näher hinzusehen. Es hat sich was getan am Hafen! Mir blieb vor Staunen der Mund offen stehen, was aus der Museumswerft geworden ist. Voriges Jahr noch auf dem Ostufer als urige Attraktion, zeigt sie sich in diesem Jahr als glänzende Perle in der Nachbarschaft zu Museumshafen mit den beeindruckenden historischen Seglern und Wasserfahrzeugen sowie dem Schiffahrtsmuseum. Ein besser Standort hätte nicht gewählt werden können. Hafen, Werft und Museum als ideale Kombination. Macht dreifach interessant. Sozusagen ein „Museums-Burger".
(...) Von Bekannten weiß ich, dass sie sich nicht nur in das idyllische Gesamtbild Flensburgs mit den malerischen Hinterhöfen verliebt haben, sondern nach acht Urlauben hier auch in die Fördestadt gezogen sind. Jetzt weiß ich auch warum: Auch bei näherem Hinsehen kann man Details entdecken, die begeistern, die zukunftsorientiert gedacht sind, und die auch noch in den nächsten Jahren ein Wohnen in Flensburg spannend machen. Gut, dass diese Stadt engagierte Bürger mit einmaligen Ideen hat, die sich nicht im Sande verlaufen.
Und zum Bekanntwerden dieser Details trägt das Hafenblatt hervorragend bei. Bitte weiter so! Ihr Blatt hat für mich Buchcharakter, nicht zuletzt durch sein Outfit, und kommt nicht in den blauen Container:
Mit freundlichen Grüßen
Eine „Jung"-Flensburgerin - Waltraut Bichel, Flensburg

**Moderne Büroräume ...**

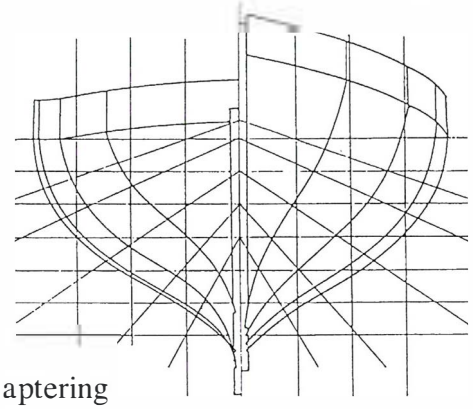
- wunderbarer Blick auf die Förde
- eigenes Parkhaus
- bester Standort mit interessantem Mieter-Mix

**... zu Top-Konditionen!**

**Interesse? Dann rufen Sie uns an.**
**Fon 04 61/940 38 50**

Schiffbrücke 66 · 24939 Flensburg

**Kvalitetsarbejdeudføres af faglært bådebygger**



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

Christian Jonsson
Tlf. 74 44 09 30
Int. +45 74 44 09 30

**C. J. skibs- & bådebyggeri ApS**
Havnevej 15 · 6320 Egernsund

...Siebdruck...Tampondruck...Textildruck...Folienbeschriftung...Großformatdigitaldruck

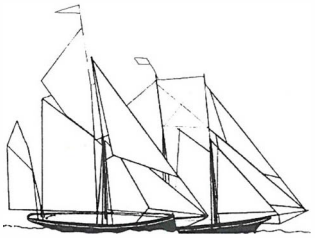
**ROCK MACHT SCHILDER BESCHRIFTUNG ...**

www.rock-macht-schilder.de

24955 Harrislee • Werkstraße 14 • Fax: 0461/7702224 • Tel.: 0461/70045-0

## Ein neuer „Detlefsen"

Der bekannte Autor vieler Schifffahrtsbücher, Gert Uwe Detlefsen, stellte im Schiffahrtsmuseum sein jüngstes Werk vor: „Mit Weselmann ging es voran". Eine erfolgreiche Kümoserie als Schrittmacher der Containerfeeder.
In Flensburg wurden nach dem 2. Weltkrieg etliche Bauten dieses Typs auf Kiel gelegt. Die Witwe und der Sohn des erfolgreichen Hamburger Schiffbauingenieurs Adolf Weselmann waren bei dieser Präsentation zugegen.



