HAFENBLATT

FLENSBURG HISTORISCH MARITIM

ISSN 1610-2827

Foto: Dr. Lenz-Briese

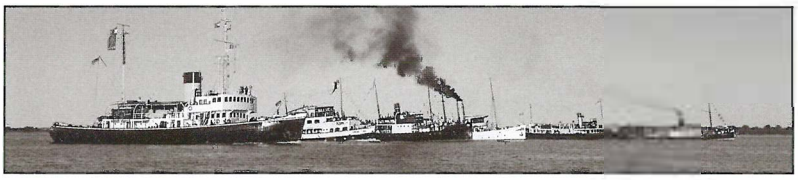
Dampfer machen Dampf, Fahren oder Liegen? Wintertour Dagmar Aaen, Rum-Museum, Ahoy, Schiffstypenübersicht, Schulschiff für Flensburg, was ist ein Schiff? Farbengatt, Friedel Anderson, Meter-Klasse, Classic ...maritime Veranstaltungen und Termine!

Nr. 12 – November 2002

Wir bauen normale...
dicke...
dünne...
flache...
hohe...
tiefe...
kugelige...
doppelte...
halbe...
und nette Häuser.
...und wenn's sein muss, sogar schiffig!
HÖFT
BAUUNTERNEHMEN

IN IHRER FREIZEIT SOLLEN SIE SICH MIT SCHÖNEN DINGEN BESCHÄFTIGEN.
BEI FINANZIELLEN ANGELEGENHEITEN LASSEN SIE RUHIG UNS ANS RUDER.
Seit 1819.
Flensburger Sparkasse

Titelseite Dampfeisbrecher „STETTIN"		
Begrüßung	Tonne	3
Die Vereine	Tonne	4
„Die Dampfmaschien" Teil 2	Tonne	6
Nach Veilje ohne Eile – Ringrettung ohne Rettungsring	Tonne	7
Fahren oder Liegen	Tonne	8
Schiffstypen	Tonne	10
Ahoy	Tonne	11
Wintertour, Nordostpassage „DAGMAR AAEN"	Tonne	12
Was ist ein Schiff?	Tonne	13
Museumswerft „Ein Schulschiff für Flensburg"	Tonne	14
Bildbeschreibung, Wettlauf Schiene/Straße	Tonne	16
Junge Kunst und alte Schiffe	Tonne	17
Rum-Museum / Rum-Johannsen	Tonne	18
Bilder von Häfen, Friedel Anderson	Tonne	20
Landgang, Buchbesprechung	Tonne	23
Classic	Tonne	24
Farbengatt	Tonne	26
Veranstaltungskalender	Tonne	28
Impressum	Tonne	30



Liebe Leserin, lieber Leser,

sollen Dampfer fahren oder liegen? Diese Kernfrage beschäftigt die gesamte Dampfschiff-Szene. Das Titelbild macht es deutlich: Wenn ein Kessel geheizt wird, qualmt nicht nur der Schornstein, sondern die Technik verschleißt auch. Aber wenn die Maschine nicht arbeitet, kann man nicht erleben, wie leise ein solches Schiff fährt, und wie die Technik funktioniert. Das betrifft auch die Segelschiffahrt. Verschleiß und Erneuerung gehört zum Alltag der historischen Wasserfahrzeuge insgesamt. Das Ansinnen, die Schiffe aus Museumssicht möglichst verschleißfrei zu erhalten, erscheint legitim. Aber aus unserer Sicht ist es wie bei vielen Dingen, man muss sich nicht „entweder/oder" entscheiden, sondern beide Möglichkeiten realisieren, also fahrende und liegende Objekte erhalten. Viele Flensburger wären traurig, wenn die „ALEXANDRA" nur als Schauobjekt an der Pier läge. Wir wären aber auch alle traurig, wenn „ALEXANDRA" irgendwann aufgeschlissen wäre. Die Diskussion wird also weitergehen.

Inzwischen gab es ein gemeinsames Pressegespräch der Institutionen Museumswerft, Museumshafen, Schiffahrtsmuseum und Salondampfer „ALEXANDRA" sowie ihrer jeweiligen Fördervereine. Der Fördeverlag hatte dafür die Räume zur Verfügung gestellt. Im Mittelpunkt stand insbesondere das HAFENBLATT als Ausdruck der gemeinsamen Interessenlage, die historisch maritime Kompetenz dieser Stadt und Region deutlicher nach außen zu tragen. Alle beteiligten Institutionen äußerten sich vor der Presse überaus positiv, mit dem HAFENBLATT ein Forum zur Darstellung ihrer Anliegen, ihrer Interessen und ihrer Auffassungen zu haben. Insbesondere die Möglichkeit, eigene Berichte zu veröffentlichen und namentlich zu kennzeichen findet bei den Beteiligten großen Beifall. Diese Resonanz freut uns natürlich und ist Ansporn, das HAFENBLATT in der angelegten Weise fortzuführen und weiter zu optimieren. Hier gehen die Überlegungen auch zu einer Erweiterung des Umfanges.

Die Medienvertreter zeigten sich insgesamt außerordentlich interessiert an der erfreulichen Entwicklung des Zusammenwirkens. „Gemeinsam" heißt ja nicht, die Eigenständigkeit der Institutionen aufzugeben, sondern in Zukunft mehr gemeinsame Sache zu machen. Wir sind gespannt auf die neuen Entwicklungen und werden diesen Weg begleiten.

In dieser Ausgabe finden Sie erstmals eine Buchbesprechung. Wir werden dies in Zukunft als ständige Rubrik aufnehmen und Ihnen maritime Literatur vorstellen, die sich mit der Geschichte der Seefahrt insbesondere dieser Region beschäftigt. Wir eröffnen die Reihe mit dem Buch „Landgang" von Christine Keitsch, einer Publikation des Schiffahrtsmuseums, die wir Ihnen besonders ans Herz legen und die Ihnen die Winterabende verschönern könnte.
Für diese Winterabende ist auch die Illustration zu historischen Segelschiffstypen gedacht. Wir möchten Ihnen damit eine Unterlage an die Hand geben, mit der Sie ein wenig Licht ins Dunkel der Rum-Regatten bringen können, und die Ihnen hilft, herauszufinden, welche Schiffstypen gerade als Gäste im Hafen liegen. Auch diese kleine „Typenkunde" werden wir in Zukunft fortsetzen und in einzelnen Kategorien detaillierter darstellen, damit Sie, wenn Sie Lust haben, auch unseren Gästen fachkundig Auskunft geben können über Galeassen, Schoner und Brigantinen.

Wir wünschen Ihnen bis dahin viel Spaß beim Lesen
und viel Zeit zum Schmökern.

Petra Massolle

FLENSBURGER SCHIFFAHRTS MUSEUM

SALONDAMPFER ALEXANDRA

Flensburg baut nicht nur alte Schiffe

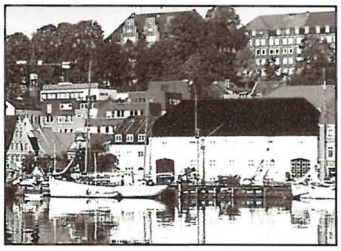
Flensburger Schiffahrtsmuseum und Rum-Museum im alten Zollpackhaus

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 Fördeschiffe 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 17190
während d. Fahrt 0171 3164007

Schiffbrücke 22 I 24939 Flensburg
Postfach 16 16 I 24906 Flensburg

fon 0461 2 12 32
fax 0461 2 12 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

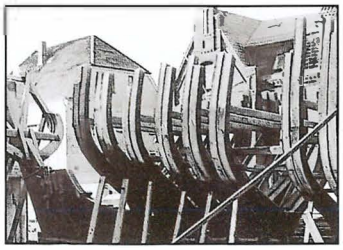
fon 0461 18 22 47
fax 0461 18 22 48

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.

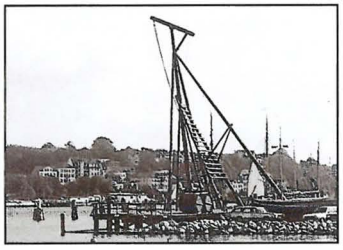
Verein zur Infahrthaltung und Instandsetzung historischer Wasserfahrzeuge

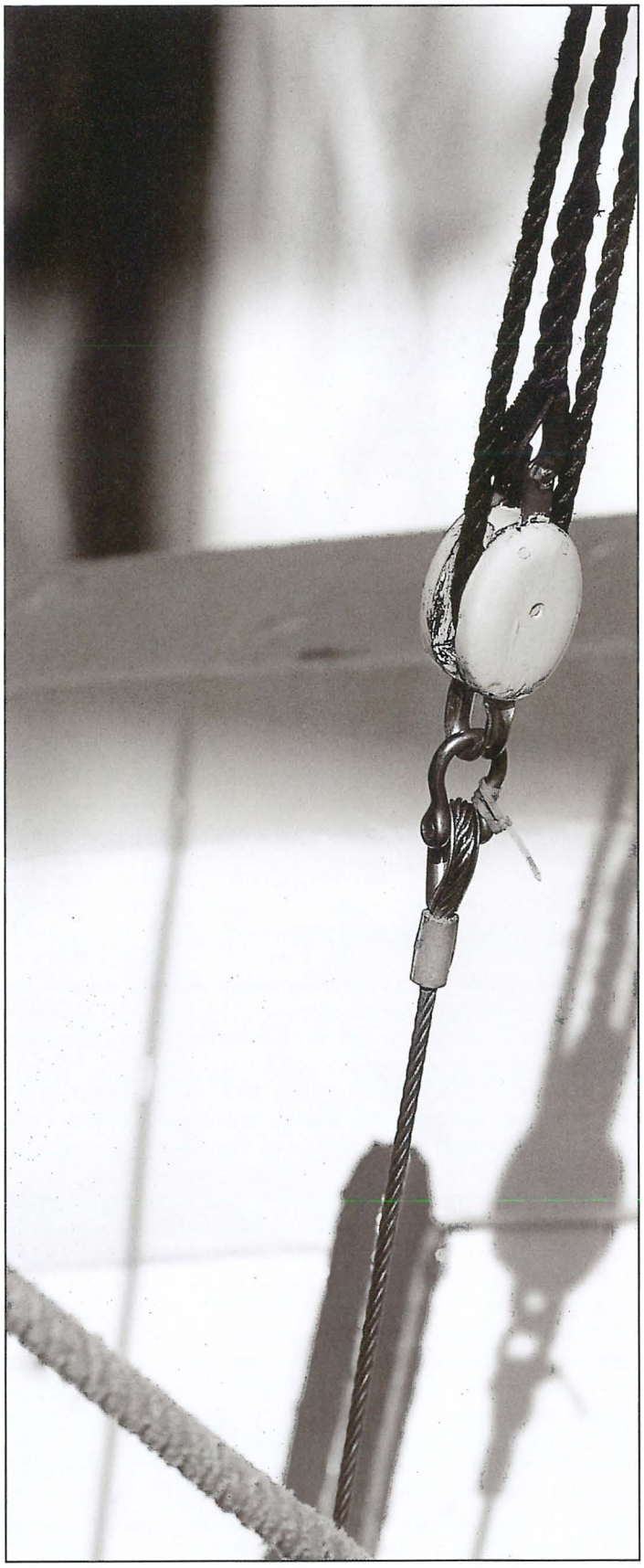
Der „Museumshafen Flensburg e.V." ist eine private Initiative und wurde als gemeinnütziger Verein 1979 gegründet mit dem Ziel der „Wiederherstellung und Infahrthaltung traditioneller Segelschiffe und anderer historischer Wasserfahrzeuge". Dieser große Bereich wird eingegrenzt auf die segelnden Berufsfahrzeuge 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 2 22 58
fax 0461 2 20 27
www.museumshafen-flensburg.de

Spendenkonto
Flensburger Sparkasse
Konto 8000 719
BLZ 215 500 50





Backstag

„Die Dampfmaschien“

„Det jroße schwarze Loch“. Hier sind gleich mehrere ... In die kleinen viereckigen „Feuertüren“ wird die Kohle geschaufelt, und in den halbrunden Behältern sammelt sich die Asche.

Der Filmklassiker „Die Feuerzangenbowle“ mit dem verzweifelten Versuch des Physiklehrers, die „Dampfmaschien“ zu erklären, bleibt unvergessen. Rund um „det jroße schwarze Loch“, folgt hier nun der zweite Anlauf, gleichsam als Kursus für Spezies.

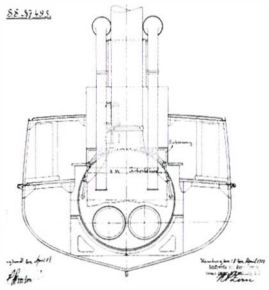
Die Funktion und der Aufbau des Kessels der „Dampfmaschien“ der ALEXANDRA war in der letzten Ausgabe erläutert worden. Hier nun etwas über den Inhalt des Kessels, also über das Kesselwasser. Es gibt viele Arten von Wasser, die je nach Aufbereitung bzw. deren Verwendung benannt werden. Z. B. Rohwasser, Schmutzwasser, Reinwasser, Regenwasser usw. Aber was ist Kesselwasser?

Das aus den Leitungen kommende Wasser ist bereits in den Wasserwerken über entsprechende Filteranlagen zu Brauchwasser aufbereitet und kann für den täglichen Gebrauch verwendet werden. So auch auf der ALEXANDRA. Nur für den Dampfkessel ist dieses Brauchwasser nicht so ohne weiteres zu verwenden und muss zusätzlich entsprechend aufbereitet werden.

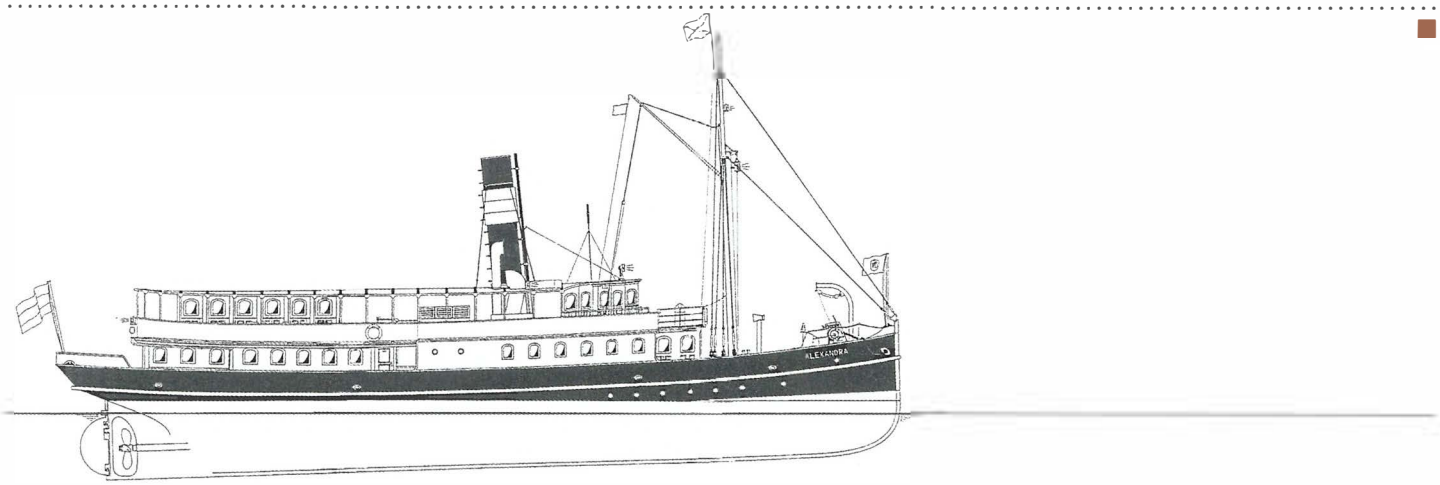
Warum, werden Sie fragen! In diesem Wasser befinden sich noch jede Menge Härtebildner, überwiegend Calziumcarbonate. Heute verwendet man den Begriff Erdalkalien, alle zusammen also die Summe Erdalkalien. Da diese Erdalkalien bei bestimmten Drücken und Temperaturen sich als eine feste Substanz an den inneren Kesselwandungen anlagern, muss man bestrebt sein, dieses zu verhindern. Aber wie? Man muss das Wasser entsprechend aufbereiten. Hier unterscheidet man äußere und innere Aufbereitung. Die äußere Aufbereitung geschieht über sogenannte Ionentauscher, d.h. die Calziumionen werden in einem doch recht aufwendigen Verfahren gegen nicht schädliche Natriumionen ausgetauscht.

Doch zurück zum Kessel der ALEX. Da hier keine äußere Aufbereitung möglich ist, muss dieses im Kessel selber geschehen. Dieses wird erreicht durch Zugabe von Trinatriumphosphat in das Kesselwasser. Die hierdurch entstehenden Chloride dicken nun aber das Kesselwasser entsprechend ein und müssen durch Absalzen und Abschlammen wieder entfernt werden. Um Sauerstoff-Korrosion zu vermeiden, wird wiederum Natriumsulfit zugegeben, das den Sauerstoff bindet. Um eine Gesamt-Korrossion zu vermeiden, wird der PH-Wert im Bereich zwischen 10,5 und 12,0 mittels Natronlauge eingestellt. Frage: Woher weiss man nun, wie das Wasser im Kessel beschaffen ist? Es gibt hier je nach Kesseldruck entsprechende Empfehlungen vom TÜV und entsprechende Prüfverfahren, um diese empfohlenen Werte zu messen und einzuhalten. Die Heizer und Assistenten auf der ALEX sind hierauf gut geschult, haben den Kessel und das Wasser gut im Griff. Nach dem Ende der Fahrsaison wird der Kessel entleert, geöffnet, gereinigt und getrocknet. Danach besichtigt und mit dem Vorjahresergebnis verglichen und dokumentiert. Alle drei Jahre nimmt ein Sachverständiger eine innere Prüfung vor.

