HAFENBLATT

FLENSBURG HISTORISCH MARITIM

ISSN 1610-2827

Foto: Bernt Hoffmann www. Nord-Blick.de

Historischer Hafen Flensburg!

Und diesmal...

Calypso, Rum und Sklaverei, neue Steuerleute auf der Museumswerft, Langballigau, Schipper und sien Mütz, 10:1 für Alex, H.C. Brodersen, Farbengatt, November in Venedig, Bücherschapp, 5.5m-Klasse, ... maritime Veranstaltungen und Termine!

Nr. 13 – April 2003

TRIP TRAP
DENMARK

Die Originale gibt's jetzt bei Kloster.

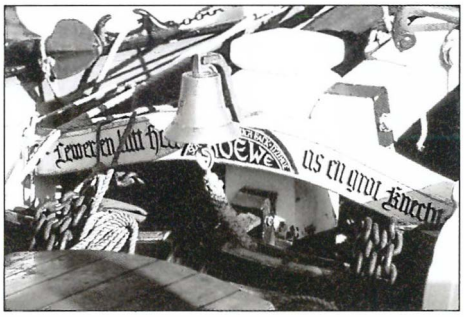
KLOSTER
Haus & Garten

AM LAUTRUPSBACH 8-10 · 24937 FLENSBURG · TELEFON: 0461 - 144 71-0 · FAX: 144 71 68

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

Seit 1819.
Flensburger Sparkasse

Titelseite Ankerspill: „Lewer en lütt Herr as en grot Knecht"		
Begrüßung	Tonne	3
Die Vereine	Tonne	4
„Die Dampfmaschien" Teil 3	Tonne	6
Wer war eigentlich Alexandra?	Tonne	7
10:1 für ALEX	Tonne	8
Das Konzept „Historischer Hafen Flensburg"	Tonne	10
Calypso, Rum & Sklaverei	Tonne	12
Neue Steuermänner auf der Museumswerft	Tonne	14
Bildbetrachtung	Tonne	16
De Schipper und sien Mütz	Tonne	17
„Er war ja einer der Söhne der Stadt..."	Tonne	18
Ein November in Venedig	Tonne	20
Alter Hafen Langballigau	Tonne	22
Bücherschapp	Tonne	25
Klassische Yachten	Tonne	26
Maritime Nachrichten	Tonne	28
Farbengatt	Tonne	30
Veranstaltungskalender	Tonne	32
Impressum	Tonne	34



Liebe Leserin, lieber Leser,

„Lewer en lütt Herr as en grot Knecht" steht auf dem Ankerspill des Ewers MÖWE, zu deutsch: „Lieber ein kleiner Herr, als ein großer Knecht". Wohl wahr, denn für die Schipper hieß das, lieber mit eigenem kleinen Ewer durch die Gegend schippern, als in großer Abhängigkeit von fremden Herren und fremden Finanzen zu stehen. Die meisten Schipper der kleinen Revier- und Küstenfahrt waren Herr über ihr eigenes Schiff und kamen damit zu bescheidenem Wohlstand. „Selbstständige – Mittelstand" nennt man das heute. Sie fuhren mit wenig Aufwand und aus eigener Kraft. Um ihr Ziel zu erreichen, nutzten sie die atmosphärischen Bedingungen, also Wind und Wetter, und das, was die Region hergab.

Das in diesem Heft vorgestellte Konzept „Historischer Hafen Flensburg" hat einen ähnlichen Ansatz: Sehen, was die Region hergibt, und was man ohne fremde Mittel aus eigener Kraft erreichen kann. Was auf diese Weise möglich ist, erscheint auf den ersten Blick als große Nummer. Bei genauerem Hinsehen merkt man, dass eine Realisierung mit wenig Aufwand möglich ist. Einzige Voraussetzung ist, dass Politik und Verwaltung mitziehen und das Unternehmen positiv begleiten. Wenn das Ganze nichts kostet und Einnahmemöglichkeiten winken, sollte da ja nichts im Wege stehen, aber wer weiß...

Auf der Museumswerft gibt es neue Steuerleute, Nachwuchs auf breiter Ebene. Sie sollen das gemeinnützige Unternehmen zukunftssicher machen. Das sind gute Signale, denn nach all den Schwierigkeiten in der Gründungsphase ist dort eine eindrucksvolle Anlage entstanden, die in Bezug auf Ausbildung, Museums-Pädagogik und Tourismus für Flensburg eine echte Bereicherung darstellt. Wer am Hafen spazieren geht, kann auf der Museumswerft auch die fortschreitenden Arbeiten an der Dansken Jagt beobachten, die dort in der großen, offenen Halle in den Spanten steht. Das ist historischer Schiffbau zum zugucken. „Masse Arbeit" denkt da mancher, und auch der Blick auf die knallrote MARIE, die unter dem historischen „Krahn" des Museumshafens restauriert wird, und das daneben liegende kleine Fahrgastschiff LIBELLE verschaffen keinen anderen Eindruck. Es geht langsam voran. Kaum ist man vorne fertig, geht es hinten wieder los. Die Leute von der ALEXANDRA kennen das auch. Es sieht auf der ALEX eigentlich immer alles ganz schön aus, aber was an Arbeitsstunden das ganze Jahr hinüber hineingesteckt wird, bringt die Stundenbücher zum überlaufen. Der Bericht „10:1 für ALEXANDRA" verschafft hier einen guten Eindruck über die Freizeitbeschäftigung von Liebhabern alter Schiffe.