## „The Race" noch offen.

Anlässlich der diesjährigen „Robbe & Berking Classics" wurde zum zweiten Mal ein Rennen der beiden ältesten Rennyachten ausgetragen.
Der 1868 gebaute Neufundland-Schoner VALDIVIA trat dabei gegen die 1886 gebaute englische Smack WILLOW WREN an, die heute als Ketch getakelt ist. Angesichts des für diese großen Schiffe sehr dichten Förde-Getümmels und den starken Winden während der Regatta beendete Skipper Uli (Willow Wren) das Rennen vorzeitig kurz vor der Schwiegermutter. Skipper Heiner (Valdivia) war zu diesem Zeitpunkt schon auf der Außenförde und segelte nach eigener Aussage „dem Teufel ein Ohr ab". Dass dabei teilweise bis zu einem halben Meter Wasser an der Leereling stand, störte ihn dabei wenig.
(Übrigens ist VALDIVIA-Heiner nebenbei Berufskapitän und fährt große „Dampfer")

## Schlafkahn

Entgegen der Notiz im letzten Hafenblatt hat der Schleikahn doch viele Fans. Gerade in Kreisen der Fischer, für die ja früher Schleikähne quasi zur Grundausrüstung gehörten, ist der restaurierungsbedürftige Schleikahn auch heute ein wichtiges Hafenobjekt. So konnte ein Fischer dabei beobachtet werden, wie er sturzbesoffen den Schleikahn als Übernachtungsmöglichkeit nutzte – back to the roots.
Wir hoffen nicht, dass angetrunkene Fuhrunternehmer unser Fuhrwerk ähnlich missbrauchen. Die seitlichen Beplankungen würden die dazu notwendigen Klimmzüge auch nicht überstehen. Es böte sich das Fass an…

## Die „Küste" als Zoo…

Hansens Brauerei hat es vorgemacht. Jetzt entstehen überall an der Schiffbrücke die kleinen Kaffee-Terrassen und zeigen, wie schön die Gegend sein könnte. Böse Zungen behaupten, das wären nur Käfige, damit die Touristen nicht weglaufen und hinter Glas besser betrachtet werden können… das passt doch zu einer echten „Erlebnis-Küste".

## Elbsegler

Im Hafen liegt zur Zeit ein neues Schiff – die Greta. Wer sich an ein Schiff mit gleichem Namen erinnert, ist schnell verwirrt. Tatsächlich ist die „neue" Greta auch ein Finkenwerder Fischkutter wie die ehemalige Greta des Museumshafens. Das Schiff genauer in Augenschein zu nehmen lohnt sich. Die Greta ist in einem „fast" Originalzustand. Statt unter Deck geräumige Schlafmöglichkeiten zu schaffen, zogen es die Eigner vor, den Original Schwertkasten und den Traktordiesel aus den 30ern im Schiff zu lassen und „wohntechnisch" mit einer kleinen Vorschiffskoje (Höhe ca. 150 cm) zu „leben". Wer einmal beobachten konnte wie der 190 cm große Miteigner Thees Fock sich ins Vorschiff quetscht, denkt sich angesichts dieses „Opfers": Hut (Elbsegler) ab!

## Zuwachs im Schiffahrtsmuseum

Nur für eine Woche konnte sich der Besucher an dem detailgetreuen Nachbau der MÜNSTER im Maßstab 1:50 erfreuen, dann wurde es verstaut und auf eine Wanderausstellung quer durch Nordeuropa geschickt, um dort auf die Küstenschifffahrt des letzten Jahrhunderts aufmerksam zu machen. Die MÜNSTER war 1951 bei Johannsen & Sörensen in Flensburg gebaut worden: ein Weselmann-Schiff!

## „Coastal Shipping"

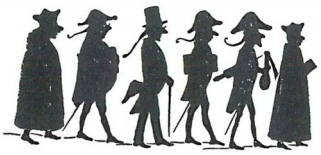
So nennt sich ein international zusammengesetzter Arbeitskreis, der es sich seit 1996 zur Aufgabe gemacht hat, die nordeuropäische Küstenschifffahrt – ein vernachlässigtes Thema der maritimen Historie überhaupt – für das 20. Jahrhundert aufzuarbeiten.
Zum 2. Mal wird ein gemeinsames Ausstellungsprojekt der Öffentlichkeit präsentiert. Die erste Station dieser Wanderausstellung mit dem Titel „Brackwasser und weite See" ist das Marstal Søfartsmuseum auf Æroe.
Im Sommer 2003 werden diese Geschichten vom Alltag der Küstenschifffahrt im Flensburger Schiffahrtsmuseum zu sehen sein.

## Doppelt gemoppelt

Dieter Grote, Vorsitzender des Museumshafen Flensburg e.V., ist als Kapitän und Schiffbauer einer der wenigen, die Schiffe nicht nur professionell bauen, sondern auch professionell fahren können. Seine Zeit verbringt er im Institut für Schiffsbetriebsforschung an der FH Flensburg. Wir verraten nichts, aber er hat was mit dem Gerippe rechts unten zu tun.

## Dampfenthusiasten unter sich

Ungewohnte Geräusche erfüllten am 14. April das Schiffahrtsmuseum. Andreas Westphalen und Nordfried Ohlsen demonstrierten in einer Art „Mini-Labor" die Entwicklung der Dampfmaschine von Archimedes bis James Watt und ließen sich dazu überraschende Experimente einfallen.