Bislang gab es noch keine Beanstandungen.



Manfred Dulies, Ing.



Ohne Eile nach Vejle und zurück – Ringrettung ohne Rettungsring

Vom 12. bis 15. Juli 2002 beteiligte sich Dampfer ALEXANDRA am Dampferfest in Vejle. Auf Einladung der Kommune, die ihr 675-jähriges Jubiläum feierte, verbrachten die Mannschaft vier schöne Tage in Gesellschaft sehr bekannter alter Schiffe, vielen Dampffahrzeugen und Dampfmaschinen sowie unendlich wissbegieriger Interessenten von „alter Technik". Sowohl die Hinfahrt über Sonderborg durch den Alsen Fjord, Kleinen Belt, Middelfart, Fredericia nach Vejle, als auch die Rückfahrt war für alle – Crew und Fahrgäste – ein schönes Sommererlebnis. Bei ruhiger See konnten alle die erholsame Fahrt genießen. Gruppen von Schweinswalen begleiteten das Schiff und zeigten die „dänische Südsee" von der besten Seite! In dem kleinen Industriehafen waren zu Gast: Bohuslän, Skjelskör, Schaarhörn, Wal und die ALEXANDRA.

■ Es ist der 15. Juli 2002. Die „ALEXANDRA" hat in Vejle/DK abgelegt, die Reise geht zurück nach Flensburg. Wir waren zu Gast beim 675. Stadtjubiläum mit anderen Dampfern und Dampfbarkassen. Die Stimmung an Bord war gut, das Wetter versprach schöner als schön zu werden. Voll Haus mit Passagieren, der Musiker, Herr Gabriel, hatte sein Keybord eingeregelt, und mit dreimal „Tuuuut" verliessen wir das schöne Vejle. Alles in Vejle hatte gepasst, Verpflegung, Unterbringung, Fahrten und die Stimmung. Mit diesem Gutelaunegefühl ging's also los auf die 87 Seemeilen lange Heimreise, wohl einer der schönsten Reviere hier in unserem Raum.

Wir passierten Strip-Leuchtturm und langsam näherten sich die beiden Brücken von Middelfart. Ein asiger Strom drückte ordentlich auf unseren Speed, von wegen 9,0 Knoten, jetzt nur noch 5,5 Knoten. So ein Mist..., wo war also der Neerstrom, da mussten wir hin. Einige sogenannten Experten meinten, hier ist „er", andere meinten, „der" war schon immer da, einige interessierte es überhaupt nicht, ob da Gegenstrom oder Neerstrom war. Hauptsache, die Stimmung war gut. Sie war wirklich gut, zumal wir sogar von einem Rudel Schweinswale begleitet wurden. Der Musiker drückte auf seine tausend Tasten, die ersten Passagiere sangen schon mit, und unser Bootsmann hatte die ersten sonnenbrandverdächtigen Damen „ärztlich" behandelt. Irgenwie fanden wir uns in dieser Strömungsgeschichte zurecht und weiter ging's mit flotter Fahrt Richtung Süden.

Kurz vor Sonderburg kam Frau Aldag auf die Brücke. Ihr schöner, in Hongkong gekaufter, Ring sei ihr vom Finger gefallen, und sie könne den Ring nicht wiederfinden.

Wir suchten und suchten, leider ohne Erfolg. Wer Frau Aldag kennt, weiss um ihre fröhliche offene Art. Wir meinten aber, einige traurige Züge zu erkennen. Leider hat die „ALEX" kein gerades, plattes Deck, sondern ist gewölbt. So war die Gefahr natürlich groß, dass der Ring über die Kante gekullert oder durchs Speigatt über Bord gegangen war. In Flensburg meinte Frau Aldag, wenn ihr trotzdem etwas findet, dann ruft mich bitte an.

Sechs Wochen später hatte unser Heizer Klaus Wölffel auf dem Oberdeck zu tun. Er kam aus dem Steuerhaus. Da fiel sein waches Dampferauge unter unseren Kühlschrank auf dem Oberdeck. Da funkelte doch ein Teil, leicht grünlich und gülden, so versteckt in der Ecke, so als ob es niemand sehen sollte. Was war das, was könnte das wohl sein? Dreimal dürfen Sie raten, es war nicht der Ring der „Nibelungen", sondern wahrscheinlich der Ring von Frau Aldag, denn falls er einen grünen Stein hat, dann könnte er es sein. Also ran ans Telefon, um Frau Aldag anzurufen. Aber ich durfte nur auf das Endlosband schnacken, mit der Bitte um einen Rückruf. Am anderen Tag, schon frühmorgens, rief Frau Aldag zurück. Die Mitteilung, dass wir „vielleicht" ihren Ring wiedergefunden hätte, versetzte sie in helle Freude und Aufregung.

Einen weiteren Tag später kommt unser „Kaleu" Lindau in das ALEX-Büro und strahlt über das gesamte Gesicht. Was war passiert? Der gefundene Ring, in Hongkong gekauft, in Flensburg getragen, auf der „ALEX" verloren und gefunden war wieder am richtigen Finger. Warum „Kaleu" richtig zufrieden war? Ganz einfach. Frau Aldag hatte der „ALEX" einen gehörigen „Finderlohnscheck" ausgestellt. Was kann man dazu nur sagen – vielen herzlichen Dank!!!

Dankeschön aber auch an unseren Klaus Wölffel, denn durch seine „scharfen", ehrlichen blauen Augen konnten wir das gute Stück wieder der Besitzerin zurückgeben, nachdem dieser Ring sechs Wochen mit uns Dampferfahrten gemacht hatte.

Dinge gibt's, die gibt es nicht, auch auf der „ALEX". Das macht Dampferfahren eben so schön.

Wolfgang Weyhausen - Kapitän - D. „ALEXANDRA"

Gruppenbild auf der Brücke der ALEXANDRA im Hafen von Vejle (von links): Lothar Bensch, Ole Hansen, Horst Dieter Petersen, Gertrud Thomas, Rolf Lohan, Kapitän Wolfgang Weyhausen, Sven-Peter Matthiesen, Dieter Lindau, Kirsten Suckert, Sabine Klotz, Klaus Wölffel, Birgit Jordt, Hans Henningsen, im Schatten Oliver Jordt, Manfred Dulies, Mark-Rene Suckert, Hauke Bensch, Joachim Müller.

?

Fahren oder Liegen

DAMPFSCHIFFE MÜSSEN FAHREN, UM IHRE KRAFT UND SCHÖNHEIT ZU ZEIGEN. ABER WAS NÜTZT DAS SCHÖNSTE AKTIVE MUSEUMS-DAMPFSCHIFF, WENN ES GERADE MIT SEINER DAMPFWOLKE AM HORIZONT VERSCHWINDET.

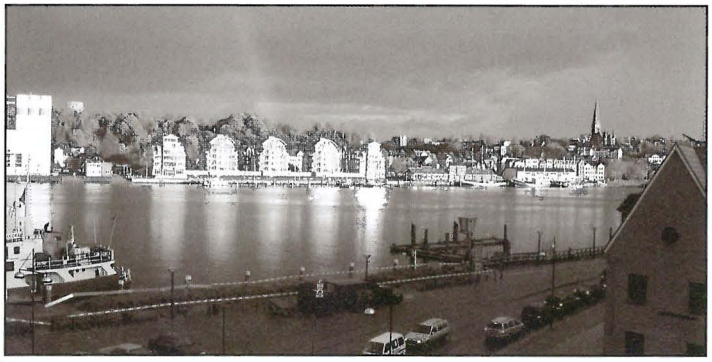
Dampfschiffe müssen fahren, um ihre Kraft und Schönheit zu zeigen! Klipp und klar forderten dies die aktiven Dampferfreunde auf dem 2. Symposium von „European Steam", dem Flensburger Dachverband für alle Dampfschiff-Freunde und -Betreiber in Kiel. Die selten gewordenen Exemplare einer vergangenen Technik-Epoche sollen sich an Küsten und Häfen zeigen, fordern sie. Der Direktor des Kieler Schifffahrtsmuseums Dr. Jürgen Jensen hielt dagegen: „Die Museumsschiffe sind historische Originale, die in ihrem ursprünglichen Zustand belassen und allenfalls zum Substanzerhalt restauriert werden. Im Gegensatz zu aktiven Traditionsschiffen kommen Erneuerungen oder technische Aufrüstungen nicht in Frage, um das Original zu erhalten. Außerdem können die Besucher eines Museums erwarten, dass ein Museumsschiff jederzeit vor Ort zu besichtigen ist. Was nützt ihnen das schönste aktive Museums-Dampfschiff, wenn es gerade mit seiner Dampfwolke am Horizont verschwindet."
Diskutiert wurde diese Frage am Beispiel des 1905 gebauten, einzigen noch vorhandenen deutschen Dampf-Tonnenleger „Bussard", der an der Schiffbrücke des Kieler Museums seit Jahren zu besichtigen ist – und wo er nach dem Willen des Direktors und zum Kummer der Traditionsschiffer auch bleiben soll.
Welche historischen Schiffe restauriert und dauerhaft bewahrt werden sollen, stellte Dr. Ingo Heidbrink vom Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven auf der Veranstaltung im historischen Sartori & Berger-Speicher zur Diskussion: „Durch regionale Aktivitäten geht häufig der Überblick über die historische Gesamtflotte verloren. Wir haben in der deutschen Flotte der größeren Dampfschiffe zum Beispiel einige sehr ähnliche Eisbrecher, aber nicht einen einzigen dampfbetriebenen größeren Frachter. Daraus kann man durchaus Schieflagen erkennen, denn solche Sammlungsdefizite können nicht wieder korrigiert werden. Wir sollten uns auch fragen, wie weit wir mit unseren 400 im weitesten Sinne historischen Wasserfahrzeugen nicht einem Phänomen aufsitzen, das schon fast eine Überinterpretation eines sehr engen Zeitraumes aus der Schifffahrtsgeschichte darstellt. Mit den Museumsschiffen, den Traditionsschiffen, den sonstigen historischen Wasserfahrzeugen decken wir ein Fenster von 100 Jahren zwischen der Mitte der 19. und dem 21. Jahrhundert ab. Und was wir ansonsten im Bereich Schifffahrt von Bedeutung war, fällt aus." In einer weiteren Runde informierte Tourismus-Expertin Claudia Stahmer die Symposiums-Teilnehmer über Möglichkeiten zur Vermarktung ihrer Schiffe, wie es ihnen die historischen Segler seit Jahren vormachen. „Wenn die auftauchen, fischen sie uns die Gäste vor der Nase weg," knurrte denn auch ein Dampferfreund.
Das Problem der Vermarktung von Dampfschiffen liegt in den oftmals fehlenden Passagierunterkünften, den verhältnismäßig hohen Betriebskosten sowie Personalproblemen. Der Vorsitzende von European Steam, Dr. Willy Diercks bekräftigte: „Nach wie vor gilt, dass es ein großes öffentliches Interesse für Dampfschifffahrt gibt. Die Schiffe sind umlagert, wo sie auch auftauchen. Aber ihre wirtschaftliche Zukunft ist keineswegs in allen Fällen gesichert. Und die Gefahr des Verlustes einzelnen Schiffe besteht weiterhin." Die überwiegende Zahl der erhaltenen Dampf-Veteranen, wie z.B. die „ALEXANDRA" können nur Tagesfahrten oder kombinierte Fahrten mit Hotelübernachtungen anbieten. Die größeren Einheiten, wie z. B. Eisbrecher „Wal", bieten dagegen auch Kojen an und veranstalten im Sommer Oldie-Kreuzfahrten im ganzen Ostseeraum. Die höheren Betriebskosten gegenüber der segelnden Konkurrenz liegen auf der Hand: Liegt der Hafen hinter dem Segler und stimmt der Wind, wird die Maschine abgestellt und „billig" gesegelt. Während auf den Dampfern der Hunger des Kessels während der gesamten Reise mit vielen Tonnen Kohle gestillt werden muss. Das Crew-Problem liegt einmal am höheren Personalbedarf auf Dampfschiffen, der geringen Verfügbarkeit von Freiwilligen sowie dem fehlenden Nachwuchs.
Abschließend stellte Thorsten Haase von European Steam den neuen Internet-Auftritt des Vereins (www.european-steam.de) vor, der gemeinsam mit der Fachhochschule Flensburg und der Ticcon AG entwickelt wurde. Dort werden aktuelle Nachrichten und Veranstaltungen aus der Dampfschiff-Szene ins Netz gestellt.

Das dänische Dampfschiff SKELSKØR und die weiße SCHARHÖRN, ehemaliger Bereisungsdampfer des Hamburger Senats, mit Gästen beim DampfRundum auf der Flensburger Förde.

Immer wieder spannend: Stapellauf bei der FSG, der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft. Es geht wie am Fließband, einer ist noch gar nicht fertig, schon ist der nächste dran. Es grünt so grün... Die Werft ist international zum Vorzeigemodell geworden. Da kann man doch sehen, was aus den Kräften der Region mit Mut, Kreativität und Tatkraft hinzukriegen ist. Herzlichen Glückwunsch an alle FSG-Leute. An alle und an jeden! Auch ALEX tuutet Salut. Ganz schön klein, die historische Dampfer-Dame.

Flensburg wird immer attraktiver, auch als Charter-Anlaufhafen und als Winterliegeplatz für Großsegler. Jetzt wurde sogar ein neuer Wasseranschluss am Nordertor-Kai eingebuddelt. Hier liegt seit einiger Zeit die SANTHORICE. Ein dreimastiger Stahlrumpf mit beeindruckendem Loch im Bug. Ein „Haifischmaul" als Ankerklüse, richtig angsteinflössend. Wer wissen möchte, was das für ein Schiffstyp ist, braucht nur auf Seite 10 nachzusehen. Die Seite funktioniert auch als Schiffserkennungsdienst.

Es ist der ständige Wettlauf mit dem Verfall. Wer gewinnt: der Zahn der Zeit oder der Eigner? Hagen Weihe will gewinnen. Seit über 20 Jahren reißt er Planken raus, ersetzt Spanten, Masten und Spieren auf seinem Hai-Kutter CARMELAN. Diesmal sind die Reelingstützen und die Schanzverkleidung am Heck dran, auswechseln und verstärken. Und das bei richtigem Schiet-Novemberwetter vom Arbeitsponton aus. Das ist Liebe.



Abendsonne und Regenbogen über dem Werftkontor. Hier sieht man doch, dass die neuen Häuser ein Glanzpunkt auf der „Eastside" geworden sind. Der Regenbogen zeigt genau auf das mittlere Haus, wenn das kein Glück bedeutet. Diese beiden Fotos rechts wurden aus dem Büro des Fördeverlags im Innovationszentrum aufgenommen. Sie sehen, wir haben alles im Blick, was so im Hafen passiert. Wie heißt es doch: Immer dranbleiben...

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

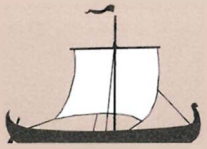
Möbel- und Innenausbau
Büro- und Ladeneinrichtungen
Einrichtungssysteme ip20
Messe- und Ausstellungsbau

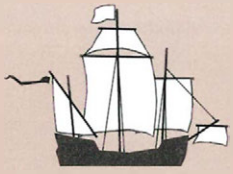
Tischlerei Thomas Nissen

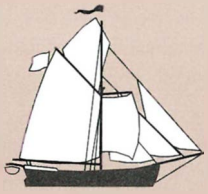
Fon: 0461 8 40 44·0
Fax: 0461 8 40 44·29

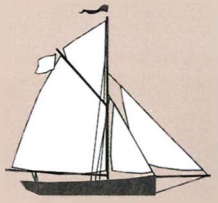
E-mail: tischlerei-nissen@foni.net
www.tischlerei-nissen.de