Ach ja, und bevor wir es vergessen:
Das HAFENBLATT hat jetzt vier Seiten mehr!

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

Petra Marsolle

Rum-Regatta, Schoner im Rennfieber

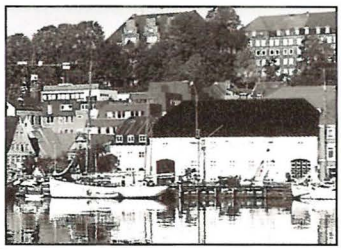
Flensburger Schiffahrtsmuseum und Rum-Museum im alten Zollpackhaus

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

Museumswerft Flensburg gemeinnützige GmbH

Die Museumswerft betreibt einen Ausstellungs- und Werkplatz für traditionelle Tätigkeiten der maritimen Arbeitswelt und für historische Segelschiffe. Im Vordergrund steht die Förderung von Arbeit, Kultur und sozialem Engagement. Auf der Werft werden Segel- und Arbeitsboote dieser Region restauriert und nachgebaut. Es handelt sich um offene Arbeitsboote der Förde- und Küstenfischerei, kleine Frachtsegler und Smakke-Jollen. Damit schafft die Museumswerft Arbeits- und Fortbildungsplätze für Jugendliche und Langzeitarbeitslose sowie Eingliederungsmöglichkeiten für soziale Randgruppen. Im museumspädagogischen Bereich werden Jugendliche und Schülergruppen durch praktische Tätigkeit an die maritime Arbeitswelt herangeführt. Die Öffnung der Werft für Besucher erhöht die Attraktivität der Hafenregion und trägt zu einem sanften, regionalen Tourismus bei.

Museumswerft Flensburg
gemeinnützige GmbH
Schiffbrücke 43-45
24939 Flensburg

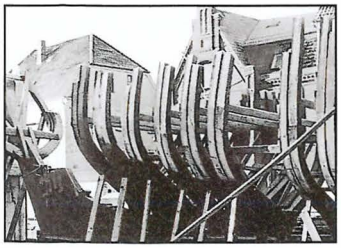
fon 0461 18 22 47
fax 0461 18 22 48

Spendenkonto
Sparkasse Flensburg
Konto 229 075 · BLZ 215 500 50

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

Der Förderverein unterstützt den Aufbau und den Betrieb Arbeit der Museumswerft. Die Mitglieder engagieren sich für die Museumswerft und setzen sich für die Belebung einer historisch marinen Erlebnisküste in Flensburg ein.

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



Museumshafen Flensburg e.V.

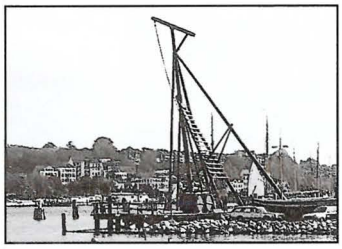
Verein zur Infahrthaltung und Instandsetzung historischer Wasserfahrzeuge

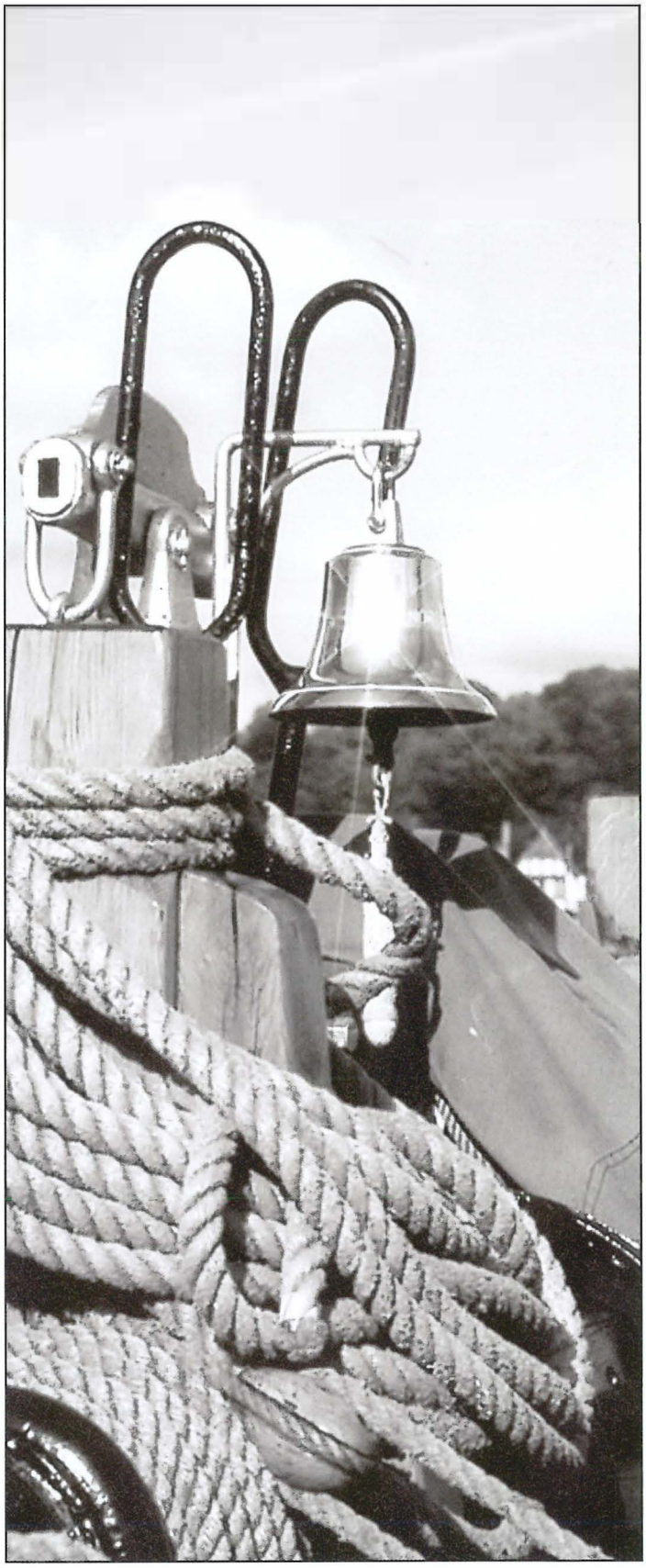
Der „Museumshafen Flensburg e.V." ist eine private Initiative und wurde als gemeinnütziger Verein 1979 gegründet mit dem Ziel der „Wiederherstellung und Infahrthaltung traditioneller Segelschiffe und anderer historischer Wasserfahrzeuge". Dieser große Bereich wird eingegrenzt auf die segelnden Berufsfahrzeuge 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