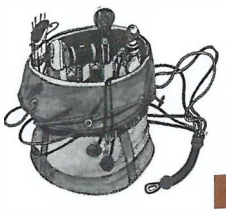


## „Gipfeltreffen"

Auf Einladung des schleswig-holsteinischen Landtagspräsidenten Heinz-Werner Arens besuchte eine hochrangige Parlamentariergruppe aus Ostsee-Anrainerländern das Flensburger Schiffahrtsmuseum. Gelegenheit für die rund 100 Gäste, sich die Roux-Ausstellung (Französische Marinemalerei aus Marseille um 1800) anzusehen.

## Lüttfischerhafen

Der gesamte Lüttfischerhafen wurde auf einer Bauparty von JACOB CEMENT und engagierten Handwerksbetrieben der Region gestiftet. Die Summe war der aufgestockte Erlös einer Tombola. Das Unternehmen M. Meesenburg hat dann mit dem Ausbildungszentrum Bau die 3-Dächer-Werkstatt dazugetan.
Danke nochmals für die nutzbringenden Gaben! Man sieht, alles ist mit prallem Leben gefüllt und platzt aus allen Nähten. Besonders die Jugendgruppen nutzen diese kleine Idylle am Nordende des Museumshafens.



**Rumfahren...**
Eine wirkliche Bereicherung im Hafen sind die Rundfahrten der MÖWE.
In Hamburg nennt man die erzählenden Barkassen-Schipper „He lücht". Das stimmt ganz sicher nicht für Flensburg, denn die Bemerkungen z.B. über die Museumsschiffe sind durchaus von Sachkenntnis getragen. Mit vorzüglichem Dank an den Kapitän!

**Historischer Kran**
Der „historische Krahn von 1786" kann tatsächlich genutzt werden, aber er bedarf auch der sorgsamen Pflege durch den Museumshafen. So wurde in einer „Helferaktion" eine durch Rotfäule angegriffene Strebe ausgetauscht und der untere Block überholt. Ein Zahnkranz auf der Winde muss nun noch wegen eines fehlenden Zahnes unbrauchbar gemacht werden, um Unfälle zu vermeiden. Nichtsdestotrotz hat die Winde am Kran schon bessere Zeiten gesehen und müsste repariert – besser noch ausgetauscht werden.
Wer eine entsprechende schwere Winde zufällig im Keller hat, oder weiß, wo eine Winde noch rumsteht, wendet sich bitte direkt an den Museumshafen.
Mo. - Do. ab 14:00 Uhr unter:
Telefon 0461 222 58

**Suppenschüsseln**
Die Leuchten am Museumshafen werden von Touristen fälschlicherweise für Suppenschüsseln gehalten. Das ist falsch. Es handelt sich definitiv um traditionelle Labskaus-Teller, die die neuen Anforderungen an Verbraucher-Transparenz erfüllen und zum Schutz vor Möven mit einem sog. schissdichten Deckel versehen wurden.

**Ich bin ein ...**
Hamburger. Ole Stichling ist der Eigner des gepflegten Rügenwalder Kutters AURORA und er hat zusammen mit seiner Frau Simone für Museumshafen-Nachwuchs gesorgt. „Chiara" schaukelt bei den Segeltouren bereits in einer zünftigen Mini-Hängematte und holt sich die notwendigen „Seebeine". Das Nebelhorn konnte wegen des besseren Ersatzmodells ausgebaut werden.
Wenn es stimmt, dass Kinder alles nachmachen, was die Eltern tun, ist das Schlimmste zu befürchten... (siehe oben)

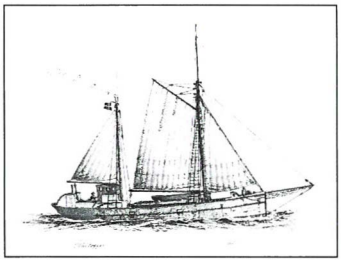
**Litfaß-Gedenken**
Am Anfang und am Ende der Museumswerft stehen zwei sog. Litfaß-Säulen, benannt nach dem gleichnamigen Erfinder dieser historischen runden Werbe-Flächen. Nach Auffassung des Planers sind sie ein sog. „Städtebaulicher Akzent" und sollen signalisieren „hier geht es rund". Andere wiederum behaupten, es wären die tragenden Säulen des Unternehmens. Wiederum andere behaupten, sie stünden ohne Grund dort. Letzteres ist wahrscheinlich, denn ernstzunehmende Gründungsarbeiten wurden derzeit nicht beobachtet.

Das nächste „HAFENBLATT" erscheint im November 2002.