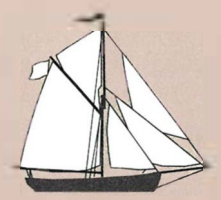
FELUCKE

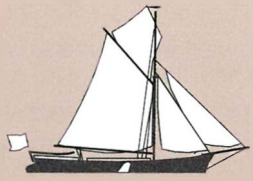

WIKINGER

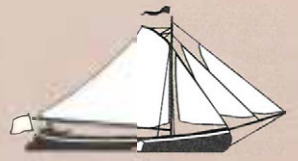

KOGGE

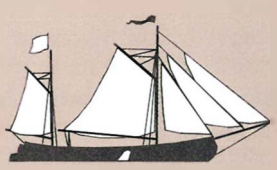

JAGT

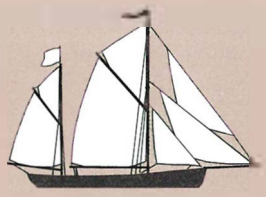

KUTTER

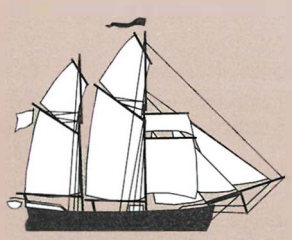

SLOOP

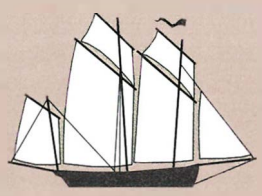

EWER

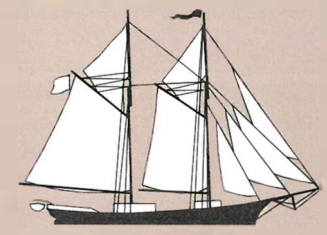

HOLLÄND. TJALK

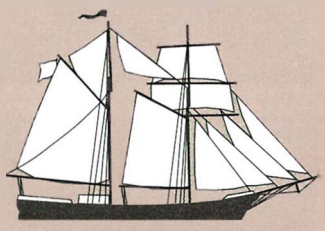

HOLLÄND. KUFF

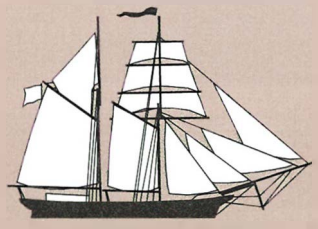

GALEASS

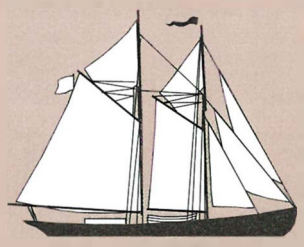

JAGTGALEASS

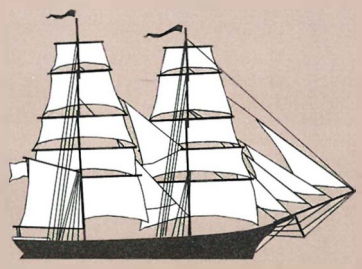

FRANZ. LUGGER

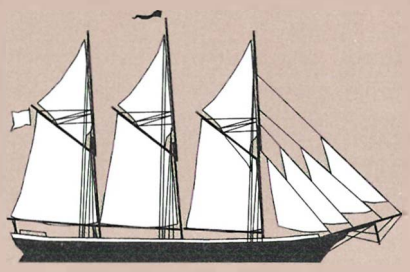

GAFFELSCHONER

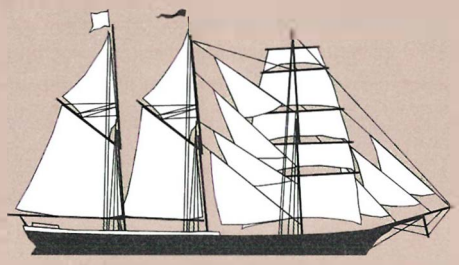

TOPSEGELSCHONER

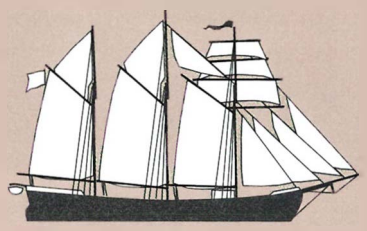

BRAMSEGELSCHONER

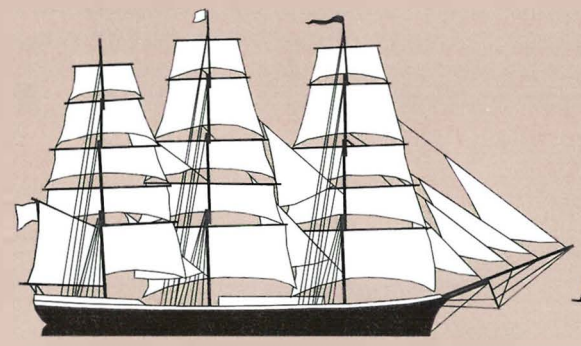

NEUFUNDLANDSCHONER

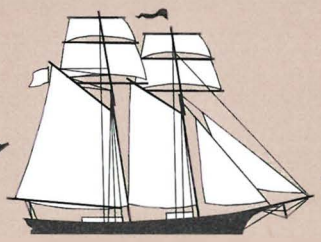

BRIGG

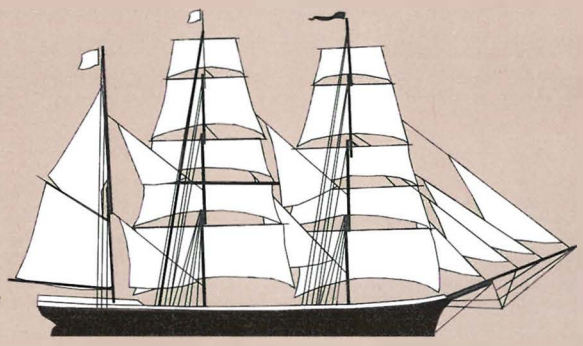

DREIMAST-GAFFELSCHONER

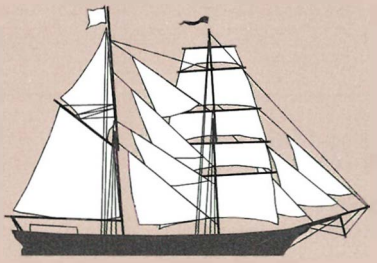

SCHONERBARK / BARKENTINE

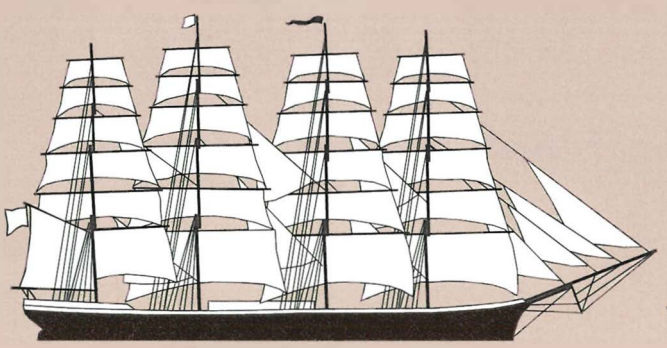

DREIMAST-BRAMSEGELSCHONER

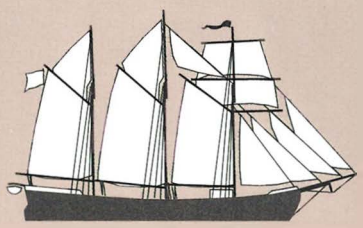

VOLLSCHIFF


BALTIMORE CLIPPER


DREIMAST-BARK

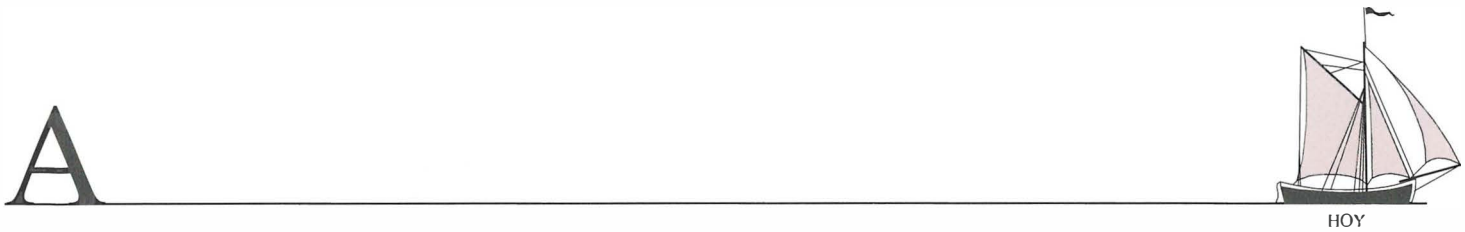

SCHONERBRIGG / BRIGANTINE


VIERMAST-VOLLSCHIFF


DREIMAST-TOPSEGELSCHONER

© Rainer Prüß

AHOY



Adolf Born, der Modellbauer und Gerd Büker, „der Archivar" des Flensburger Museumshafens treffen sich in mehr oder weniger regelmäßigen Sitzungen, um Details und den historischen Hintergrund der Modelle, die „Addi" äußerst sorgsam und genau arbeitet, „aufzuklaren". Adolf Born begann seine seemännische Laufbahn als Moses auf der PAMIR, dem legendären deutschen Großsegler. Bei einer der historischen Plaudereien bei einem Pott Kaffee über die Seefahrt als solche und Seemannsbrauch im besonderen, erzählte Adolf Born beiläufig, ...der allgemeine Schiffsanruf „Ahoi!" habe seinen Ursprung im englischen Kanal. Irgendwann früher habe es dort einen Schiffstyp namens „HOY" gegeben. Der Ausguck habe bei in Sicht kommen eines solchen Schiffes „A - HOY!" ausgerufen... Nachfrage, woher weißt du das!? Das habe er „irgendwo" gelesen. Glaubhaft oder Seemansgarn?

Archäologische Grabungen im Archiv brachten es ans Tageslicht: Es gab zwischen dem 16. und 17. Jahrhundert tatsächlich einen Schiffstyp namens „HOY": „Hoy, Heu, Heude: niederländisches Küstenfrachtschiff im Bereich der Nordsee und des Kanalgebietes, zunächst im 16. Jh. mit einem Mast und Sprietsegel, später zum Teil auch mit zwei Masten und Seitenschwertern. Die Größe betrug bis zu 20 Lasten. Hoys wurden im 17. Jh. auch für den Personenverkehr eingesetzt, wobei dann hinter dem Mast vielfach eine Kajüte als abgedeckter Raum für die Reisenden vorhanden war." (Quelle: Schiffstypen VEB Rostock)

Nun, wir wissen aus der maritimen Geschichte, Mitte des 17. Jahrh. waren die Holländer führende Handels- und Seemacht, dann gab es ein paar entscheidende Seeschlachten*) um die Vorherrschaft auf dem Wasser**), den Rest kennt man. Könnte also durchaus sein, dass die englischen Seeleute einen Warnruf „A - HOY!" aussangen ... oder stammt der Anruf als freudiger Ausruf aus früherer Zeit, als Holländer und Engländer noch Verbündete gegen Spanier und Franzosen waren? Sicherheitshalber gräbt der Archivar noch ein bißchen tiefer und findet eine Quelle: Etymologisches Wörterbuch der deutschen Seemannssprache. Von Gustav Goedel, Kiel und Leipzig 1902: „Ahoi! Der Ruf, mit dem ein Schiff oder ein Boot angerufen wird, „Schiff ahoi! Boot ahoi!" Man muss sich hüten, tiefere Bedeutungen suchen zu wollen wo keine sind. Das Wort ist eine einfache Interjektion, weiter nichts, gebildet und gewählt von dem Bedürfnis, weithin gehört zu werden. Im Englischen heißt es: to hail a ship. Das hat man wohl übersetzt: einem Schiffe Heil zurufen; ist aber auch nur eine Interjektion und hat mit Heil nichts zu schaffen. Niederdeutsch halen, anhalen; es ist im Grunde dasselbe Wort, wie das im Hochdeutschen so häufig gebrauchte holen. Das heißt niederdeutsch auch halen. Die Bedeutung der zu Grunde liegenden Wurzel ist, einen Ton oder Laut von sich geben: tönen, rauschen, lauten, schreien, rufen, hallen, Hallo machen, durch Hallo schreien jemanden herbeirufen, näher kommen machen, also herbeiholen, man könnte sagen: einen herbeihalloen. Auch der Ruf„ Gut Heil!" oder „All Heil!" hat mit Heil nichts zu tun, sondern ist eben nur ein Ruf, ein Zuruf, ein Gruß, eine Interjektion. Ebenso der alte Schlachtruf der freien Friesen: „Eala fria Fresena!" Auch hier hat man eala mit Heil übersetzen wollen, da es doch nur eine Interjektion ist, wie die angelsächsische Übersetzung von Luc. VII. 14: „Jüngling, ich sage dir, stehe auf!" mit „eala geonge aris!" beweist. Wird bei Dunkelheit ein auf ein Kriegsschiff zukommendes Boot mit ahoi! angerufen, und die Antwort lautet nein! nein!, so ist kein Offizier im Boot; ja! ja! so ist ein Offizier oder im Offizierrang Stehender darinnen; wird der Name des Schiffes geantwortet, so ist der Kommandant im Boot; heißt es: „Flagge"! so kommt ein Flaggoffizier (Admiral)."

Dies alles wurde aufgestöbert und ausgegraben im Archiv des Flensburger Museumshafens durch den „Archivar" Gerd Büker.

Ahoi!

*) *1. niederländisch-engl. Krieg 1652-1654*
2. niederländisch-engl. Krieg, Seeschlacht 11.-14. Juni 1666
Admiral de Ryter Flaggschiff „Zeven Provincien"
3. niederländisch-engl. Krieg, Seeschlacht 21. Aug. 1673 bei Kijkduin
Admiral Cornelius Tromp „Golden Leeuw"

**) *Wenn der Erfolg im Frachtverkehr und der Fischerei in Nord- und Ostsee und Mittelmeer Grundlage des holländischen Wohlstands war, brachte er zugleich den Konflikt mit dem englischen Nachbarn. Solange England im Bürgerkrieg steckte, gab es keine Schwierigkeiten. Nach Oliver Cromwells Machtübernahme war eine Auseinandersetzung unvermeidlich. Sie wurde durch die Navigationsakte von 1651 ausgelöst, die durch eine Politik der Flaggendiskriminierung eine Übernahme des englischen Frachtverkehrs verhindern sollte.*
Hintergründe des Konflikts bildeten die Rivalität im Osten und in der Nordsee, sowie die englischen Ansprüche im Kanal, die sich in dem Verlangen eines Saluts von holländischen Schiffen, welche die Hauptschlagader ihres Verkehrs passierten, ausdrückten. Der englische Sieg ist vor allem darauf zurückzuführen, dass Amsterdam am verkehrten Ende des Kanals lag. Jede Unterbrechung des Handels zog nationales Unglück nach sich: bei gleich starken Flotten gab die geographische Lage den Ausschlag.

W I N T E R T O U R

Im vierten Versuch hat Arved Fuchs es geschafft! Innerhalb eines arktischen Sommers durchsegelte er mit seiner Crew an Bord des Haikutters „Dagmar Aaen" die legendäre Nordostpassage. Mit der Expedition Nordostpassage wollte der Bad Bramstedter es noch einmal wissen. Denn die Passage hatte für Fuchs bereits schicksalhafte Züge angenommen. Diesmal war ein weiteres Mitglied des Museumshafens Flensburg dabei: Rainer Ullrich, Expeditionszeichner und Maler.

Arved Fuchs ist hartnäckig. Die extremen Eisverhältnisse zwangen ihn bereits dreimal zur Aufgabe, u.a. bei der Icesail-Expedition 1992. Damals saß die „Dagmar Aaen" neun Monate im Packeis fest, bevor Fuchs und seine Mannschaft sich zur Rückkehr nach Norwegen entschlossen. Eine Erfahrung, die nicht nur die Fuchs-Crew machte, ganze Flotten, selbst Eisbrecher, sind schon im dichten Packeis eingeschlossen worden und konnten zum Teil erst nach Jahren befreit werden. Am 28. Mai hat die „Dagmar Aaen" in Hamburg die Segel gesetzt und dabei spannende und heikle Situationen an Bord durchgestanden (inklusive der Behandlung eines verletzten Crew-Mitglieds durch einen sibirischen Tierarzt...). Von Hamburg bis Sitka wurden an 127 Reisetagen insgesamt 7988 Seemeilen zurückgelegt. Diese Strecke entspricht einer Entfernung von Hamburg nach Kap Horn.

Arved Fuchs arbeitet seit Jahren mit einem Stammteam zusammen, dem sich immer wieder wechselnde Teilnehmer anschließen. Problematisch ist für alle der völlige Verzicht auf Privatsphäre in monatelangem Beisammensein auf engstem Raum. Das bestmögliche Einbinden der Kompetenzen, Bedürfnisse und Fähigkeiten des Einzelnen und vor allem der bewusste Umgang mit Konflikten sind die Erfolgsfaktoren, die eine immer neue Mischung von Charakteren und Mentalitäten erst zum Team wachsen lassen. Die Expedition „Nordostpassage" erforderte spezielle Qualifikationen: Neben erfahrenen Seglern waren Taucher, Kameraleute und Fotografen gefordert. Diesmal war neben Arved Fuchs ein weiteres Mitglied des Museumshafens Flensburg dabei: Rainer Ullrich, ebenfalls Besitzer eines Haikutters „Frieda". Als Expeditionsmaler hat er wie auf den Expeditionen der alten Forscher und Entdecker die Ereignisse in Tagebüchern und Skizzen dokumentiert. Begegnungen mit den Menschen entlang der sibirischen Küste, den Polarbären auf den Eisschollen, den Walrossen mit ihren Jägern. „Zwischen Wort und Tat liegt das Eis". Diese Philosophie begleitete die Reise durch die Arktis von Anfang an. Die Kunst hat ihre Freiheiten, der Künstler seine eigene Wahrnehmung. Aus diesem Grund entsteht eine besondere Dokumentationsform, die das Foto nicht leisten kann. Die Bilder aus dem Eis fangen Momente und Situationen ein, wie sie nur ein begleitender Künstler empfinden und wiedergeben kann. So entstanden Tag für Tag die malerischen Wolkenbilder über der Barentssee, die blaugrünfarbenen Eisfelder in der Karastraße, das Expeditionsschiff „Dagmar Aaen" in sturmgepeitschter See. Taghelle Nächte, das Schauspiel des Nordlichts, die absolute Stille im Eis, die See als ständiges Umfeld. Viele Skizzen werden ihre künstlerische Umsetzung noch im Atelier bekommen. In den kommenden Ausstellungen werden die Arbeiten demnächst zu sehen sein.

Fuchs entdeckte den Haikutter „Dagmar Aaen" 1988 in Esbjerg (DK) und holte sich damals auch im Museumshafen Flensburg Rat.