Ruhe vor der Regatta

„Die Dampfmaschien“

Die Maschinisten wissen es, aber die Passagiere wollen es auch wissen: Wie geht das eigentlich mit dem Dampf und wie entsteht er? Was macht er und wo bleibt er eigentlich hinterher?

Frei nach den Ausführungen des Physiklehrers über die „Dampfmaschien“ in der „Feuerzangenbowle“ stellen wir uns auch fortgesetzt „mal janz dumm“. Hier folgt der dritte Teil des verzweifelten Versuches einer Aufklärung über die physikalischen Phänomene dessen, was im „Keller“ der ALEX so passiert.

In dem ersten Bericht über die Maschinenanlage auf der ALEX wurde vom Kessel und dessen Aufheizung bis zur Dampfbildung berichtet.
Nun wissen wir, dass im Kessel der ALEX ein Druck von 10 bar und bei ca. 180°C besteht. Doch nun, Sinn und Zweck ist es ja, mit diesem nun vorhandenem Dampf die Maschine anzutreiben. Da Wasserdampf bei verschiedenen Drücken auch verschiedene physikalische Eigenschaften hat, ist es sinnvoll, diese auch maximal zu nutzen. Das bedeutet, je exakter der Druck gleichmäßig um 10 bar ist, auch bei verschiedenen Maschinenbelastungen gehalten wird, werden diese Eigenschaften auch genutzt.
Das heißt: wenig Restfeuchte im Dampf, also bessere Nutzung und bessere Zylinderschmierung, da das Schmieröl an den Zylinderwandungen weniger abgewaschen wird. Hoher, gleichmäßiger Druck, bedeutet auch hohe Dampfdichte und damit verbunden, großes Gewicht je Volumeneinheit.
So hat Wasserdampf bei 10 bar eine Dichte von 5,637 kg/m³ bei einem Volumen von 0,177 m³/kg. Wenn nun der Dampf seine Arbeit in der Schiffsantriebsmaschine verrichtet hat und diese über die Abdampfleitung verlässt, hat sich sein Zustand entschieden verändert. (Wird in einem der nächsten Artikel erläutert).
So hat sich seine Dichte bei einem Druck von 0,30 bar absolut auf 0,191 kg/m³ bei einem Volumen von 5,229 m³/kg geändert.
Aus diesen Werten ist erkennbar, warum die Austrittsleitung diesen großen Durchmesser hat. Es muss ja ein wesentlich größeres Volumen an Dampf gegenüber dem Eintritt durchgeschleust werden.
Oft wird die Frage gestellt, wo bleibt denn nun letztlich dieser weitgehend entspannte Dampf?
Er wird zu dem hintergeschalteten Kondensator geleitet und dort durch Rückkühlung wieder zu Wasser kondensiert. Da Wasser ein wesentlich kleineres Volumen als Dampf hat, entsteht hier im Kondensator ein Unterdruck, der wiederum der Leistung der Maschine zugute kommt. Dieses Kondensat wird von der Luftpumpe abgesaugt und über Filtereinrichtungen dem Sammeltank zugeführt. Von dort über die angehängte Speisewasserpumpe im Kessel wieder eingespeist.
Für diesmal genug. Im nächsten Heft mehr …

Klaus Wölffel macht ordentlich Dampf unter den Kessel

Manfred Dulies, Ing.

Zweimal ALEXANDRA im festlichen Kleid: Oben bei der Rum-Regatta mit schön gekleideten Schwestern. Unten schön gekleidet beim Fotografen. Welche ALEXANDRA ist eigentlich das Original?

Wer war eigentlich ALEXANDRA?

Für Flensburger ist das klar: ALEXANDRA heißt eben so – schon immer. Aber Insider wissen mehr. Es gab in dieser Region noch eine ALEXANDRA und sie ist die Namensgeberin.