**Rrrrrrrums...**
Auf dem Dampfer-Treffen in Vejle/DK fiel der marode russische Dampfschoner DUNKAN auf. Erst hatte er mitten auf der Ostsee keinen Brennstoff mehr, dann krachte er mit voller Fahrt gegen die Pier, weil „Rückwärts" nicht ging. ALEX-Kapitän Weyhausen war erschüttert über das Manöver. Kommentar zweier Flensburger Petuh-Tanten: „Das ist doch nich schön und ssehn die Russen so auffer Pier bumsen". Sie haben den Russen versprochen zu helfen und häkeln jetzt sog. „Zwischenhängebeutel".
Die PRAWDA schrieb, es hätte bei dem internationalen Treffen in Vejle „erfreuliche Annäherungen" gegeben und Deutschland hätte „Lieferungen zugesagt".

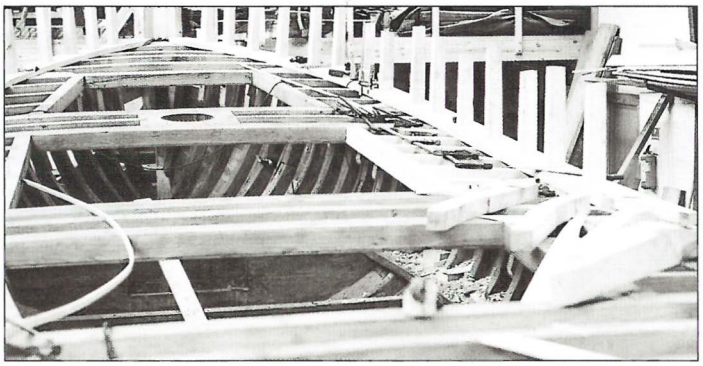
**Die Kathedrale kommt doch!**
Die Museumswerft sucht einen Pastor, denn wie das aufmerksame Auge feststellen kann, entsteht dort jetzt doch die umstrittene zweigeschossige Kathedrale. Die Apsis ist bereits fertig und auch die Hängevorrichtung für den Adventskranz kann man schon sehen. Jetzt entsteht das große Kirchenschiff und die Bleiverglasungen mit den Darstellungen der Arche Noah sind schon beauftragt.
Die freie Pastorenstelle will Kuddl nicht selber übernehmen, da er seinen Leuten täglich schon genug predigen müsse und im Übrigen die Positionen des dialektischen Materialismus nicht mit dem erforderlichen Pastoren-Dialekt in Übereinstimmung zu bringen sind.

**Rumsitzen...**
Üble Nachreden machen das Leben schwer. So wird gerüchteweise immer wieder behauptet, die Hafenmeisterin des Museumshafens würde nichts tun und würde immer nur rumsitzen und Kaffee trinken. Dassis ganich waha...



**Es geht voran**
MARIE heißt der knallrote Dampfer am Museumshafen, und was mancher für einen „rotten Blecheimer" hält, ist in Wirklichkeit ein historischer segelnder „ Logger" und es wird auch wieder einer. Zuletzt hat er als umgebauter Kümo die Insel Læsø im Kattegatt versorgt. Und jetzt baut Arne – und baut und baut und baut... und schweißt und schwitzt und schweißt und kloppt. Gut Ding braucht Weile. Es ist wie mit alten Häusern – überall lauern Überraschungen und – wie sagt Arne – wenn schon, denn ordentlich und richtig.
Es wird noch 'ne Weile dauern, aber es geht voran. Durchhalten Arne!

**Die DSK im Schiffahrtsmuseum**
Mitglieder der Deutschen Seefahrtsgeschichtlichen Kommission, Hamburg, trafen sich zu einem Gedankenaustausch im Flensburger Schiffahrtsmuseum. Dieses 20-köpfige Gremium aus Wissenschaft und Forschung zeigte sich vor allem interessiert an den Perspektiven des Museums, das sich mit Erweiterungsplänen trägt.



**Ratespiel**
In loser Folge stellen wir hier Schiffe des Museumshafens vor nach dem Motto: Wer kennt dieses Wrack? Die neue Frage. Wer kennt dieses traurige Gerippe? Wenn Sie es herausgefunden haben, schreiben sie oder mailen. Wir sind gespannt.

Auflösung aus dem letzen Heft: Das Foto zeigte die BELLIS im Jahre 1980 vor den Restaurierungsarbeiten auf dem Slip der nicht mehr vorhandenen Werft von Michaelsen in Sønderborg vorm Schloss.