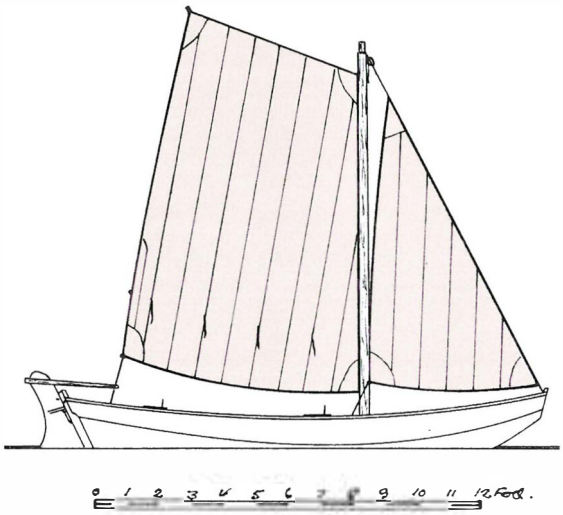
Mit 18 m über Deck und 4,80 m Breite entsprach das Eichenschiff ganz seinen Vorstellungen. „Dagmar Aaen" hatte mit fast 60 Jahren eigentlich ihr Rentenalter erreicht, aber für die alte Dame sollte ein neuer aufregender Lebensabschnitt beginnen: Sie sollte innerhalb von drei Jahren den Nordpol umrunden und mindestens zwei Überwinterungen mit bis zu minus 60° C überstehen. Für diese Aufgabe wurde die „Dagmar Aaen" auf der Werft von Christian Jonsson im dänischen Egernsund an der Flensburger Förde in mehreren Bauabschnitten aufwändig restauriert und umgebaut. Seither hat sie sich bei einer Reihe weiterer Expeditionen stets als verlässlich und solide erwiesen. „Dagmar Aaen" ist nahezu baugleich den Flensburger Haikuttern „Bellis", „Carmelan" und „Bodil", ist aber einmastig als Kutter geriggt. Sie ist zusammen mit „Frieda" und „Charlotte" die sechste Variante dieses Schiffstyps im Flensburger Museumshafen.

Rainer Ullrich
Bilder aus der Nordost-Passage

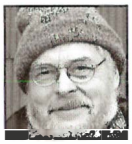
WAS IST EIN SCHIFF?

Allgemein bezeichnen Landratten heute beinah alles was rumschwimmt als „Schiff“ ... und was ist denn mit Ruder- oder Faltbooten? Wo hört das Boot auf und wo fängt das Schiff an? Unsere dänischen Nachbarn – jedenfalls die Küstenmenschen – nennen alles bis ca. 10 Meter: Båd, Baad, also „Boot“. Alles was größer ist, ist dann ein Kutter, eine Jagt, eine Galeass, ein Skonnert usw. und dann kommt irgendwann ein „Vollschiff“. Nanu, was ist das? Kennen alle Landratten; das sind die Windjammer, die großen Dinger mit den vielen Rahsegeln, die auf den großen Windjammertreffen immer die große Begeisterung hervorrufen. Also ab in die Tiefen der Historie: „Skif“, im nordischen Sprachgebrauch für „Schiff“ „Gefäß“, etwas, das schwimmt. Das kennen wir doch, ein „Pott“ sagen wir auch heute noch: „Iss'n großer Pott“. Die alten Römer sagten „scyphus“ für Becher, Gefäß, Schiff. Dann im Mittelalter hießen sie Kogge, Holk, Kraweel, je nach ihrer charakteristischen Rumpf- und Takelungsform, ihrem „Typ“. Im 16-17. Jahrhundert taucht erstmals der Begriff „Schiff“ wieder auf in der Verwendung für vollgetakelte, d.h. mit Rahsegeln getakelte Schiffe z.B. Fregattschiff, das später zur Fregatte wurde. Im Norden hält man sich bis heute an typkennzeichnende Begriffe s.o. Skude, Jagd, Jagdgalease, Jagdskonnert oder Bramseljlskonnert. Die Verwirrung der Begriffe verdanken wir dem preußischen Drang nach Kategorien und Schubladenordnung. Nachdem Preußen Großmacht wurde und nach „Seemacht“ strebte, gab es da einen preußischen Staatssekretär in Berlin, der geheime Staatsrat Ballhorn, kraft Amtes zuständig für die Ordnung der Begriffe, speziell der Eindeutschung von „Fremdwörtern“, (also schon damals „political correctness“). Geblieben ist uns die „Verballhornung“ für missbräuchliche Verwendung von Begriffen: Mehr davon? Dann komm' mal mit ins Archiv. Der Archivar ist regelmäßig dienstags von 16-18.00 Uhr in der Bibliothek des Schiffahrtsmuseums zu finden. Isser nich' da, isser auf Spurensuche, aber die anderen Bibliothekare wissen wo er iss'.

Gerd Büker „Archivar“



Die Museumswerft baut ein „Schulschiff" für Flensburg



Schon seit längerer Zeit arbeitet die Museumswerft daran, Schüler und Jugendliche an die maritime Arbeitswelt heranzuführen. Nun ist es soweit. Eine ganze Woche lang, jeden Tag von 8.00 bis 15.00 Uhr, lernen Schüler und Jugendliche auf der Museumswerft durch praktische körperliche Arbeit. Sie erkennen ihre Fähigkeiten und können sie dabei weiterentwickeln. Dazu bauen Schülerinnen und Schüler aus verschiedenen schleswig-holsteiner Schulen ein richtiges Schiff, ein „Schulschiff".

Vierzehn Mädchen und ein Junge der Realschule Flensburg West haben am 30. September damit begonnen und seitdem eine Woche lang auf der Museumswerft täglich sechs Stunden gearbeitet.

Sie haben gesägt und gewinkelt, überlegt und geschnürt, gelacht und gehämmert. Und sie haben es geschafft, in dieser einen Woche den Kiel zu legen für einen nordischen Pram, der als segelndes Arbeitsboot in dieser Region sehr verbreitet war.

Zunächst wurden vier stabile Zimmermannsböcke gebaut, auf denen dann Helgen und Kiel ausgerichtet wurden. Dabei lernten Nicol und Nadja, eine Zeichnung zu lesen und fachgerecht die wahre Länge zu ermitteln. Andere haben den Spantenriss von der Zeichnung auf den Schnürboden gebracht und danach die Mallspanten gebaut. Alles darstellende Geometrie, aber eben doch ganz anders als in der Schule. Lebendiger eben und mit viel Bewegung. Da waren die knackengen Jeans manchmal doch recht unbequem und manch eine süße Deern musste lernen, dass Gott oder der Teufel die Finger nicht für die Ringe oder zum Schminken sondern zum Arbeiten an den Körper gebracht haben. Trotz solcher unbequemen Erfahrungen waren alle mit Eifer dabei. Die Lehrerin, Frau Kaempfe, staunte manchmal nicht schlecht über ihre Schützlinge. Und manchmal musste sie auch etwas trösten und ermuntern, wenn die ersten Blasen an den zarten Händen schmerzten. Es war eine aufregende und anstrengende Arbeit, so zum ersten Mal im Leben auf einer Werft mit richtigem Handwerkzeug in der Hand.

Für die Schülerzeitung wurde alles genau erfragt und dokumentiert, dabei konnte man sich leicht im Seemannsgarn verheddern, wenn Marcell und Kuddel ihre Anleitungen verklarten und daraus manchmal kleine Geschichten machten.

Nach einer Woche flotter Arbeit stand der Helgen, und der Kiel ist vorbereitet. Alle miteinander haben dabei viele neue Eindrücke und Erfahrungen gesammelt und sind mit der Arbeit zufrieden. Und am 30. Oktober kommt bereits die nächste Schulgruppe, dieses Mal von der Löhmannschule. Dann wird an dem Schiff weitergebaut. Bis jetzt beteiligen sich vier Schulen an dem Projekt. Alle gemeinsam bauen das Schulschiff, ihr Schiff, worauf alle einmal sehr stolz sein werden. Und deshalb sollen noch viele solcher Schulschiffe folgen. Wir haben auch schon eine tolle Idee, wie diese Schiffe eingesetzt werden sollen. Und alle Schiffe werden den gleichen Namen tragen mit einer kleinen Zahl dahinter. Davon aber später.

Schüler und Lehrer sehen in unserem Programm eine sinnvolle Ergänzung zum laufenden Unterricht und haben es daher angenommen. Wir von der Museumswerft bieten damit Schülern und Jugendlichen eine weitere identitätsstiftende Betätigung auf unserem Werkplatz und möglicherweise auch einen zusätzlichen Gestaltungsbaustein für die in Diskussion stehende Ganztagsschule.

Derartige Projekte sind anfangs kaum durchfinanziert. Immer ist eine gewisse Risikobereitschaft erforderlich. Bei uns ist das nicht anders, zumal der Werftaufbau und die zahlreichen Umzüge und Provisorien unsere Möglichkeiten nahezu erschöpft haben.

Wir möchten daher für derartige Projekte um Unterstützung bitten, und Sie dazu ermuntern, sich hierzu entweder direkt an die Museumswerft zu wenden, oder sich unserem Förderverein anzuschließen (Herr Dr. Allkemper oder Frau Illias). Wir sind nämlich ganz sicher, dass wir zusammen mit Ihrer Hilfe und den anderen Fürsprechern in absehbarer Zeit ausgeglichene Betriebsergebnisse erwirtschaften können. Auf diese Situation werden derzeit unsere 12 Mitarbeiter vorbereitet und drei Lehrlinge ausgebildet. Dafür an dieser Stelle nochmals unseren ganz herzlichen Dank an Sie alle.

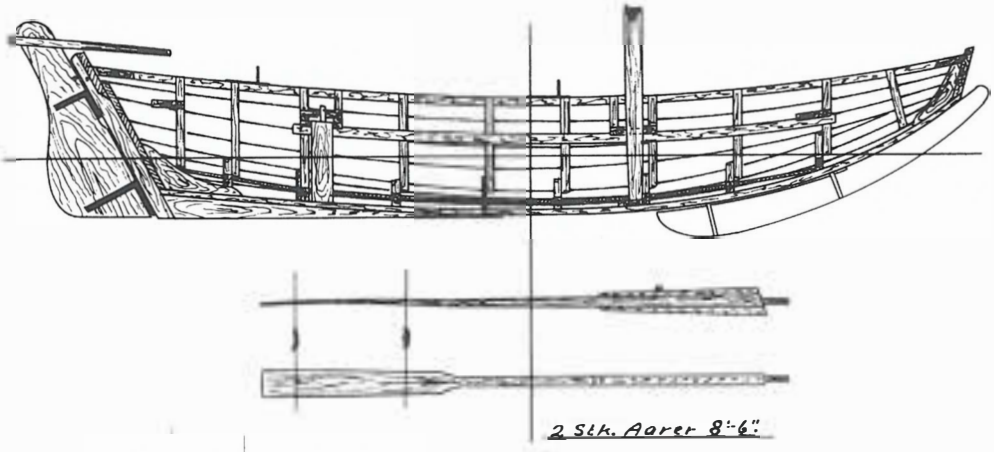
Uwe Kutzner

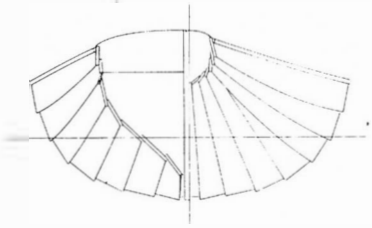
Ohne Plan läuft nichts

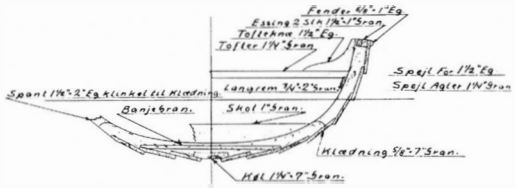
... alles besprechen und einteilen

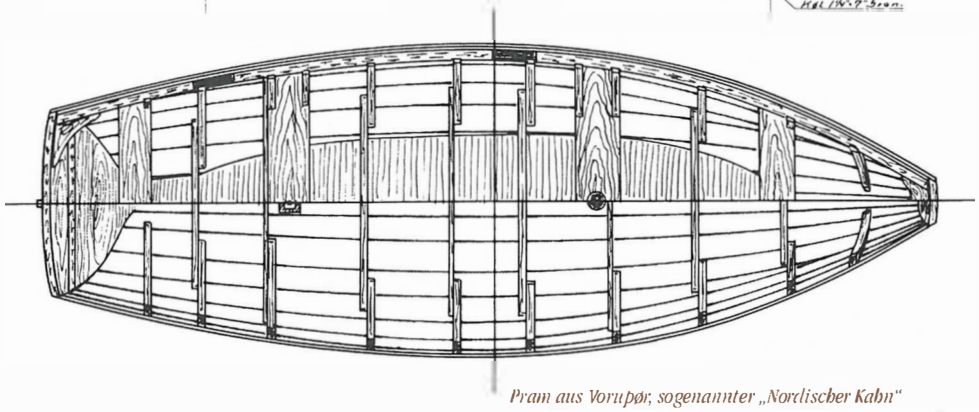
... schon mal ordentlich Dampf machen

... damit es bald so aussieht wie dieses!

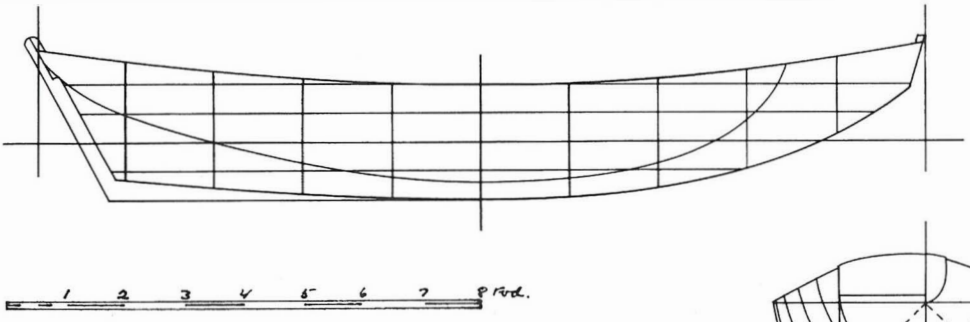


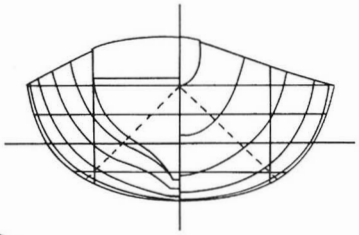


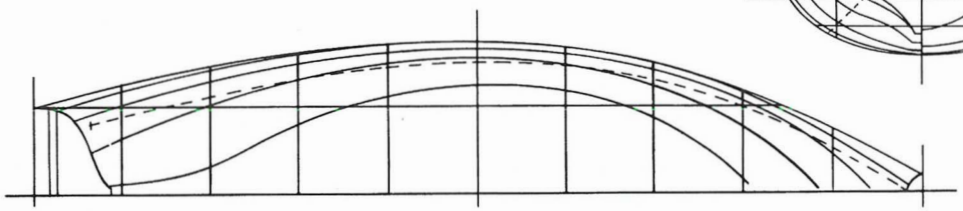




Pram aus Vorupør, sogenannter „Nordischer Kahn"







Risse aus „Danske Bådtyper" von Chr. Nielsen

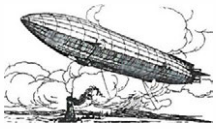
Eine starke Truppe ...

... Bootsbau ist Präzisionsarbeit!

Hochfliegender Blick auf die Hafenostseite: Die Einmündung der Nordstraße in den Hafendamm. Ein historisches Luftbild von Heinrich Hinz aus dem Archiv des Flensburger Schiffahrtsmuseums.

Vom Wettlauf Schiene/Straße und der Landgewinnung im Innenhafen.

Bildbetrachtung *von Rainer Prüß*



... hier kommt eine wirklich seltene Perspektive, aufgenommen aus einer „fliegenden Zigarre", dem Luftschiff „Hansa", wahrscheinlich 1912.

Man muss schon sehr viel über Flensburg wissen, um herauszufinden, welche Hafenecke hier abgelichtet wurde. Für alte Flensburger ist das klar: Es handelt sich um die Einmündung der Nordstraße in den Hafendamm. Die Eisenbahn fährt hier schon lange nicht mehr. In großem Bogen laufen auf diesem Foto die Gleise der Kieler Bahn (1881-1927) nach Süden. Sie endeten am sog. „Kieler Bahnhof" bei der Hafenspitze.

Das breite, parallele Gleisbündel zwischen den Bahngebäuden gehört der Schmalspur-Kleinbahn, die hier von 1886 bis 1954 Kappeln mit dem Rest der Welt verband. Auf dem hellem Grund des alten Bahnhofs oberhalb der Gleise steht heute das große KomTel-Gebäude und an Stelle des Lokschuppens mit den großen Stangen auf dem Dach befindet sich das ebenso kreissegmentförmige Bürohaus der Ingeniere Petersen / Bauplan Nord. Zwischen diesen Gebäuden verläuft heute die Nordstraße. Man sieht, die Eisenbahn hat also schon hier den Kampf gegen die Blechlawine verloren.

In der linken oberen Bildecke liegt der Hang von Jürgensby. Hier läuft die Friedastraße herunter und mündet links von der runden Gartenanlage in die Nordstraße ein. Diese Situation ist heute auf der linken Straßenseite fast unverändert. Der runde Spazierweg der Gartenanlage, der aussieht wie ein Kornkreis, gehört heute zum KomTel-Gebäude. Zeigt sich hier bereits die Kontur von „Foni", dem KomTel-Logo? Wer weiß ...

An der unteren Bildkante wird dann ein richtiger Verlust deutlich. Der Lautrupsbach. Er kommt aus der linken unteren Bildecke, wird von Strasse und Bahn überbrückt und entwickelt sich zu epischer Breite, bis er in die Förde mündet. Ein malerisches Gelände, das leider so nicht mehr existiert. Ein Teilstück des Lautrupsbaches wurde zwar vor geraumer Zeit „wiedereröffnet" und sieht nett aus, aber der Rest verläuft ganz modern „tiefergelegt" verrohrt unter der Erde und kommt ganz verschämt unter dem Gavin-Schuppen raus. Hier ist ein großes vierkantes Loch in der Kaimauer. Man kann es von der Hafenwestseite aus sehen. Vielleicht ein Motiv für einen Maler: „Flussmündung".