Alexandra Viktoria Prinzessin zu Schleswig-Holstein-Glücksburg-Sonderburg, 1887 auf Schloss Glücksburg geboren, wurde von dem Historienmaler und Grafiker Arthur Kampf in Berlin ausgebildet. Während ihrer Studienzeit entwarf sie auch Tapetenmuster, fertigte Studien in Rötel- und Bleistift und aquarellierte. Nach ihrer Heirat mit dem Kaisersohn Prinz August Wilhelm von Preußen am 22. Oktober 1908 lebte sie bis zur Abdankung des Kaisers auf Schloss Rheinsberg, dort wurde 1912 ihr einziges Kind, Prinz Alexander Ferdinand, geboren. Ihre Landschaftsbilder mit Ansichten von der Glücksburger und Flensburger Förde, sowie von der Umgebung von Rheinsberg, stellte sie

erstmals 1920 im Flensburger Museum aus. Ihre erste Ehe wurde 1920 geschieden, ihre zweite Ehe mit dem Korvettenkapitän a.D. Arnold Rühmann, 1922 geschlossen, endete 1933. Von 1926-1932 bereiste sie die USA. Nach 1945 fuhr sie mit einem Wohnwagen, der ihr als Wohnung und Atelier diente, durch ganz Europa und verkaufte ihre Bilder zum Lebensunterhalt. 1955 bereiste sie allein Marokko – ihre letzte Fahrt führte sie nach Frankreich – sie starb 1957 in Lyon. 1969 fand eine Gedächtnisausstellung in der Orangerie des Glücksburger Schlosses statt, wo auch ihr Nachlass verwahrt wird. Sie hat stets ein selbstständiges und unkonventionelles Leben geführt."

aus: Ulrike Wolff-Thomsen, Lexikon Schleswig-Holsteinische Künstlerinnen, Städtisches Museum Flensburg

Volldampf in allen Kesseln!

Es geht wieder los! 6. Flensburger DAMPF RUNDUM, Europas größtes Dampferspektakel! Vom 11. bis 13. Juli 2003 dampft, faucht und zieht es in Deutschlands nördlichster Hafenstadt wieder aus allen Rohren. Das Flensburger DAMPF RUNDUM lädt ein zum größten Dampferspektakel Europas. Große Dampfschiffe, kleine Dampfboote, schwere Dampflokomotiven, kräftige Landmaschinen und zierliche Modelle zeigen drei Tage lang, dass sie noch lange nicht zum alten Eisen gehören. „Technik zum Anfassen" lautet das Motto dieser außergewöhnlichen Großveranstaltung. Der Besucher kann dem Kapitän über die Schulter schauen und dem Maschinisten Fragen stellen, denn sämtliche Maschinen stehen unter Dampf. Seien es die Dampfer, die regelmäßig zu Rundfahrten ablegen, seien es die Dampfwalzen, die ihre Runden drehen oder seien es die Modelle, die vor sich hindampfen. Gastgeber ist traditionell Flensburgs maritimes Wahrzeichen, der schmucke Salondampfer „Alexandra". Aber auch der elegante Bereisungsdampfer „Schaarhörn", das kräftige Dampfeisbrecherduo „Stettin" und „Wal" sind allesamt Schmuckstücke einer längst vergangenen Schifffahrtsepoche. Neben all der Technik ist das DAMPF RUNDUM aber auch ein gemütliches Sommerfest. Das musikalische Bühnenprogramm heizt auf der Bühne kräftig die Stimmung an, die Dampf- und Sehmeile sorgt für das leibliche Wohl und das große Feuerwerk wird Jung und Alt verzaubern. Wie beim letzten Mal werden wieder über 200.000 Besucher aus Nah und Fern erwartet. Infos gibt es über Flensburg Tourismus- und Stadtmarketing GmbH im Europa-Haus am ZOB, 24937 Flensburg, Telefon (0461) 9090 920 Telefax (0461) 9090 936.

10:1 FÜR ALEX

FAHREN MIT ALTEN DAMPFSCHIFFEN, DAS HEISST GANZ VIEL ARBEIT FÜR EINMAL TUUUUUUUUUT

Die Saison 2002 war wieder ein großer Erfolg für unseren Dampfer mit seiner ehrenamtlich tätigen Crew. Die „Alexandra" war zur „Kieler Woche", mit dabei in Vejle zum Stadtjubiläum/ Dampftagen, und die flotte „alte Dame" lag dreimal vor Anker bei den Ochseninseln, mit Blick auf den Strand und der „schönen Natur". Wir dampften nach Langballigau, Sonderburg, Glücksburg (Happycastle), machten schöne Chartertouren, Hochzeitsfahrten mit Pastor und Standesbeamten, und wenn dann noch zur späten Stunde unsere Musiker „La Bamba" spielten, dann war wieder eine schöne Fahrt zu Ende.

Aber wir wollen nicht vergessen, dass die mathematische Formel für den Einsatz des Schiffes ganz simpel ist: 1 Stunde dampfen = 10 Stunden Arbeit! Wer also glaubt, wir machen nur „tuuuut tuuut" oder daddeln nur zum Jux durch Gottes schöne Welt, den müssen wir enttäuschen. Viel Arbeit, manchmal sogar viel zuviel Arbeit braucht es, um „tuuuut tuuut" machen zu können. Die Planen, die seit November über unserem Vorschiff hängen – zugegeben, bei einem Schönheitswettbewerb würden sie nicht bestehen – sind das maritime Zeichen von Arbeit und richtiger Wühlerei. Übrigens haben wir die schwere Abdeckplane bei unserem Alexfreund „Heiwi" Petersen (Seniorenchef TT Transport) geschnorrt.