## September

**1. September**

Ausstellungseröffnung
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Beginn: 11.30 Uhr

Vom Nieter zum Schweißer –
vom Konstrukteur zum
Schiffsdesigner.
1. Sept. bis 13. Oktober 2002

**1. September**
Rundfahrt

Salondampfer ALEXANDRA
Abfahrt 13.00 Uhr und 15.00 Uhr

**8. September**
Rundfahrt „Tag des Denkmals"

Salondampfer ALEXANDRA
Abfahrt 13.00 Uhr und 15.00 Uhr

**8. und 9. September**
Tag des Denkmals

Führungen durch die
Museumswerft Flensburg.
Im Museumshafen besteht
die Möglichkeit, einige
Traditionsschiffe zu besichtigen.

**15. September**
Rundfahrt

Salondampfer ALEXANDRA
Abfahrt 14.30 Uhr

*Zurück zum Liegeplatz. Alexandra beim Anlegemanöver aus seltener Perspektive aufgenommen.*

Flensburger Schiffahrtsmuseum
**10. September**
Beginn: 19.00 Uhr

**17. September**
Beginn: 19.00 Uhr

**22. September**
Beginn: 11.00 Uhr

Anlässlich des 130-jährigen
Bestehens der Flensburger
Schiffbau-Gesellschaft
zeigt das Schiffahrtsmuseum
Flensburg einen Querschnitt zur
Geschichte dieser bis heute
erfolgreichen Werft.
Dr. Christine Keitsch führt zu den
angegebenen Terminen durch
diese kleine Sonderausstellung, zu
der auch eine Broschüre
für 6 Euro erscheint.

Flensburger Schiffahrtsmuseum
**12. September**
Beginn: 15.00 Uhr

**15. September**
Beginn: 11.00 Uhr

Vom Tauwerk zum Knoten
Der Museumspädagoge Christian
de la Motte erzählt von der
Herstellung des Tauwerks und
seiner Verwendung in der
Schifffahrt. Die Besucher können
bei der Anfertigung eines Taues
selbst Hand anlegen.

**22. September**
Rundfahrt

Salondampfer ALEXANDRA
Abfahrt 14.30 Uhr

**27. September**
Werft für Kinder

Museumswerft Flensburg
15.00 Uhr
Hafenrundfahrt mit der
Smakkejolle

INNOVATION
SICHERHEIT
SERVICE
NASSAU
www.nassau-tore.de Service-Telefon: 0180-1020202

BDO
**BDO Nordwestdeutsche Treuhand**
**Gesellschaft mit beschränkter Haftung**
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft
Fon: 0461 90 90 10 | Fax: 0461 90 90 11 | eMail:flensburg@bdo.de | www.bdo.de
Als international tätige Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft
lotsen wir unsere Mandanten auch bei rauher See sicher in den Hafen.

**Sonderausstellung**
Flensburger Schiffahrtsmuseum
noch bis zum 6. Oktober 2002

Von Hundepints, Schweinsrücken und Neunschwänziger Katze. Seemannsarbeiten aus Tauwerk im Flensburger Schiffahrtsmuseum

mit Rahmenprogramm:
am 12. Sept., 15.00 Uhr
am 15. Sept., 11.00 Uhr

Broschüre zur Ausstellung:
7,90 Euro

Kleine Knotentafel: 3,00 Euro

Weitere Vorführungen –
auch für Schulklassen – nach Vereinbarung.

**29. September**
Rundfahrt – Saisonabschluss

Salondampfer ALEXANDRA
Abfahrt 14.30 Uhr

**Salondampfer ALEXANDRA**
Anmeldungen
und Reservierungen:

„ALEX"-Büro
Schiffbrücke 22, Flensburg

Telefon 0461 2 12 32
Telefax 0461 2 12 47
Handy 0171 316 4007

email DampferAlexandra@aol.com
www.dampfer-alexandra.de

Alex-Liegeplatz:
Telefon 0461 17190

weitere Veranstaltungshinweise gibt es in der nächsten Ausgabe!

Kleine Vorschau...

**Grogtörn**
am 26. Dezember 2002

Veranstaltungshinweise bitte an die Redaktion „Fördeverlag" senden.

## Oktober

Nautischer Verein Flensburg e.V.
Besuch bei den Marinefliegern in Tarp
(genaues Datum steht noch nicht fest. Anmeldung unter Tel. 0461-32211 erbeten)

**11. bis 13. Oktober**
Apfelfahrt

Museumshafen Flensburg
11. Oktober: 13.00 Uhr Abfahrt der Museumsschiffe nach Glücksburg,
15.00 bis 16.00 Uhr Übernahme der Äpfel in Glücksburg, Rückkehr in Flensburg ca. 18.00 Uhr.
12. und 13.Oktober:
Apfelmarkt auf dem Bohlwerk im Flensburger Museumshafen
(11.00 bis 18.00 Uhr)