Wer versucht, sich an dieser rechten Bildseite zurechtzufinden, wird merken, hier ist alles anders. Die ganze Küstenlinie hat sich verändert. Sie verläuft heute in Verlängerung der Vorderkante des längst abgerissenen Kai-Schuppens, an dem hier auf dem Foto eine Galeass mit gesetzten Segeln liegt. Auf der nach rechts anschließenden großen Wasserfläche mit dem T-förmigen Anlegesteg fügt sich heute der für den Abriss vorgesehene Rotermund- bzw. „Gavin"-Schuppen an, gefolgt von Jessens „Fischperle" und den fünf Mützen-Häuser des Werftkontors.

Wir haben den ungefähren Verlauf der neuen Küstenlinie hier mal vorsichtig mit einer Strichellinie markiert. Eine echte Landgewinnungsmaßnahme! Haben wir das eigentlich selbst gemacht, oder waren das auf Landgewinnung spezialisierte Holländer? Da liegen ja schon wieder Holländer im Hafen. Bedeutet das was? Sollte der Innenhafen nicht auch schon mal zugekippt werden ...?

Junge Kunst und alte Schiffe auf der Museumswerft

Es war im Frühjahr 1999, als die Museumswerft zum ersten Male den passenden Rahmen für ein sensitives Ereignis bot. Damals zeigte W. Klüglein seine großflächigen fotografischen Experimente. Diese maritim geprägten Materialien wurden auf der Werft und in aller Öffentlichkeit weiterbearbeitet und führten auf diese Weise zu überraschenden und teilweise recht traumhaften Assoziationen.

Dieses Mal, zur Apfelfahrt, öffnete sich die Museumswerft für gegenständlich orientierte Arbeiten. Zehn ehemalige Werkkunstschüler zeigten Grafiken, Fotos, Keramiken und Holzarbeiten. Es waren aufschlussreiche Eindrücke von der Vorstellungswelt und Empfindsamkeit dieser jungen Künstler, inmitten der organisierten und handfesten Arbeitswelt der Museumswerft mit ihrem stimmungsvollen Ambiente. Dieser Kontrast war eine reizvolle Herausforderung, und die unprofessionelle und frische Präsentation der Arbeiten sprach sehr viele der zahlreichen Besucher an. Und trotz des schlechten Wetters nutzten viele die Gelegenheit zu einem freundlichen Gespräch mit den Künstlern, die ihre Exponate gerne erläuterten. Von der Öffentlichkeit wurde dieses kleine Ereignis durchaus registriert und als eine willkommene Bereicherung der Apfelfahrt wahrgenommen. Die Ausstellung war demnach ein voller Erfolg und der eingeschlagene Weg wird fortgesetzt. Das Team der Museumswerft dankt nochmals allen Künstlern:

v.l.n.r.: Thorsten Swertz, Luise Harfmann, Sven Keller, Antje Truelsen, Ulf Schüler, Rico Schalück, Janne Margo König, Dany Heck, Michel Reinke und Sarah Kürzinger.

Foto der „Hafenwestseite" (Heft 11, S. 16)
„Von alten Dampfern und gekrängten Fischerbooten"

Mit der im vorigen Heft (Heft 11) auf Seite 16 abgebildeten Fotografie ist eine alte Ansicht des Hafens wieder aufgetaucht, deren Datierung Rätsel aufgibt. Möglicherweise stammt diese Aufnahme aus den ersten Jahren nach 1900, auf jeden Fall vor 1908, denn in jenem Jahr ließ die auch im Kohlenhandel tätige Firma Holm & Molzen eine große Krananlage auf die Schiffbrücke setzen, dorthin, wo auf dem Foto noch die Kohlenlager von Holm & Molzen und der Gebrüder Petersen stehen. Beide Firmen schlossen sich 1909 zusammen, um mit eigenen Schiffen die englische Kohle zu importieren: so orderten sie z.B. 1909 auch den Dampfer GLÜCKAUF bei der FSG. Eine andere Firmenpartnerschaft hatte indessen ein Ende gefunden. 1905 hatten sich die Reeder Heinrich Schmidt und Adolph Hansen getrennt, ihre gemeinsame Flotte teilten sie untereinander auf. So verschwand auch die Reedereiflagge S & H (Schmidt & Hansen) von den Masten jener Schiffe. Bereits Ende 1904 hatten Schmidt und Hansen die Flensburger Schiffsparten Vereinigung AG gegründet und sich eine neue Flagge zugelegt. Der hinterste am Kai liegende Dampfer führt noch die Flagge „S & H"; ein Indiz dafür, dass die Fotografie vor 1904 entstanden sein dürfte!

Dr. Jutta Glüsing

... zum gleichen Thema schrieb der Marinemaler Holger Koppelmann aus Brunsbüttel:
In Ihrem Hafenblatt möchten Sie gerne wissen, wann das Hafenfoto entstanden ist. Bei der Eingrenzung des Zeitraumes kann ich Ihnen helfen. Der Dampfer „Falster" im Vordergrund wurde 1902 gebaut und für die schwedische Reederei A. B. Ferm, die zum Broström-Konzern gehörte, in Dienst gestellt. Der Dampfer fuhr bis 1922 für die Reederei. Der Schornstein der Reederei A. B. Ferm ist schwarz mit drei roten Ringen. In dem Feld der roten Ringe befindet sich ein weißes „F".

Übrigens: Am Himmelfahrtswochenende ist wieder Rum-Regatta!

RUM-MUSEUM

im Flensburger Schiffahrtsmuseum

Schon Mitte des 19. Jahrhunderts wird Flensburg eine Rum-Metropole genannt, und sie blieb es bis 1998, als die Spirituosenfirma Herm. G. Dethleffsen die Rum-Marken Asmussen, Balle, Hansen, Schmidt, Nissen, Andresen und Sonnberg an die Berentzen Brennereien in Niedersachsen verkaufte. Einen Höhepunkt erlebte diese Branche in Flensburg zwischen den beiden Weltkriegen. Damals gab es hier annähernd 30 verschiedene Hersteller. Einige der damals berühmten Rumsorten sind aber immer noch auf dem Markt vertreten, und das hat seinen guten Grund: viele Getränke lassen sich mit dem Rum nach Flensburger Rezeptur vorzüglich mixen, man denke nur an den legendären Grog, die Feuerzangenbowle, den Pharisäer oder an andere Spezialitäten wie den Rumtopf! Von den aufgezählten Genüssen ahnten die Flensburger Kaufleute und Reeder noch nichts, als sie 1755 ein erstes Segelschiff, die „Neptunus", nach Westindien schickten.

Westindien, das bedeutete für Flensburg, endlich Handelsbeziehungen mit den damaligen dänischen Inseln St. Croix, St. Thomas und St. John aufzunehmen. Die Erlaubnis hierfür erhielten die Flensburger Bürger von der dänischen Regierung in Kopenhagen. Die Herzogtümer Schleswig und Holstein gehörten, wie auch Norwegen, damals zum dänischen Gesamtstaat. Die westindischen Inseln eigneten sich wegen ihres tropischen Klimas hervorragend für den Anbau von Zuckerrohr; dies galt insbesondere für St. Croix, aber auch für St. John und St. Thomas.

Das Zuckerrohr reifte innerhalb von ca. 12 Monaten, so dass von Januar bis Mai im Jahresrhythmus geerntet werden konnte. Das mit der Machete, dem schweren Haumesser, gekappte Zuckerrohr musste möglichst noch am Erntetag durch die Mühle gedreht werden, weil der Saft leicht verdarb. Deshalb besaß jede Zuckerrohrplantage ihre eigene Zuckermühle, wo das frische Zuckerrohr zwischen Walzen zerquetscht wurde. Der ausgepresste Saft floss über eine Rinne in das Zuckerhaus. Hier wurde der Saft durch Erhitzen und Kochen in Sirup eingedickt, der schon eine gewisse Granulierung aufwies. In durchlöcherte Fässer gefüllt, tropfte der Sirup in das Melassebecken; übrig blieb im Fass der braune Rohrzucker, die begehrte Fracht für Europa! Aus den Rückständen der Zuckergewinnung, der zähflüssigen Melasse und dem Zuckerschaum (Skimmings) sowie dem Rückstand einer vorangegangenen Destillation (Dunder) wurde die Rum-Maische angesetzt, die nach völliger Ausreifung in den Destillierkessel kam. Jeder Rumbrenner hatte schon damals sein eigenes Rezept, so dass selbst auf ein und derselben Insel unterschiedliche Rumsorten entstanden. Nicht nur im Alkoholgehalt, auch hinsichtlich der Qualität von Geruch und Geschmack. Der frisch destillierte Rum war sehr billig, aber auch fast ungenießbar. Erst durch die Lagerung in Fässern, vor allen Dingen aber während der einige Monate dauernden Seereise nach Europa, reifte der Rum zu seinem vollen Aroma heran.

Die ersten Rumeinfuhren 1767 und 1769 nach Flensburg waren unerheblich. Aber die hiesigen Kaufleute erkannten damals schon die Möglichkeiten, einen besseren Absatzmarkt für Rum z.B. in Norwegen aufzubauen.

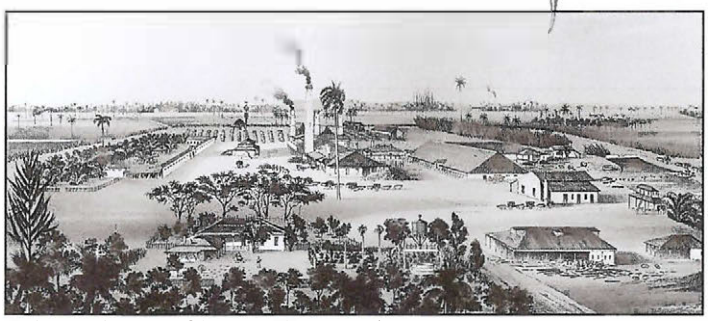
Was nun zunächst als Beifracht nach Flensburg befördert wurde, der aus Zuckerrohr gewonnene Rum, sollte im 19. Jahrhundert zur Gründung noch heute sehr bekannter Rumfirmen führen. Die Erfahrung aus der Branntweinherstellung – in Flensburg gab es um 1800 ca. 200 Branntweinbrennereien – und damit einhergehend das Wissen um bestimmte Rezepturen für die Entfaltung von Aroma und Geschmack, verwandelten den „Pure-Rum" in eine hochwertige Spirituose von unverwechselbarem Trinkgenuss. Abnehmer für dieses Produkt fanden die Flensburger in den nordischen und baltischen Ländern.

Politische Gründe führten in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts dazu, dass sich die Flensburger ihren „Pure-Rum" aus Jamaika holten. Schleswig und Holstein, die ehemaligen Herzogtümer, waren preußische Provinzen geworden. Darauf hatte sich die Flensburger Wirtschaft einzustellen, ganz besonders nach der Reichsgründung von 1871. Der Rum trat zunehmend in Konkurrenz zu den Spirituosen aus deutschen agrarischen Rohstoffen (Korn und Kartoffeln). Die Einfuhrzölle wurden erhöht. Dies führte auf Jamaika zur Herstellung einer speziellen Rumsorte, des „german flavoured rum", dessen Verarbeitung auch in den traditionellen Flensburger Rumhäusern vorgenommen wurde.

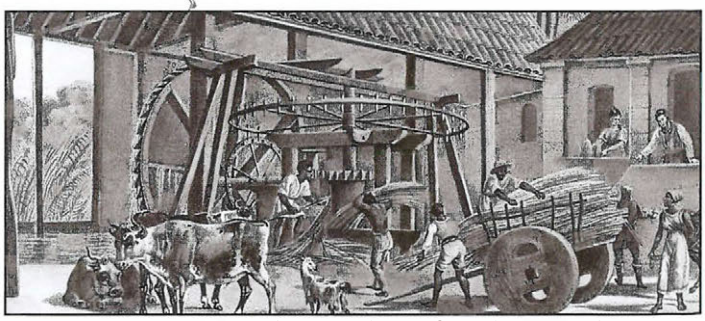
Seit 1993 gibt es in Flensburg als Abteilung des Schiffahrtsmuseums das „Rum-Museum". Der Ort für diese Ausstellung hätte nicht glücklicher gewählt werden können. Denn hier im ehemaligen Zollpackhaus lagerte noch bis vor wenigen Jahrzehnten der „Pure-Rum" aus Westindien. Das ganze „Drumherum" um den Rum erfährt der Besucher hier sehr anschaulich anhand von Gerätschaften, Fotografien, Modellen, Fässern und Flaschen sowie einer Kostprobe bei Sonderführungen, nachzulesen in der kleinen „Flensburger Rum-Fibel" (2,50).

Mit der Einrichtung des Rum-Museums vor 10 Jahren ist auch das öffentliche Interesse an diesem Produktionszweig gestiegen. Neuerwerbungen konnten getätigt werden, Kontakte zu Sammlern von Flaschen und Etiketten geknüpft werden und die Kooperation zu den noch in Flensburg bestehenden Rum-Anbietern, A. H. Johannsen und Walter Braasch, auf den Weg gebracht werden. Besichtigungen in der Roten Straße und in der Marienstraße ergänzen die vom Schiffahrtsmuseum veranstalteten Rum-Führungen.

Dr. Jutta Glüsing



Zuckerrohrplantage auf den Westindischen Inseln.



Das Zuckerrohr wird angeliefert und im Mahlwerk zerquetscht.

Rum aus der Marienburg

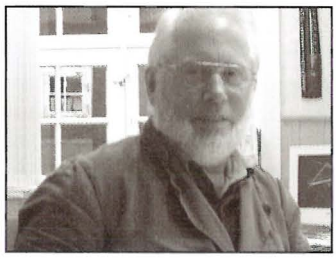
Im letzten Heft haben wir das jüngste Flensburger Rum-Haus vorgestellt. Hier ist das älteste, es liegt in der Marienstraße: A.H. Johannsen

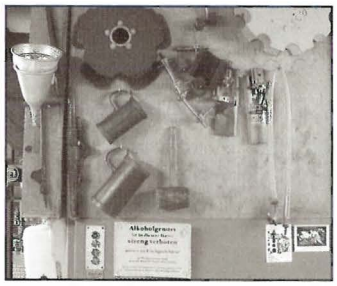
Warum die Marienburg „Burg" heißt, weiß keiner. Wahrscheinlich wegen des Turmes. Drinnen sitzt Wolfgang Johannsen. Er ist Chef. Sein einzigster Mitarbeiter ist der Sohn Martin, der wird mal Chef. Er füllt gerade Mini-Fläschchen ab. Es riecht intensiv nach Rum und überall stehen Eichenfässer. „So, wie man das gelernt hat," sagt Wolfgang Johannsen, „der Rum liegt bei uns nur in Eiche."

Sein Urgroßvater „A.H.", Andreas Heinrich, hat vor genau 124 Jahren den Betrieb gegründet, damals noch am Holm 4 – feine Adresse – aber zur Miete. Hier in der Marienstraße sind sie seit 1914 richtige „Burgherren" und haben 1974 alles von Grund auf restauriert und zum Schmuckstück gemacht. Der alte Speicher stammt von ca. 1500. Um 1700 wurde er aufgestockt und der Turm kam 1760 dazu. Das „neue" Bürogebäude wurde 1914 aus Abbruchsteinen der Marienkirche gebaut, darum passt das so schön!

Jetzt sind sie also das älteste Flensburger „Rum-Haus", Vater und Sohn. Wolfgang Johannsen hat den Kittel an. Er ist gelernter Destillateur, da trägt man das. Eigentlich war er erst Industriekaufmann, anschließend hat er Destillateur gelernt bei Dethleffen (noch am Holm!) und dann noch Weinbrenner drangehängt in Krefeld und in Köln seinen Abschluss gemacht am Institut für Gärungsgewerbe. Er weiß also, wovon er redet.

„Die Rohstoffe müssen liegen", sagt er „die brauchen Zeit, die sind 6 bis 8 Jahre alt wenn wir sie kaufen, und dann liegen sie noch mal die gleiche Zeit bei uns." Und dann wird „Verschnitten", das heißt, aus verschiedenen Sorten Roh-Rum wird die eigene, ganz unverwechselbare Mischung hergestellt und natürlich prozentual gemildert, denn der Original Jamaica Roh-Rum hat 75 % und ist damit eigentlich ungenießbar. Die Rezepturen werden gehütet, aber die Mischung ist trotzdem nicht immer gleich. Jede Ernte und jeder Brand ist anders, das hängt ab vom Klima, vom Boden, ähnlich wie beim Wein. Damit er immer gleichbleibend schmeckt, muss also immer neu probiert werden.





Zwei Generationen von „Burgherren".

Vier Sorten bieten sie heute an: 54%, das ist der Carribean, 42%, ist die Jubiläumsmarke, 40%, der „1878er" und den 38-prozentigen „Burgturm". Daneben gibt es dann noch den CAP-Rum von 1888. Den haben sie 1980 übernommen von E. Petersen. Die Großen schlucken also nicht nur die Kleinen, sondern die Kleinen können auch „schlucken", wie man sieht.

Rum hat jetzt richtig zugelegt, erzählt er, aber daneben machen sie natürlich auch Weinbrand, Liköre und seit dem Weggang von „Bommerlunder" auch einen sehr guten Aquavit. „Nr. 6" heißt der – das ist die Hausnummer.