Was war los? Im Sommer hatten wir bei Starkregen leichte Leckstellen von „oben", und wir bemühten uns dann, dass kein Tropfen in die Spargelcremesuppe fallen konnte. Also nichts wie ran mit unseren Fachleuten, natürlich nicht ohne Kommentar. „Sso lang dat vun boben kümmt, mokt dat överhaupt nix!" Sie haben ja recht unsere Fachleute, nur anders wäre besser. Aber mit denken kamen wir nicht weiter. Also ran an die Ursache. Altbeton aus den oberen Wassergräben rausklopfen, das erst 12 Jahre alte daneben liegende Holzdeck hochnehmen und in Höhe der Stb Toilette die Verkleidung abnehmen und auch dort mit Kraft und Knochenschmiere den Beton auf dem Fußbodendeck lösen. Wer weiß, wie lange der Beton hier schon lag. Vielleicht war Kolumbus da noch Leichtmatrose? Dann kam die Stunde der Wahrheit. Leichte Öffnungen im Deck erlaubten es uns, ohne Probleme mit der Maschinencrew zu kommunizieren: „Wat nu?", seggt Hein. Der Meister der Eberhardtwerft aus Arnis kam an Bord, schaute sich die Geschichte an, gab uns Tipps für Vorarbeiten, und der Rest soll dann auf der Werft erledigt werden. So ist das eben mit alten Dampfern, aber geht nicht, gibt's nicht.

Unsere Jungs, allen voran Horst Dieter Petersen, Klaus Wölffel, Oliver Jordt, Michael Klotz und die Bensch-family mit Lothar und Sohn Hauke, sowie dessen Freund Alexander, standen in vorderster Reihe, um zu klopfen, schweißen, alt gegen neu auszutauschen, altes Holz mit samt der Verschraubung zu erneuern, entrosten, grundieren, vorstreichen und sich mit den im Wege stehenden Schwimmwestenkisten herumzuärgern.

Kein Job für Klosterschüler, zumal viel über Kopf gearbeitet werden musste. Entsprechend war dann auch das „Outfit" der Schaffenden. Leicht schietig und schmierig, aber schön. Frauen mit Charakter hätten sich sofort unseren Bootsmann H. D. Petersen und Heizer Klaus Wölffel geschnappt, die sind nämlich noch zu haben. Übrigens, von wegen, wir schweißen mal eben munter los, das geht nun einmal nicht. Zu Schweißarbeiten auf einem Schiff im Hafen gehört eine Genehmigung der Behörde. Man lernt eben nicht aus! Es folgte eine Mitteilung an die Stadt, dass wir die Leute mit den notwendigen Schweißzeugnissen in unserer Besatzung hätten. Die Genehmigung kam prompt, allerdings mit Auflagen. Seit Dezember konnten die Flensburger sehen, dass auf der „Alex" ein reges Tun und Schaffen herrschte. Mal ehrlich, im Sommer sehen unsere Seefrauen und Seemänner und die „Alex" hübscher aus. Aber: „Wat mut dat mut!" Wenn alles wieder schön in Ordnung ist, das Deck glänzt, die Schotten frisch gemalt und es ein wenig nach Kohle, Öl und Teer riecht und die Gefahr, dass ein Tropfen in die Spargelcremesuppe fallen könnte, gebannt ist, merkt kein Mensch, dass im Winter harte Arbeit, wenig Lohn, viel Schweiß und Mühe dafür gesorgt haben, dass unsere „Alexandra" wieder topfit in die Saison gehen kann. Wir hoffen, dass wir im nächsten Winter keine Plane brauchen und die „Alexandra" in voller Schönheit am Ponton liegt. Der Vorstand bedankt sich hiermit bei allen beteiligten Mannschaftsmitgliedern für ihren außerordentlichen Einsatz. Mit solchen Leuten macht Schifffahrt Spaß.

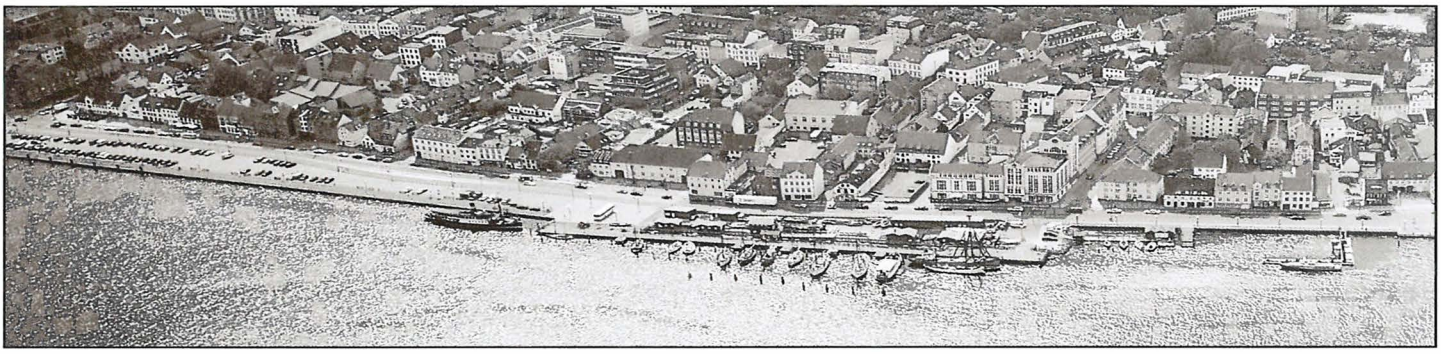
Wolfgang Weyhausen, Kapitän, Dampfer „Alexandra"

Alte Schiffe bergen – auch versteckt unter schöner Farbe – ständig neue Überraschungen.