**20. Oktober 2002**
Beginn: 11:30 Uhr

Ausstellungseröffnung
Flensburger Schiffahrtsmuseum

Friedel Anderson
Bilder von Häfen
20. Oktober 2002
bis 05. Januar 2003

**25. Oktober**
Werft für Kinder

Museumswerft Flensburg
15.00 Uhr
Kleine Knotenkunde

## November

**14. November**
Nautischer Verein Flensburg e.V.

Vortrag der Kapitäne Wolfgang Prey und Wulf Plesmann: Die Seemannsmission
Borgerforeningen, Holm 17
Beginn: 19.30 Uhr

**29. November**
Werft für Kinder

Museumswerft Flensburg
15.00 Uhr
Laternenumzug, anschliessend gibt es Apfelpunsch auf der Werft

## Dezember

**12. Dezember**
Nautischer Verein Flensburg e.V.

Vortrag von
Kapitän Siegfried Ottinger
25 Jahre Hafenkapitän in Lomé/Togo
Restaurant Borgerforeningen,
Holm 17, Beginn: 19.30 Uhr

**26. Dezember**
Grog-Törn

Museumshafen Flensburg

**Museumswerft Flensburg**
Schiffbrücke
Mo-Fr: 7.00 bis 16.00 Uhr

Während der Ferien ist die Werft auch Sa. und So. geöffnet
von 10.00 bis 17.00 Uhr
Für Gruppenführungen bitten wir um Anmeldung unter
Telefon: 0461 18 22 47

Die Werft für Kinder auf der Museumswerft in Flensburg ist für Kinder ab 5 Jahre gedacht in Begleitung eines Erziehungsberechtigten.
Jeden letzten Freitag im Monat
Beginn: 15.00 Uhr, Ende gegen 16.30 Uhr, Anmeldung unter:
Museumswerft Flensburg
Telefon: 0461 18 22 47

Viva
Mexican Restaurant
Taparia

Rote Straße 15
24937 Flensburg
phone 0461 - 182 49 30
fax 0461 - 13146

www.viva-flensburg.de

Von September bis März auch sonntags geöffnet!

WEINKONTOR
ROBERTO GAVIN

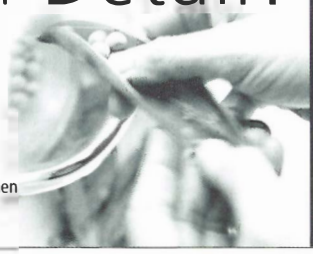
Ballastkai 5
24937 Flensburg

Telefon 0461 | 28 773
Telefax 0461 | 28 774

...mit Liebe zum Detail!

RESTAURANT IM HOTEL WasserSLEBEN

- aus der Küche
- in den neu gestalteten Räumen
- beim "Außer-Haus-Service"



Wassersleben 4 · 24955 Harrislee
Tel. 0461/77420 · Fax 774 2133

# Impressum

gut und schön
LEUPELT KG

schön und gut
LEUPELT KG

LEUPELT KG
MEDIENGESTALTUNG UND DRUCK

Heideland-Ost 24
D-24941 Wedding
info@leupelt.de
www.leupelt.de
Fon (0461) 95 77 00
Fax (0461) 95 77 0-11

ganz schön gut...

Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder übernimmt die Redaktion keine Haftung. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung der Autoren wieder. Diese muss nicht mit der Auffassung der Redaktion übereinstimmen.
Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Flensburg.
ISSN 1610-2827

Verlag:
Fördeverlag Rainer Prüß & Petra Massolle GbR
Schiffbrücke 66 I 24939 Flensburg
fon (0461) 90 21 9-0 fax (0461) 90 21 9-21
info@foerdeverlag.de I www.foerdeverlag.de

Herausgeber: Rainer Prüß

Erscheinungsweise: 3 Hefte im Jahr
Auflage: 10.000 Exemplare
Vertrieb: über Auslage

Redaktion: Rainer Prüß (verantw.)
Redaktionsbeirat:
Dr. Ludwig Allkemper, Werner Fischer, Dr. Jutta Glüsing,
Dr. Christine Keitsch, Wolfgang Weyhausen
Dieter Grote, Uwe Kutzner, Jens Peters

Mitarbeit an dieser Ausgabe:
Helmut Ohl, Werner Fischer, Dr. Jutta Glüsing,
Dieter Grote, Uwe Kutzner, Oliver Berking,
Ingrid Illias (Termine)

Layout: Rainer Prüß I Petra Massolle

Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: November 2002
Anzeigenschluss: 18. November 2002

Anzeigen:
Ekkehard Kullmann I Scan Media Service
Dorfstraße 13 a I 24975 Gremmerup
fon (04634) 936990 I fax (04634) 936991
mobil 0171 3153131
e.kullmann@scan-media-service.de