Als wir wieder auf dem Hof stehen, blicken wir die alten Fassaden an und Wolfgang Johannsen erzählt: „An der Grundstücksgrenze nach oben zum „Hjemmet" hin hat mal der Turm gestanden, der das Flensburger Stadtwappen ziert. Die Marienstr. 18 war das Haus des Henkers, das war am Marientor angebaut. Es soll da sogar einen geheimen Gang zur Duburg geben ..."

... aber das ist eine andere Geschichte.

R.P

BILDER VON HÄFEN

FRIEDEL ANDERSON

Ausstellung im Flensburger Schiffahrtsmuseum

Ein Blick auf Flensburg

von Dr. Jutta Glüsing

Wer erinnert sich nicht an die Ausstellung „5 Künstler sehen den Flensburger Hafen", die 1992 mit überwältigendem Erfolg im Schiffahrtsmuseum gezeigt wurde?

Einer der Künstler, Friedel Anderson, inzwischen in Schleswig-Holstein und über die Grenzen dieser Region bekannt, malte in diesem Sommer Hafenbilder, die nicht das stereotype Cliché einer in Nostalgie erstarrten Kulisse für schöne Schiffe bedient. Längst haben viele Hafenstädte ihre einstige Bedeutung verloren, sind die Kaianlagen entrümpelt worden, wichen Lagerschuppen weitflächigen Parkplatzanlagen. So sieht es zumindest in Flensburg aus, wo die Schifffahrt fast zum Erliegen gekommen ist, wo der eine oder andere Kran fast schon Denkmalcharakter hat und wo sich statt geeigneter Hafennutzung modernes Wohnen am Wasser breit macht.

Was gewinnt ein Künstler dieser Stadt ab, die sich noch immer Hafenstadt nennt, aber beileibe diesem Bild nicht mehr entspricht. Friedel Anderson kommt nicht als Fremder. Er kennt sich hier aus. Die Segelschiffe des Museumshafenvereins sind ihm vertraut, die ALEXANDRA auch. Er bewegt sich auf bekanntem Terrain. Noch hat er den Kopf frei auf der Suche nach neuen Motiven.

Weit draußen vor Flensburg, auf der dänischen Seite der Förde bei Brunsnæs, setzt er an mit seinen Erkundungen. Von dort aus zieht es ihn in die Innenförde. Die Bilder, die diesen Weg beschreiben, sind sich in ihrer Grundauffassung sehr ähnlich. Anderson verzichtet auf unnötiges Beiwerk und reduziert die Landschaft, den Küstenstreifen in seinem Verlauf auf ein Minimum, um der Darstellung von Wasserfläche und Himmel eine größtmögliche Dichte und Nähe zu verleihen. Der besondere Reiz dieser Bilder geht von der Widerspiegelung des Elementaren, der Wolkenbildung und der Wellenformen, aus, die in ihrer lichten Erscheinung eine ganz besondere Stimmung von Naturnähe verkünden. Schemenhaft tauchen die Bauwerke Flensburgs am Horizont auf; Schornsteine, Fabriken – Zeichen der Zivilisation; so nimmt der Künstler zunächst diese Stadt von der Wasserseite aus wahr. Das Einzigartige dieses Stadtbildes, hervorgegangen aus den vor Jahrhunderten bereits festgelegten Strukturen, erschließt sich Friedel Anderson auf sinnvolle Weise aus der Vogelperspektive. Deshalb besteigt er den Wasserturm auf dem ehemaligen Ballastberg, erklimmt über eiserne Leitern das Raiffeisen-Silo und wagt sich auf die Kuppel der Goetheschule. Aus dieser Höhe hat man einen wundervollen Blick über das enge Hafenbecken, den Uferstraßen mit den einstigen Quartieren von Jürgensby im Osten bis hinauf zur Stadtkrone im Westen mit seinen Giebeln und Türmen. Ungleich markanter ragen die Kirchturmspitzen in den Himmel, der je nach Standort des Künstlers seine Horizontlinie verändert. Auf den kleinen Bildformaten drängen sich die Häuser zusammen, dazwischen das Grün der Bäume, und auf dem seidig-matten Wasser dümpeln wie übergroße bizarre Insekten die Sportsegelboote

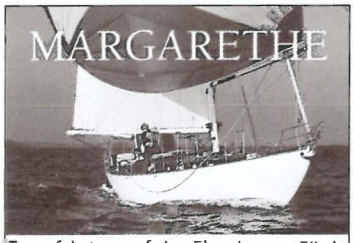
in den neuangelegten Marinen. Aus dieser Höhe betrachtet wirkt Flensburg wie ein Spielzeug, verzaubert durch das Licht eines sommerlichen Tages oder verhangen durch die Regenfront, die wie ein Schleier die Sicht behindert.
Die topografische Treue zum Stadtbild ist die eine Kraft, die Friedel Andersons Malerei bestimmt, die andere resultiert aus dem Stimmungsgehalt, dem Reichtum der Eindrücke.
Dabei sind die Bildmotive keinesfalls prätentiös, nicht repräsentativ, eher kommen sie zufällig daher. Der Blick auf die Ruine der „Roten Laterne", auf das winzige Hafenbecken der „Lüttfischer" neben den Hütten der Museumswerft oder die Norderfischerstraße hinauf, er konzentriert sich auf einen Teil der Schiffbrücke, der nicht zu den ansehnlichsten gehört. Friedel Anderson gewinnt diesem Hafenquartier außerordentliches ab und lässt den Betrachter teilhaben an seiner Wahrnehmung des schönen Augenblicks, wobei das Gegenlicht wieder einmal Regie führt. Nah und fern sind Schlüsselworte, die die vermeintlich einfachen Bildkompositionen bestimmen. Die gesuchte Perspektive ist auf Tiefenwirkung angelegt, die sich mit zunehmender Auflösung der Sicht- bzw. Lichtverhältnisse verunklärt. Umso deutlicher, plastischer werden die Gegenstände im Vordergrund hervorgehoben – sei es ein Schuppen am Harniskai oder der Kran am Bohlwerk des Museumshafens oder das Vorschiff der MARIE. Die Modellierung durch die vorgegebenen kräftigen Farben lassen das Auge des Betrachters auf scheinbar Nebensächlichem verharren. Dennoch führt die Wahl der Bildausschnitte zu prägenden Eindrücken; vom Künstler gewollt, aber mit undramatischen Mitteln in Szene gesetzt, liegt den Bildern etwas Dokumentarisches zu Grunde. Dabei ist es pure Malerei, die sich auf das Schönste als „Spiegelung", wie bei den Schiffsbugs, auf die Netzhaut des Betrachters überträgt.
Friedel Anderson verlässt Flensburg nach einem kurzen Abstecher in die Werft, wo gerade die EDDYSTONE auf ihren Stapellauf wartet.
Sein Abschiedsgeschenk an die Stadt an der Förde, ein gleichsam verwunschenes Hafenbild, vereint noch einmal in grandioser Perspektive die Ambivalenz des Sichtbaren mit den Mitteln der Malerei.

Zur Ausstellung mit dem Titel „Bilder von Häfen" erscheint eine Vorzugs-Farbradierung zum Preis von 120,– EUR („Flensburg Hafen") und eine Publikation: 8,– EUR (40 S., 25 Farbabbildungen).
Ausstellungsdauer bis 5. Januar 2003

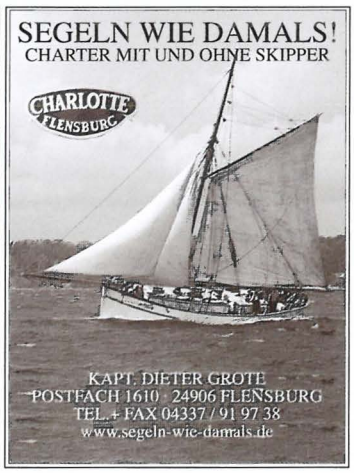
Friedel Anderson ist 1954 in Oberhausen geboren und lebt in Itzehoe. Er hat in Kassel Malerei studiert und ist seit 1985 freischaffender Maler. Friedel Anderson wurde bereits mit mehreren Preisen ausgezeichnet, unter anderem dem Kulturpreis der Studien- und Fördergesellschaft im Kulturring der Schleswig-Holsteinischen Wirtschaft. 1995 erhielt er ein Stipendium der Kunststiftung Landesbank Schleswig-Holstein.
In der hier vorgestellten Ausstellung sind unter anderem auch Bilder der dänischen Nord- und Ostseehäfen zu sehen, z B. Faborg, Søby, Æroskøbing, Marstall usw.
Es lohnt sich!

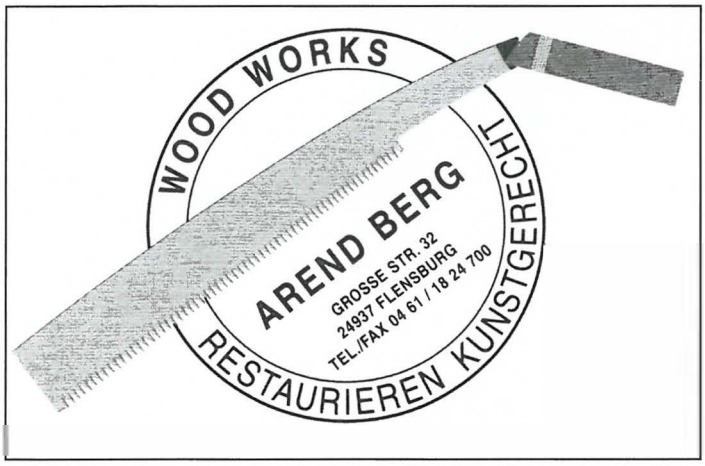
DA KOMMEN SIE IM WINTER EINFACH NICHT DRUM RUM.

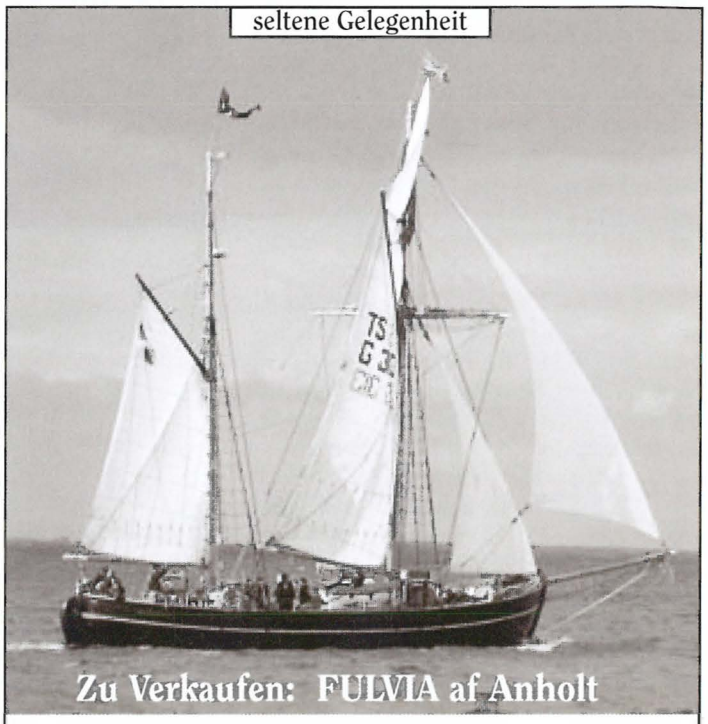
WEINHAUS BRAASCH · ROTE STRASSE 26 - 28 · 24937 FLENSBURG
TELEFON: 0461/14 16 00



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







Wunderschöne Galeasse in bestem Pflegezustand, 1898 in Dänemark gebaut. Loa.: 17 m + Klüver (22 m), Breite: 5,2 m, Tiefgang: 2,3 m, Eiche auf Eiche, 7 bis 10 Kojen, 10 fast neue Segel, 110 PS Ford Diesel, neuer 4,5 KW Generator, neues Radar und neueste Navi-Technik,
Eine seltene Gelegenheit! Sehr sicheres und aufwendig werftgepflegtes Schiff! Gute Charterauslastung oder für die family, liegt in Lübeck
Preis: 169.000 EUR, Tel.: +49 171 893 99 45

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

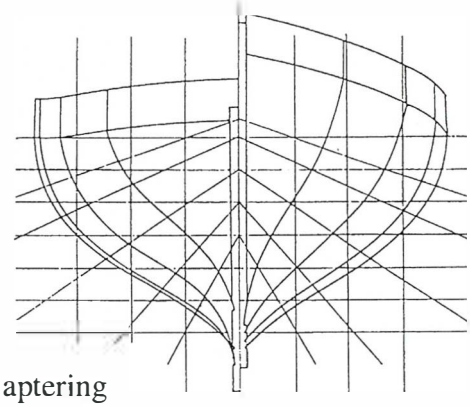
Maritime
Geschenkartikel
Bootsbeschläge

Wassersport- und
Regenbekleidung
Angelzubehör

TAUWERK
FÜR HÖCHSTE ANSPRÜCHE
Drahtseile · Riggerwerkstatt
Seil SANDER

Norderhofenden 10 · Telefon 04 61 / 2 20 02

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

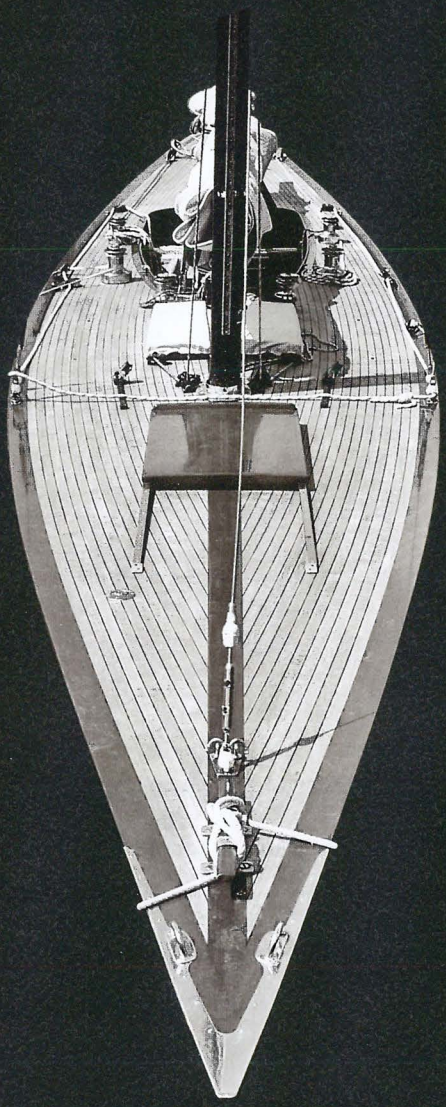
Landgang

Wovon träumt der Matrose? Landgang!
Damit kann man Bücher füllen. Und ein besonders schönes heißt genau so.
Im Vorwort steht, dass mit Bedacht die Bedürfnisse und Anliegen von Seeleuten an Land dargestellt werden. Um es gleich vorweg zu nehmen... ja, auch die Prostitution wird in einem gesonderten Kapitel beschrieben, sozusagen unter der Rubrik „Fürsorgeeinrichtungen". Aber der Seemann hat an Land natürlich auch ganz andere Sorgen. Entsprechend behandeln umfangreiche Kapitel die Interessenverbände, wie z. B. Seemannsverband und Maschinistenverein, die seemännische Ausbildung, die königliche Navigationsschule und die königliche Fachschule für Seedampfmaschinisten, bis hin zu wirklichen seemännischen Fürsorgeeinrichtungen, wie z. B. dem weit über die Flensburger Grenzen hinaus bekannten Flensburger Schiffergelag, dessen Wurzeln bis ins ausgehende 15. Jahrhundert zurückreichen.
Das Buch beschreibt alle seemännischen Bereiche an Land in Flensburg um 1900, als der Hafen noch von wirtschaftlicher Bedeutung war. Ausgehend von den wirtschaftlichen Verhältnissen der Region (z. B. Schiffsverkehr, Warenwege und Bevölkerungsstruktur) werden die verschiedenen maritimen Flensburger Institutionen und Unternehmen vorgestellt. Ein besonderer Schwerpunkt ist dabei den Reedereien gewidmet, aber auch Handel und Gewerbe, öffentliche Einrichtungen wie Seeamt und Seemannsamt werden beschrieben. Man findet sie alle wieder, von Holm & Molzen bis Seil-Sander.

Das Buch ist eine wahre Fundgrube. Es bietet eine Vielzahl interessanter Einzelinformationen und jede Menge historische Fotos. Auf dem abgebildeten Flensburger Stadtplan der Jahrhundertwende kann man herumspazieren und die Veränderungen entdecken.
Christine Keitsch ist ein hervorragendes Buch gelungen. Es macht Spaß, darin zu lesen – und man kann es natürlich auch verschenken... Das Buch gibt es für EUR 12,00 beim Flensburger Schifffahrtsmuseum, und für EUR 5,00 für Porto und Verpackung übernimmt man hier auch gerne den Versand.

Buchvorstellung von Jens Peters

12er, 8er, 6er, 5,5er ... Freunden der Flensburger Classic-Yachten sagt das etwas. In den vergangenen Jahren hat die 5,5 m Klasse in Deutschland wieder an Interesse gewonnen. Dieser Trend fand im Jahr 2001 seinen Höhepunkt, als die Weltmeisterschaft der 5,5er auf der Flensburger Förde mit einer Beteiligung von etwa 40 Schiffen aus 12 Nationen erstmals in Deutschland stattfand. Die neu gewonnene Popularität der Klasse wurde im vergangenen Herbst dazu genutzt, eine Klassenvereinigung zu gründen, die u.a. die deutsche Flottenbeteiligung an nationalen und internationalen Regatten organisiert oder selbst Regatten mitveranstaltet. In der Klassenvereinigung haben sich etwa 15 Eigner und die dazugehörigen Crews organisiert, mit dem Ziel, die Klasse in Deutschland zu verbreiten und weiter aufzubauen. In Flensburg gibt es mehrere Vertreter der „Meter-Klassen": Die Marine besitzt zwei der legendären 12er, aber auch ein 6er und drei 5,5er sind hier Zuhause.