Kein schöner Anblick im Winter, aber „planloses" Vorgehen macht die Sache nicht besser.

Eisbrecher im Flensburger Hafen. Die Schlepper, die auf der Werft mal eben eine RoRo-Fähre drehen sollen, schaffen eine Rinne, damit die HANSALINE aus dem Hafen kommen kann. Das ist keine Mühe für die bulligen „Power-Boats". Das Eis wurde doch bedenklich dick im Februar. Selbst die Wasserschutzpolizei und der Zoll mussten sich kräftig bewegen, um ihre Ecke eisfrei zu halten. Für die Kinder war es nicht dick genug. Es ist lange her, dass man im Winter über den Hafen spazieren konnte.

Kleine Erinnerung: Das war in den 80ern ...auch im Februar. Mitglieder des Museumshafens bauen das Bohlwerk. Mit Wathosen im Eiswasser stehend werden vom Abbruchunternehmen erstandene Balken aufgelegt. Damals glaubte niemand so recht an die Vision eines Museumshafens. Heute ist er nicht mehr wegzudenken. Auch die Vision einer Museumswerft ist inzwischen Realität und auf den nächsten Seiten werden schon wieder Visionen vorgestellt. Vorsicht: Manchmal sind Träumer auch Macher.



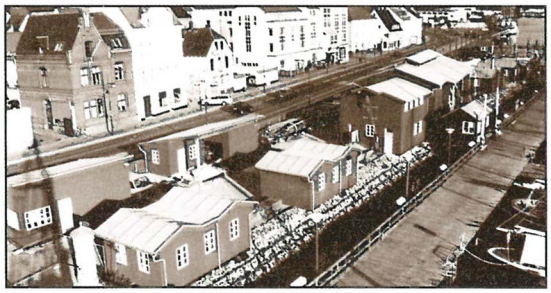
Und so sieht die „Westküste" bei schönem Wetter aus. Am Museumshafen und bei der Museumswerft ist richtig was los. Nur am Schiffbrück-Kai tobt mal wieder die gähnende Leere. Wer dort bei Piet Henningsen sitzt, oder bei Hansens auf der Terrasse, der schaut auf eine Blech-Lawine anstatt auf's Wasser, und das Parkhaus in der Segelmacherstrasse ist mal wieder nur halb voll. Wär' doch schön, wenn an der Pier ein paar alte Segelschiffe und Dampfer lägen, damit es was zu gucken gibt. Das würde sicher auch den Spaziergang um den Hafen interessanter machen und möglicherweise interessierte das sogar ein paar Touristen. Aber das wäre vielleicht für Flensburg zu kühn gedacht. Wenn das leer bleibt, hält man sich ja alle Möglichkeiten offen. Vielleicht sogar für Containerschiffe oder Russland-Fähren. Naja, wie heißt es doch: immer dranbleiben...

EHLER
ERMER
&
PARTNER

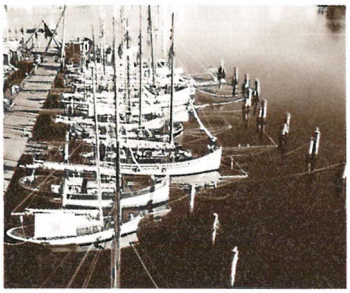
WIRTSCHAFTSPRÜFER
STEUERBERATER · RECHTSANWÄLTE

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

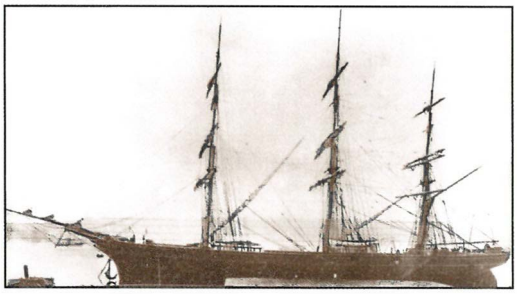
Fon: 0461 86070 Fax: 0461 8607-185
e-Mail: eep-gbr@foni.net www.eep.info



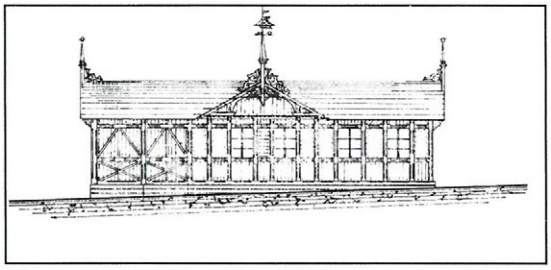
Museumswerft



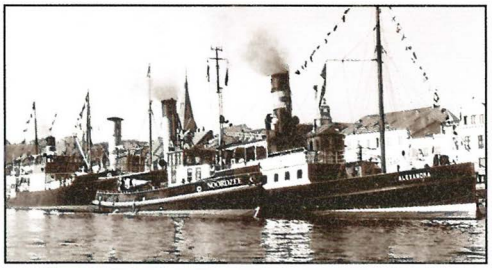
Museumshafen



Historischer Gastsegler



Dampfer-Pavillon



Dampfer-Sammlung

Klassiker-Sammlung

Das Konzept:

Der Museumshafen Flensburg führt derzeit intensive Gespräche über die Erweiterung der Sammlung historischer segelnder Berufsfahrzeuge um eine „Dampfersammlung" und eine „Sammlung klassischer Yachten". Ziel der Bemühungen ist die Schaffung eines Gesamtensembles „HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG".