Druck und Verarbeitung:
Leupelt KG, Weding

Printed in Germany

Bildnachweis:
Titelfoto: Bernt Hoffmann
Seite 3: Bernt Hoffmann
Seite 4 u.5: Bernt Hoffmann
Seite 6 u.7: Archiv Alexandra
Seite 8: sh:z
Seite 9: Werner Fischer
Seite 10: Armin Kauth
Seite 11: Schiffsrisse aus: Nielsen, Danske Bådtyper
Gaffel: Rainer Prüß
Seite 12 u.13: Armin Kauth
Seite 14 u.15: Rainer Prüß
Seite 16: hist. Foto unbekannt,
kleines Bild: Bernt Hoffmann
Seite 17: Segler u. Rum-Museum: Gerd Remmer,
Archiv Braasch
Seite 18: Karl Bareuther, Fotostudio Bernd Hagedorn (r.o.)
Seite 19: Tauwerk-Illustration, unbekannt
Seite 20 u. 21: Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 22: Katrin Storsberg
Seite 23: oben links: Katrin Storsberg,
hist. Foto: Archiv FSC
alle anderen: Rainer Prüß
Seite 25: Bernt Hoffmann
Seite 26: RP Archiv, Biertrinker: Gisela Schäfer
Seite 28: Margrete Ferch
Seite 31: Bernt Hoffmann

FLENSBURG

Besuchen Sie uns doch mal ...

## Willkommen im Norden, willkommen in Flensburg!

Flensburg ist das „Tor zu Skandinavien". Hier direkt an der dänischen Grenze beginnt der „echte" Norden, und – wie das Foto zeigt – die traumhafte Flensburger Förde ist mit der dänischen Südsee eines der schönsten Wassersportreviere Europas. An diesem alten eiszeitlichen Fjord kann man wunderbar baden, segeln, surfen, tauchen und rudern, hier werden im Segelsport Europa- und Weltmeisterschaften ausgetragen.

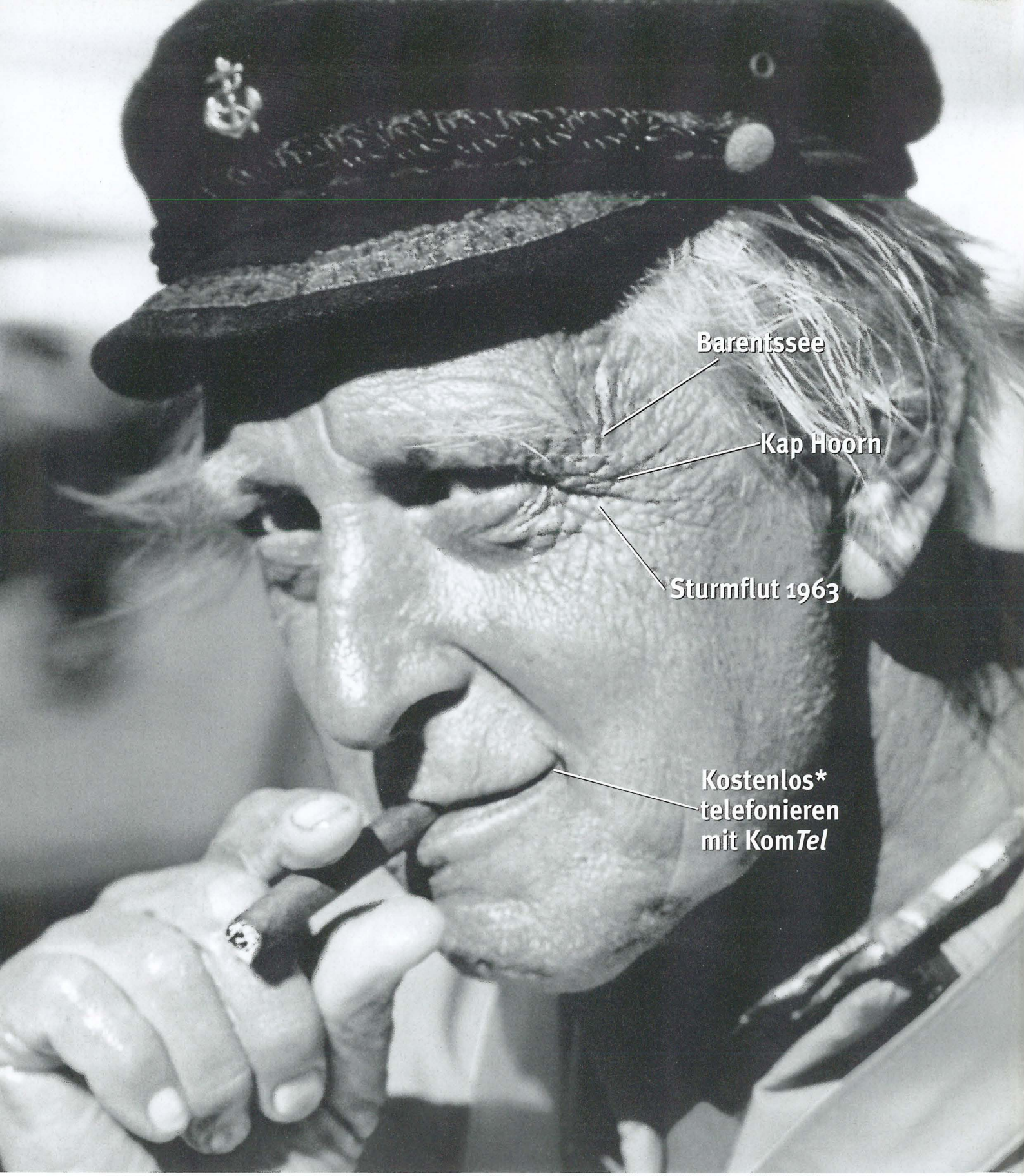
Mitten in diesem historischen „Wikingland" liegen mit „Ribe" und „Haithabu" auch die ältesten Wikingersiedlungen. Hier gibt's Wikingerschiffe und Wikingermuseen, und am historischen „Ochsenweg" lag einst der älteste Handelsplatz Nordeuropas. Hier wurde gehökert und gehandelt, und hier haben zu allen Zeiten Handwerker gebaut.
Acht wundervolle Schlösser legen Zeugnis ab von der großen Handwerkskunst an dieser „Wiege europäischer Königshäuser": Schloss vor Husum, Schloss Gottorf, Sønderborg Slot, Gråsten Slot, Augustenborg Slot, Schackenborg Slot, Nordborg Slot, das Glücksburger Wasserschloss und daneben noch viele schmucke Herrenhäuser, z.B. in der Landschaft Angeln. Das Luftbild zeigt den Blick über Angeln. Von hier kommen die „Angel"-Sachsen, die im Zuge der Völkerwanderung um 400 n.Chr. England (Angeland) den Namen gaben.