Classic

Die Geschichte der „Meter-Klassen" ist eng mit der Geschichte der Olympischen Segelregatten verknüpft. Bereits 1906 nahmen erstmals Rennyachten der „Meter-Klasse" an Olympischen Spielen teil. Anfangs wurde noch in den größeren 12mR Yachten gesegelt, später aus Kostengründen auf die kleineren 6mR Yachten umgestiegen (hier im Bild). Nach dem 2. Weltkrieg und der damit verbundenen weltweiten wirtschaftlichen Situation erwiesen sich die 6mR Yachten als zu teuer, die hohen Anschaffungskosten und der Unterhalt der Schiffe war nicht länger zu vertreten.

Charles E. Nicholson entwickelte als führender Konstrukteur seiner Zeit eine neue Formel und legte damit den internationalen 5,5er auf Kiel. Die Eleganz der Schiffe und die im Vergleich zu den alten „Meter-Yachten" geringen Bau- und Unterhaltskosten verhalfen den 5,5ern schnell zu weltweiter Popularität. Die Schiffe sind etwas über 9 m lang, der Tiefgang ist auf maximal 1,35 m festgelegt und die Segelfläche liegt bei 29 qm.
Aus den gleichen Gründen, die das olympische Schicksal der 6er bestimmten, wurde auch der 5,5er schließlich durch eine Einheitsklassenkonstruktion ersetzt. Auf der ganzen Welt hielten sich jedoch einzelne Flotten, die stetig durch Neubauten die Klasse international neu belebten und ihre Bekanntheit nicht versiegen ließ. In Deutschland ist wie in ganz Europa seit etwa fünf Jahren ein stetiger Aufschwung der Klasse zu verzeichnen. Neben der Weltmeisterschaft in Flensburg waren die 5,5er im vergangenen Jahr ebenfalls zur Teilnahme an der Kieler Woche, der größten Segelregatta der Welt, eingeladen und haben dort mit einer starken Flotte Präsenz gezeigt. Die Anfrage nach gebrauchten Schiffen ist hoch, Neubauten werden jährlich als Einzelbauten in geringen Stückzahl realisiert. Die sportliche und seglerische Attraktivität der Schiffe führt jedoch immer wieder dazu, dass hochrangige Segler aus der ganzen Welt sich in diese Klasse begeben, um fairen Sport und seglerische Faszination dieser „Formel 1" hautnah zu erleben. *www.5point5.de*

Im Rahmen des Robbe & Berking Classic Festival werden vom 11. bis 14. Juni 2003 die 5,5er um den GERMAN OPEN CUP auf der Flensburger Förde segeln.

Es schrieb uns...

Thomas Lampe, Wallsbüll Hallo Hafenblatt, mir ist jetzt vor wenigen Tagen das erste Mal euer schönes Hafenblatt (Nr. 11) „untergekommen". In der Roten Straße konnte ich vor einer Woche beim verkaufsoffenen Sonntag ein Exemplar ergattern. Da ich immer an maritimen Dingen interessiert bin, war der Weg des Heftes in meine Tasche ein Muss! Und ich war überrascht, wie gut das Blatt aufgemacht ist (angenehmes Layout und Schrift), sowie neben der unvermeidlichen Werbung zur Finanzierung, doch Informationen das Hafenblatt bietet. Toll. Am meisten schmunzeln musste ich im Farbengatt S. 27 unten: Petuh und die Russen „auffe Pier" und die schönen Schüsseln mit schissdichten Deckeln. Herrlich! Bitte weiter so und viel Erfolg.

Karl Heinz Gruppe, Berlin ...mit Aufmachung und Inhalt ist Ihnen ein guter Mix gelungen. Ich freue mich schon jetzt auf die November-Ausgabe. Das schreibt eine maritime besessene Landratte.
Herzliche Grüße aus Berlin.

Hans Koester, Berlin Liebe Hafenblätter,
mit viel Interesse habe ich das Hafenblatt Nr. 11 gelesen – gibt es doch allerhand Infos rund um Flensburg und den Hafen. Insbesondere der Mix aus alt und neu, Schiffen und Begriffen, rumsegeln und Rum trinken hat mich angesprochen und dazu veranlasst, Ihnen diese Mail zu schreiben.
Ich habe seit 2001 eine der in der Ausgabe 11 erwähnten 5,5m Yachten, die bei den R&B Classics dabei waren. Die Klassenvereinigung haben wir im vergangenen Herbst gegründet, und wir wachsen stetig weiter ...
Da ich nun von Berlin wieder nach Flensburg umziehe, back to the roots, wird auch mein Schiff zurück an die Förde kommen. Damit wollen wir auch gerne die Flotte der 5,5er an der Förde weiter ausbauen. Dazu braucht man Medien. Könnten Sie sich vorstellen, ein kurzes Portrait über die 5,5er in der kommenden Ausgabe zu bringen? Die Fotos könnte ich besorgen, die Infos zur Geschichte der Meteryachten und den 5,5ern, die Klassik und Moderne im Yachtsport verbinden wie keine andere Konstruktionsklasse, ebenfalls. Vielleicht ergibt sich da ja was. Mehr unter www.5point5.de.
Vielen Dank und Grüße nach Flensburg,

(Anm.d.Redaktion: Machen wir doch glatt. Siehe linke Seite, und hier flitzt ein 5.5er.)

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.

Das Archiv des Museumshafens Flensburg

Das Archiv ist wie ein großes „Schwarzes Loch" im Universum. Alles in seinem Gravitationsbereich wird mit unwiderstehlicher Macht angesogen und verschwindet in seinem schwarzen Schlund auf Nimmerwiedersehen?? und nur der „allmächtige" Hüter des Archivs weiß, ob, wann und wo und in welcher Form es jemals wieder zum Vorschein kommt...
Zunächst einmal ist das Grundprinzip einer jeden Archivarbeit im guten musealen Sinne: Sammeln, sichern, sichten, bewerten, der Öffentlichkeit zugänglich machen. Man muss zunächst einmal alles sammeln und sichern, von dem man zunächst noch nicht einmal weiss, wofür man es später verwenden kann oder wird. Im Flensburger Schiffsdatenarchiv ist seit der Existenz des Museumshafens sagen wir mal „ziemlich viel" über das, was in unserem maritimen Interessengebiet herumschwimmt, gesammelt und archiviert worden. Die Schiffsdatensammlung umfasst inzwischen ca. 1000 Datensätze an Schiffen. Mit etwas Bescheidenheit also das, was seit Gründung der Gaffelbewegung und Einrichtung der Museumshäfen in Nord- und Ostsee herumschwimmt. Das Archiv interessiert sich nicht nur für die Schiffe und ihre Herkunft, sondern auch für ihren Ursprung und ihre Wurzeln, also ihre maritime Historie. Entwicklungen und Zusammenhänge werden nur verstehbar, wenn man das gesamte Umfeld: das wirtschaftliche, das politische, das soziale, das kulturelle, das technische, nicht nur das rein schiffbauliche, einbezieht. Zum Beruf des Seemanns gehören nicht nur seine Seemanschaft, auch die Lebensumstände, nicht nur an Bord sondern auch an Land. Im HAFENBLATT sollen nun in loser Folge die im Archiv vergrabenen Schätze hervorgeholt werden:
Wer's glaubt, wird seelig... suchet und Ihr werdet finden... klopfet an und Euch wird aufgetan... Gute Schiffer kommen in den Himmel, böse überall hin! Das Archiv nimmt nicht für sich in Anspruch, alles zu haben, zu können oder zu wissen... aber mit seiner Kompetenz bei der Spuren-Suche behilflich zu sein.

Gerd Bäker „der Archivar"

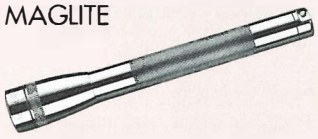
ALLES, WAS DER SEGLER BRAUCHT...

NAVIGATOR II
7x50
mit integriertem
Peilkompass

Die Fernglas Spezialisten!
STEINER GERMANY

MAGLITE

MINI MAGLITE

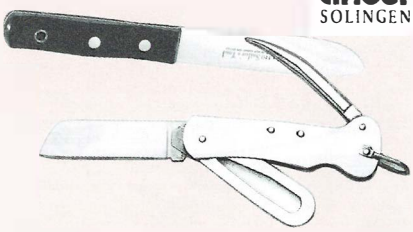


LEATHERMAN

SUPER TOOL 200

BOOTSMESSER

linder SOLINGEN

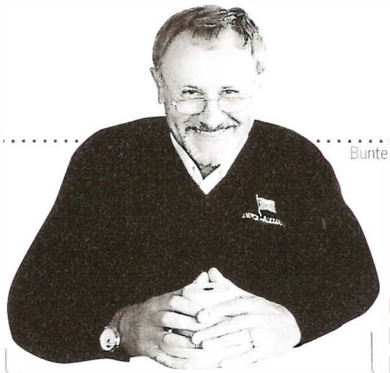


und natürlich auch
Signalwaffen,
Kombüsenmesser,
Taschenöfen und, und, und...

FACHGESCHÄFT FÜR SOLINGER SCHNEIDWAREN · WAFFEN UND MUNITION
SCHLEIFEREI FÜR SCHNEIDWERKZEUGE ALLER ART
Aug. Clauberg
Große Straße 25 · Flensburg · Tel. 04 61 / 2 56 40 · Fax 04 61 / 2 39 49
www.aug-clauberg.de

FARBENGATT

Bunte Mischung aus allen Töpfen. Reste aus allen Eimern. Das letzte aus allen Ecken der kleinen runden Welt.



Offen

„Am Tag des offenen Denkmals", Sonntag, d. 08. September 2002, hatte der Fördeverein Salondampfer „Alexandra" eine kleine Ausstellung zum Thema „Fördeschifffahrt in der Vergangenheit" vorbereitet.
Gezeigt wurden Schiffsmodelle, historische Schiffsbilder und Schiffsbaupläne. Während zweier öffentlicher Fahrten erläuterte das langjährige Vereinsmitglied Joachim Möller den interessierten Besuchern die Exponate.

Hallig aufgegeben

Das direkt auf dem Parkplatz vor der ALEX liegende Granit-Eiland musste aufgegeben werden. Die Tiefbauarbeiter haben die Insel entfernt. Es fanden sich offenbar keine Siedler für diese verkehrsumwogte Hallig. Damit kann ein weiterer Siedlungsversuch an der Küste als gescheitert betrachtet werden.

Na, ein Glück ...

Gescheitert ist der Versuch holländischer Skipper, die Ostsee jetzt auch offiziell in allen internationalen Kartenwerken umbenennen zu lassen in MARE FRISIUM. Trotz überwältigender Mehrheit holländischer Segelschiffe auf der Ostsee hat das Flensburger Minderheitenzentrum einen entsprechenden Übergriff jetzt erfolgreich abwehren können. Nach sondierenden Gesprächen mit den Häuptlingen der Fidji-Inseln soll es bei der offiziellen Seekarten-Bezeichnung DÄNISCHE SÜDSEE bleiben.

Das nächste HAFENBLATT erscheint im April 2003.

Ich bin ein...

Kapitän. Böse Zungen behaupten, Kapitän Weyhausen von der ALEXANDRA würde bei der riskanten Fahrt um die Ochseninseln immer seinen Vorsitzenden fragen: „Fischer, Fischer, wie tief ist das Wasser?"
Das ist falsch. Richtig ist vielmehr: „He het een Echoloot, und dormit geiht dat goot!"

Olle Jolle

... so stellte er sich hin und sagte: Manntje, Manntje, Timpe Te, Buttje, Buttje in der See." So, oder anders werden die Fischer auf der Elbe wohl früher in Ihren Buttjollen gestanden haben und dem Butt ihr Leid geklagt haben, oder diesen eiskalt den Garaus gemacht haben. Wenige dieser Buttjollen existieren noch. Die „Minna Roeder" des Vereins der Waldorfschule, die im Lüttfischerhafen des Museumshafens liegt, ist eines der übriggebliebenen Exemplare. Dieses Jahr wird die „Minna" 75 Jahre alt – herzlichen Glückwunsch!

„falsche" Gallionsfigur

Immer wieder erstaunlich ist, welche Sitz-, Steh- und Schlafmöglichkeiten sich unsere heimischen Wasservögel suchen. Während der Kormoran sich am liebsten an die warme Signallampe an einem Außendalben des Museumshafens drückt, so nutzen Enten und Schwäne gerne die freundlicherweise zur Verfügung gestellten Schwimmpontons im Hafen. Ganz findig ist allerdings ein kleiner Wasservogel, der seine Schlafphasen gerne unter dem Heck der „Bellis" auf dem aus dem Wasser ragenden Teil des Ruderblattes verbringt – auf einem Bein selbstverständlich.

Ramme

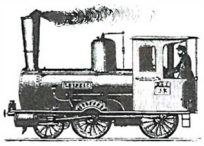
Der Museumshafen bekommt mehr Festmache-Pfähle. Die Ramme des Hafenbetriebs sucht im schlammigen Hafenmatsch verzweifelt nach dem Grund: Der Verein platzt aus allen Nähten. Es müssen mehr Schiffe untergebracht werden.

Die Museumswerft meldet:

Laura W. (37) aus Fri in DK, hier mit Passagieren auf ihrer Fähre kurz vor Göteborg, ist auf Expansionskurs. Mit Mitteln aus dem Strukturanpassungsfond und in Abstimmung mit den örtlichen Sterbekassen will sie im Rahmen einer ABM den ultimativen Fährbetrieb organisieren. Kapitän a.D. H.P. Hamann wurde als Sachverständiger eingeschaltet: „Es wird nicht einfach sein, aber wo Gott hilft werden wir uns nicht verweigern!" Wir wünschen Laura W. viel Erfolg und einen langen Atem. Neutrale Beobachter bescheinigen ihr immerhin eine hohe Kompetenz und hervorragende Positionierung in der aktuellen Diskussion um eine angemessene Sterbehilfe in küstennahen Regionen.

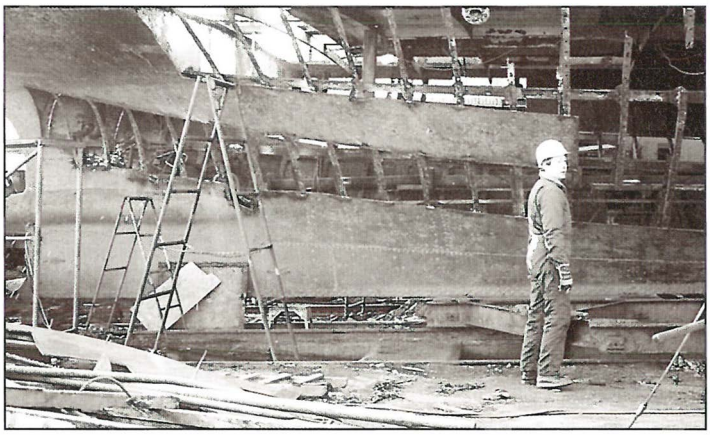
Schraub... schraub...

Wer des Nächtens am Bohlwerk merkwürdige knarrende Geräusche gehört haben will und dabei an altes, knarrendes Tauwerk gedacht hat, sieht sich heute vielleicht doch getäuscht. Über 20 Niro-Muttern sind von den Bolzen verschwunden, mit denen sie doch eigentlich fest verbunden sein sollten. Ob da jemand nachts mit einer Knarre unterwegs war? Oder vielleicht eine neue Art der Bohrmuschel, die sich statt an den Pfählen, lieber an den schmackhaften Muttern gütlich tut? Wir brauchen dringend ein erweitertes „Mutterschutz-Gesetz".



Vergebens

Vehement wehrt sich der Flensburger OB gegen eine Bezeichnung des Rathauses als „StellWerk".
Das ist ja auch nachvollziehbar: Schließlich war sein Opa Kapitän und kein Eisenbahner.



Ratespiel

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

Auflösung aus dem letzten Heft:
Das Foto zeigt das offene Deck des kleinen Hai-Kutters CHARLOTTE bei den Restaurierungsarbeiten auf der Werft von Christian Jonsson in Egernsund.

FLENSBURGS SCHAUFENSTER FÜR KULINARISCHE STUNDEN ...MIT BLICK AUF DEN HAFEN!

Mäder's Restauration
... würzt das Leben
Werftkontor-Ballastkai 9
Fon 1507900 - Fax 1507902

Das Flensburger Schiffergelag trifft sich jeden Mittwoch um 16.00 Uhr im Sitz des Schiffergelags, Schiffbrücke 40. Vorträge werden im Tageblatt bekannt gegeben.
Gäste sind herzlich willkommen.

Museumswerft – Werft für Kinder
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 182247

Die angekündigten Veranstaltungen „Werft für Kinder" für November müssen aus organisatorischen Gründen ausfallen.
Neue Veranstaltungen sind ab Frühjahr 2003 geplant.

Der Verein Museumshafen Flensburg veranstaltet in den Wintermonaten eine Reihe mit dem Titel „Das Bullauge". Durch dieses „Bullauge" wird in die maritime Welt geschaut und in loser Folge, oft ganz tagesaktuell, Vorträge von gerade hier weilenden Gästen oder sonstwie „geschanghaiten" Referenten aus der maritimen Szene veranstaltet, wie z.B. der hier angebotene Vortrag des Vereinsmitglieds Arved Fuchs.

Oft ergeben sich solche Möglichkeiten ganz kurzfristig. Wir bitten, diese Termine der Tagespresse zu entnehmen oder im Museumshafen nachzufragen unter dem Stichwort „Bullauge".