Das vorgelegte Konzept integriert gleichrangig alle vorhandenen Elemente der historisch maritimen Szenerie wie Museumshafen, Museumswerft, Schiffahrtsmuseum und ALEXANDRA und belässt ihnen ihre Eigenständigkeit.

Flensburg hat das einmalige Veranstaltungstrio Rum-Regatta, Dampf-Rundum und das Klassiker Festival. Alle drei Veranstaltungen repräsentieren die Flensburger maritime Geschichte. Derartige Konstruktionen sind langfristig für die Stadt nur zu erhalten, wenn sie historisch nicht aufgesetzt sind und wenn hinter ihnen Gruppen und Vereinigungen stehen, die ehrenamtlich in größerer Breite aus eigenem Interesse und mit eigenen Schiffen solche Events tragen und unterstützen. Der größte Teil des dafür erforderlichen Potentials ist vorhanden. Es kann zum Aufbau eines international einmaligen touristischen Angebotes genutzt werden. Diese konzeptionelle Erweiterung könnte auch zu einer starken Stützung der Bemühungen um eine Belebung und Aufwertung des Quartiers Norderstraße/Schiffbrücke beitragen, und die Entwicklung einer angepassten Gastronomie und entsprechender touristischer Angebote und Dienstleistungen an der Schiffbrücke fördern.

Die Sammlung „Historische segelnde Berufsfahrzeuge"

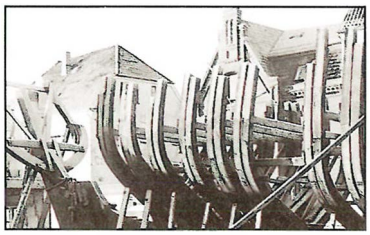
Der Bestand ist Kern der Sammlung des Museumshafen Flensburg e.V. Er bleibt in seiner Substanz unberührt, sollte aber im Süden erweitert werden für zwei 2-3-Master (Kailieger). Sie stehen auf der Warteliste.

Die „Dampfer-Sammlung"

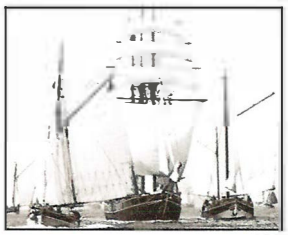
Flensburg hat eine eindrucksvolle Dampfer-Geschichte. Das Konzept sieht vor, die Passagier- und Frachtschifffahrt zu präsentieren. Es sind 4-5 Einheiten vorgesehen: ALEXANDRA, FORELLE, LIBELLE sowie ein Frachtdampfer und ein kleiner Schlepper.

Die Liegeposition ist in seitlicher Blickachse Neue Straße. Hier soll eine Dampferbrücke der ALEXANDRA optimale beidseitige Anlegemöglichkeiten bieten. Als optisches Zentrum ist hier der Nachbau eines historischen Pavillons an der Dampfer-Brücke konzipiert. Er dient als Fahrgast-Terminal, Treffpunkt und Warteraum und könnte auch das dringend benötigte Tages-Lager für die ALEXANDRA aufnehmen. Die Pläne für einen historischen Pavillon liegen vor.

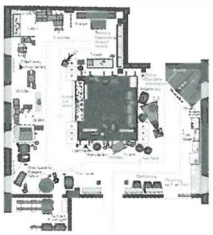
Die Passagierschifffahrt ist mit den Schiffen ALEXANDRA, LIBELLE und FORELLE im greifbaren Bestand. Die LIBELLE ist im Museumshafen z. Zt. in Restaurierung. Der Kauf der FORELLE ist projektiert. Die Frachtschifffahrt ist derzeit nicht repräsentiert. Hier bestehen Kontakte des Museumshafens nach England, um bei Konzeptrealisierung ein entsprechendes Schiff zur Restaurierung rückzuführen. Die Schiffe sind im Privatbesitz. Die Restaurierung geht zu Lasten der Eigner.