Also alles zusammen eine Region voller Leben, voller Tatkraft und voller geschichtlicher Spuren. Das gilt auch für Flensburg, die historische Seefahrer- und Hafenstadt.

Terrassenförmig spielerisch staffeln sich die Häuserzeilen an den Hängen wie ein „Amphi-Theater" um den Hafen. Hier ist die Heimat des Rums und der Westindienfahrt. Hier folgt man den Spuren alter Kapitäne mit dem Geruch von Abenteuer, Salz und Teer, denn Flensburg ist heute mit dem Museumshafen und den legendären Gross-Veranstaltungen „RumRegatta", dem „DampfRundum" oder dem „Klassiker-Festival" das Zentrum der alten braunen Segelschoner, der „kaiserlichen" Yachten und der alten Dampfer.

Flensburg ist die Stadt mit den berühmten alten romantischen Kapitäns- und Kaufmannshöfen mit wunderbaren Fassaden, alten Märkten und Plätzen, die mit ihren sprudelnden Brunnen, Cafés und Galerien zum Verweilen einladen. Hier hat alles menschlichen Maßstab und skandinavisch heiteres Flair, denn Flensburg ist „die Stadt der doppelten Kultur". Ob Theater oder Orchester, Kindergärten oder Schulen, Festivals oder Bibliotheken, Kleinkunst oder Kabarett, „Hof-Kultur" oder Kantaten: Hier ist alles deutsch und dänisch, doppelt und gemischt.
Flensburg ist seit jeher multikulturell und international, und natürlich Hochschulstandort ... aber wir sind auch für Handys und silberne Löffel zuständig, denn Flensburg ist der erfolgreichste Produktionsstandort Schleswig-Holsteins.
Hier fertigt die größte Silberwaren-Manufaktur der Welt ihr edles Tafelsilber, hier produziert Motorola seine Handys
und die Werft baut große RORO-Schiffe ...
ach ja, ... und „Punkte" und Erotik haben wir auch ...

und natürlich das HAFENBLATT.




**Für freundliche 17 € im Monat: Kostenlos* im Kom*Tel*-Netz telefonieren inkl. ISDN-Anschluss**
*Das neue Netz für den Norden macht's möglich: Norddeutsche mit Kom*Tel*Direkt telefonieren jeden Monat 3 Std. kostenlos im Kom*Tel*-Netz. Und Gespräche nach Hamburg kosten rund um die Uhr nur 2 ct/Min. Kündigungsfrist 10 Werktage zum Monatsende. Jetzt wechseln unter **0800 90 90 090**, im Kom*Tel*-Laden am Nordermarkt 1 oder online buchen unter **www.komtel.de**

KomTel (wir sind die Netten)