November

10. November
Flensburger Schiffahrtsmuseum
11.00 Uhr, Schiffbrücke 39
Die Flensburger Westindienfahrt im 19. Jahrhundert
Anhand zahlreicher Exponate beschreibt Dr. Christine Keitsch den Lebensweg des Flensburger Kapitäns und Reeders H. C. Brodersen (1823-1889), der großen Anteil an der Entwicklung des hiesigen Überseehandels hatte.

19. November
Flensburger Schiffahrtsmuseum
19.30 Uhr, Schiffbrücke 39
Über die Schifffahrt der holländischen Moorkolonien
Dia-Vortrag von H. A. Hachmer, Kurator des Veenkoloniaalmuseums in Veendam NL.
So segelten z. B. im 18. und 19. Jahrhundert Segelschiffe aus Groningen ins Mittelmeer und in die Ostsee.

26. November
Dienstag, 18.00 Uhr
Wein, Rum und Bommerlunder.
Rundgang durch die Höfe beiderseits des Holms unter der Leitung von Gisela Mikolajewicz mit kleiner Kostprobe in der Roten Straße.
Treffpunkt:
Holmpassage (Eingang am ZOB)
Kostenbeitrag: 5,– EUR

Dezember

7. Dezember
Kunsthandlung Messerschmidt
11.00 Uhr, Norderhofenden 12/13
Ausstellungseröffnung
Arbeiten auf Papier
Zeichnungen und Druckgrafiken von Nikolaus Störtenbecker

8. Dezember
Sonntag 10.00 Uhr
Rumtour „andersrum"
Gisela Mikolajewicz führt über die Flensburger Rumhöfe ins Rum-Museum.
Treffpunkt Marienburg, Marienstr. 6

12. Dezember
Nautischer Verein Flensburg e.V.
Vortrag, Kapitän Siegfried Ottinger
25 Jahre Hafenkapitän in Lomé/Togo
19.30 Uhr, Holm 17,
Restaurant Borgerforeningen,

26. Dezember
Museumshafen Flensburg
Grogtörn
Die Regatta der Unentwegten ab 10.00 Uhr am Bohlwerk.

Piet Henningsen
Seit 1886
FLENSBURGS WELTBEKANNTES FISCHRESTAURANT
MARITIME ATMOSPÄRE WUNDERSCHÖNE HAFENLAGE
täglich geöffnet von 11.30 - 23.30 Uhr
Schiffbrücke 20
24939 Flensburg
Telefon 0461 24576
Telefax 0461 28777
PIET HENNINGSEN ... UNTER DEN 200 BESTEN FISCHRESTAURANTS DEUTSCHLANDS (DER FEINSCHMECKER)

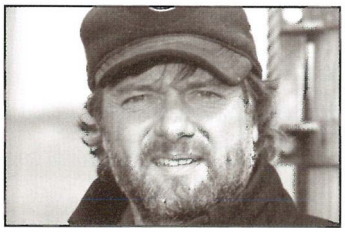
...Siebdruck...Tampondruck...Textildruck...Folienbeschriftung...Großformatdigitaldruck
ROCK MACHT SCHILDER BESCHRIFTUNG...
www.rock-macht-schilder.de
24955 Harrislee • Werkstraße 14 • Fax: 0461/7702224 • Tel.: 0461/70045-0

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.

Veranstaltungskalender November 2002 bis März 2003

Dezember

15. Dezember
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag 11.00 Uhr, Schiffbrücke 39
Friedel Anderson
Bilder von Häfen
Durch die Sonderausstellung führt Susanne Grigull.



31. Januar 2003
Freie Waldorfschule Flensburg
19.30 Uhr, Valentiner Alee
Arved Fuchs
„Kälter als Eis"
Ein Bericht über die Durchfahrung der Nordostpassage
90 Min. Vortrag mit Kaltem Buffet
Büchertisch u. Autogrammstunde
Eintritt: 10,– EUR
Vorverkauf:
Bücher Rüffer, Flensburg,
Bücher Hilary, Harrislee

Bitte vormerken:
Maritime Flensburger Spitzenveranstaltungen 2003

Rum-Regatta	30. Mai-1. Juni
Robbe & Berking Classics	12.-15. Juni
Apfelfahrt	3.-5. Oktober

Januar · Februar · März

26. Januar
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag 11.00 Uhr, Schiffbrücke 39
Ausstellungseröffnung
Land zwischen den Meeren
Schleswig-Holstein und der Norden
Alte Karten und Ansichten von Schleswig-Holstein

4. Februar
Flensburger Schiffahrtsmuseum
19.30 Uhr, Schiffbrücke 39
Dr. Jürgen Ibs und
Dipl. Geographin Ulrike Schwedler
Historischer Atlas
Schleswig-Holstein
Der interaktive Vortrag demonstriert, wie alte Karten zu digitalen Karten verarbeitet werden.

25. Februar
Flensburger Schiffahrtsmuseum
19.30 Uhr, Schiffbrücke 39
Prof. Dr. Reimer Witt,
Dia-Vortrag
Schleswig-Holstein und Dänemark in der älteren Kartographie
Historischer Überblick

4. März
Flensburger Schiffahrtsmuseum
19.30 Uhr, Schiffbrücke 39
Prof. Dr. Manfred J. Müller, Uni FL
Dia-Vortrag
Dünen zwischen den Meeren
Methoden und Ergebnisse des aktuellen Forschungsprojektes

16. März
Flensburger Schiffahrtsmuseum
11.00 Uhr, Schiffbrücke 39
Buchvorstellung,
Dr. Gerhard Kraack
Die Welt in alten Karten und Ansichten
Historische Bestände der Landeszentralbibliothek

25. März
Flensburger Schiffahrtsmuseum
19.30 Uhr, Schiffbrücke 39
Dr. Bernd Zich, Archäol. Landesamt
Dia-Vortrag
Ochsenweg/Hærvejen:
Der große Landweg der Cimbrischen Halbinsel

Ausstellungen

20. Oktober bis 5. Januar 2003
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Schiffbrücke 39
Friedel Anderson
Bilder von Häfen
Begleitheft zur Ausstellung:
„Blick auf Flensburg"
zum Preis von 8,– EUR

7. Dezember bis 4. Januar 2003
Kunsthandlung Messerschmidt
Norderhofenden 12/13
Mo-Fr 9.30-13.00 Uhr und
14.30-18.00 Uhr, Sa 9.30-13.00 Uhr
Arbeiten auf Papier
Zeichnungen und Druckgrafiken von Nikolaus Störtenbecker

26. Januar bis 30. März 2003
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Schiffbrücke 39
Land zwischen den Meeren
Schleswig-Holstein und der Norden
Alte Karten und Ansichten von Schleswig-Holstein

Besichtigung der Museumswerft Flensburg
Schiffbrücke
Mo-Fr: 7.00 bis 16.00 Uhr

Die hier angekündigten Termine beziehen sich auf Angebote für in weitestem Sinne maritim Interessierte. Vorträge Lesungen, Ausstellungen, Feste oder andere maritime Ereignisse.

Wenn Sie selber Veranstalter sind oder Kenntnis von solchen Veranstaltungen haben, teilen sie sie uns bitte rechtzeitig mit. Wir werden sie, wenn irgend möglich, in der nächsten Ausgabe abdrucken.

Viva
Mexican Restaurant
Taparia
Rote Straße 15
24937 Flensburg
phone 0461 - 1824930
fax 0461 - 13146
www.viva-flensburg.de
Von September bis März auch sonntags geöffnet!

WEINKONTOR
ROBERTO GAVIN
NEU im Sortiment
Prosecco-Liköre
von
Weintrauben
Pfirsichen
Rosen
Waldfrüchten
Himbeeren
Ballastkai 5
24937 Flensburg
Telefon 0461 | 28 773
Telefax 0461 | 28 774

...die NEUE WEI
entdecken ...
Columbus
RESTAURANT BODEGA
24939 Flensburg · Herrenstall 6-8
Tel. 4 80 88 04 · Fax 1 50 52 03

La Gomera
Weine & spanische Feinkost
Schiffbrücke 50
24939 Flensburg
Telefon 0461 840 7200

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-gbr.de

Energie im Doppelpack

Bei uns liegen Sie richtig >

Ob Wasser, Strom oder Fernwärme: Bei uns liegen Sie immer richtig. Umweltschonende Energie aus Kraft-Wärme-Kopplung.

stadtwerke flensburg gmbh

Impressum

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, Dieter Grote, Uwe Kutzner, Jens Peters

Mitarbeit an dieser Ausgabe:
Werner Fischer, Dr. Jutta Glüsing, Gerd Büker, Uwe Kutzner, Jens Peters, Martin Schulz, Manfred Dulies, Wolfgang Weyhausen, Ingrid Illias (Termine)

Layout: Rainer Prüß I Petra Massolle

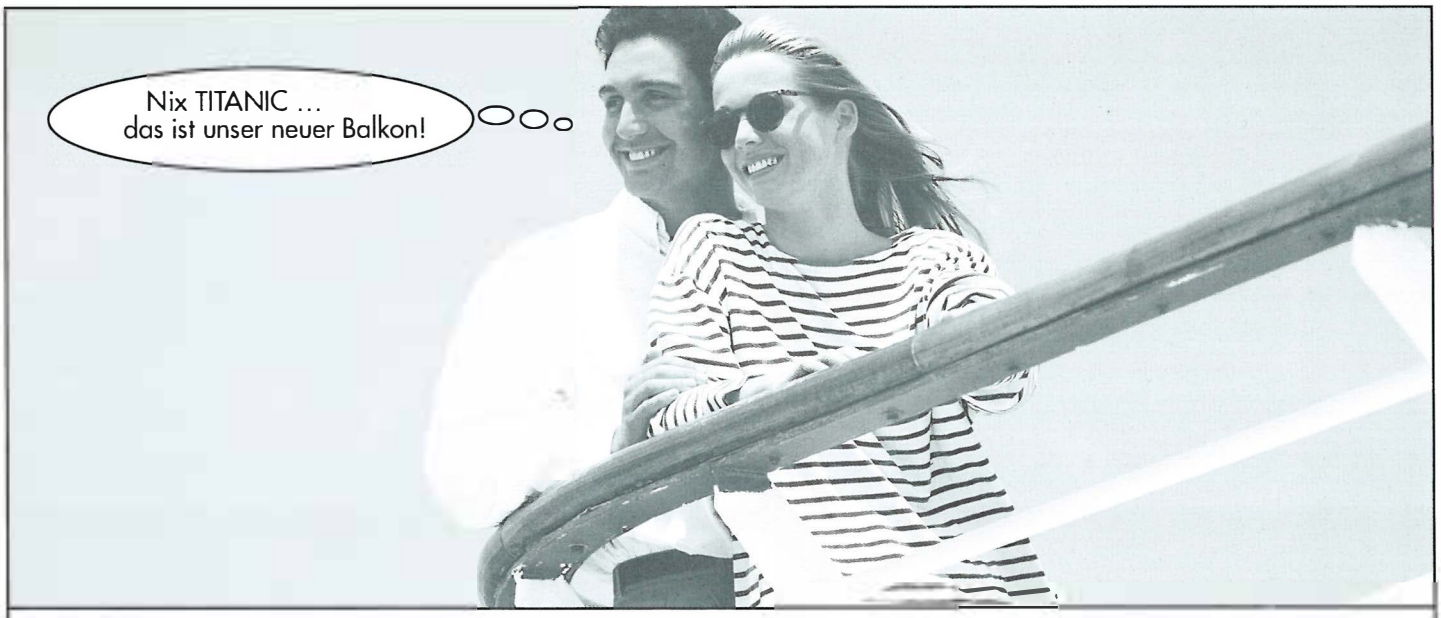
Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: April 2003
Anzeigenschluss: 15.März 2003

Anzeigen:
Ekkehard Kullmann I Scan Media Service
Dorfstraße 13 a I 24975 Gremmerup
fon (04634) 93 69 90 I fax (04634) 93 69 91
mobil 0171 315 31 31
e.kullmann@scan-media-service.de

Druck und Verarbeitung:
Leupelt KG, Weding
Printed in Germany

Bildnachweis:

Titelfoto:	Dr. Lore Brink
Seite 3:	Andreas Westphalen, Archiv Alexandra
Seite 4 u.5:	Bernt Hoffmann
Seite 6 u.7:	Andreas Westphalen, Archiv Alexandra
Seite 8:	Dr. Lore Brink
Seite 9:	o.l.,u.l.: Archiv Alexandra, o.r.,u.r.: Rainer Prüß
Seite 10:	Schiffsrisse: Rainer Prüß
Seite 11:	Hoy: Rainer Prüß, Illustr. unten: Archiv Gerd Büker
Seite 12:	Rainer Ullrich
Seite 13:	großes Foto: Dr. Lore Brink, Portrait: Archiv Mus.Haf.
Seite 14 u.15:	Risse aus: Chr. Nielsen „Danske Bådtyper", DK Portrait: Rainer Prüß, alle anderen: Museumswerft
Seite 16:	Archiv Schiffahrtsmuseum, Zeppelin: Archiv R.P.
Seite 17:	Portraits: Archiv Museumswerft
Seite 18:	Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 19:	Rainer Prüß
Seite 20:	Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 23:	Illustration: Rainer Prüß, Variante des Buchtitels
Seite 24:	Schiff: Rainer Prüß, Kompass: Bernt Hoffmann
Seite 26 u. 27:	Illustr.: Archiv R.P., Fotos: diverse, Portrait Weyhausen: Werner Fischer
Seite 29:	Arved Fuchs Expeditionen



... wenn Sie auch mal was anderes bauen wollen!

...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

schön und **gut** LEUPELTKG

schön und gut LEUPELTKG

schön und gut LEUPELTKG

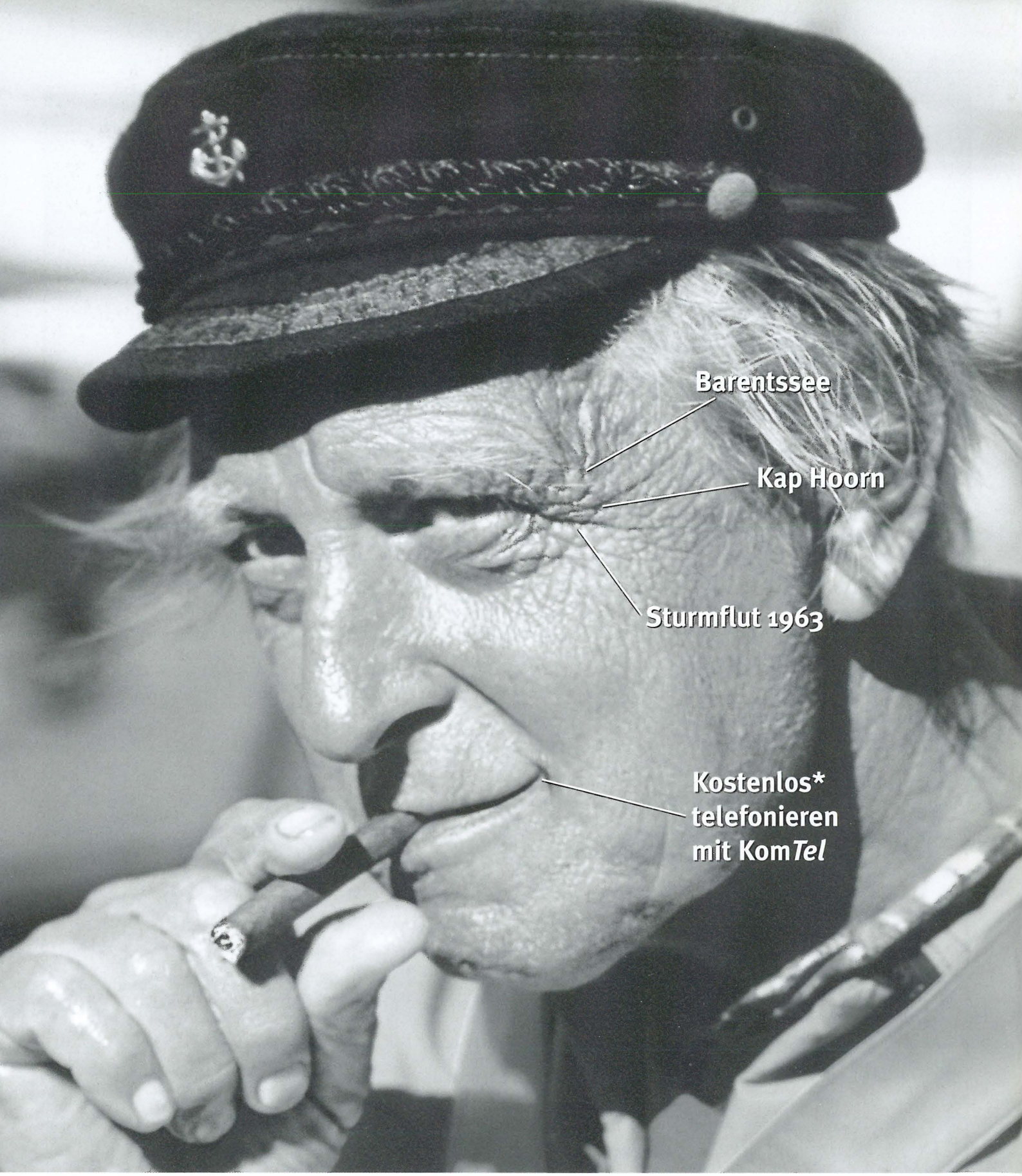
gut und schön LEUPELTKG

schön und gut LEUPELTKG

LEUPELTKG
MEDIENGESTALTUNG UND DRUCK

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

ganz schön gut...



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)