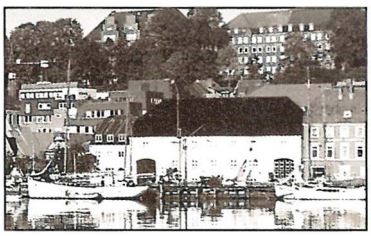
Neue alte Schiffe



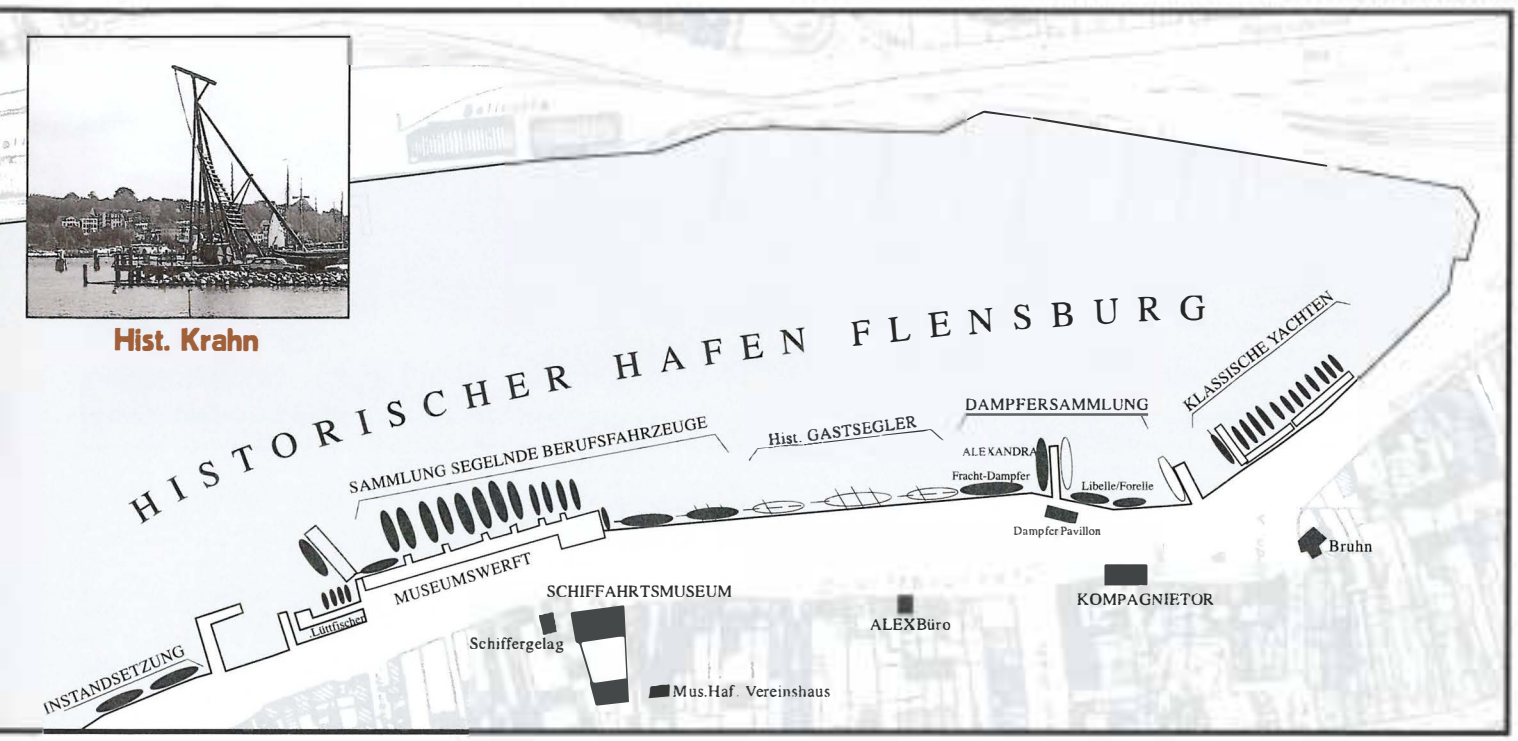
Rum-Regatta



Rum-Museum



Schiffahrtsmuseum



„HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG"

Klassiker-Sammlung

Flensburg hat eine eindrucksvolle Klassiker-Geschichte. Bereits 1855 fand hier die erste „Flensburger Regatta" statt. Das Konzept sieht vor, die Prototypen der klassischen Yachten zu präsentieren: Formelyachten wie 5.5er, 6er, 8er, 12er, sowie nordische Kreuzer und Einzelbauten wie z.B. die eindrucksvolle WILLOW WREN von 1886. Die Liegeposition ist vorgesehen zwischen Fördebrücke und Hafenspitze. Hier können Pontonbrücken und Moorings pfahlloses Liegen ermöglichen.

Die Yachten für diese Sammlung sind im greifbaren Bestand. Es bestehen konkrete Verabredungen mit den Eignern. Die Pontons können vom Museumshafen beschafft werden.

Der „Historische Gästehafen"

Zwischen den Bereichen „Segelnde Berufsschifffahrt" und der „Dampfersammlung" sieht das Konzept einen „Gastliegerhafen für traditionelle Fahrzeuge" vor, wie z. B. die traditionelle holländische und dänische Charter-Segler-Flotte mit z.B. MARE FRISIUM, bis zu Größenordnungen wie ALEXANDER VON HUMBOLD, also Galeassen, Schoner, Barken usw. Sie werden in besonderem Maße ihren Gästen die einmalige Kulisse anbieten und Flensburg als Anlaufhafen und „Homebase" nutzen. Sie bringen auch Abwechslung in den Anblick.

Das um das rückwärtige Zollgebäude erweiterte Schiffahrtsmuseum präsentiert in Zukunft auch die umfangreiche Geschichte der Dampfschifffahrt.

Touristischer Stellenwert

Das hier konzipierte Angebot wäre in dieser Vollständigkeit und im Zusammenklang mit der Kulisse der historischen Altstadt und einem erweiterten Schiffahrtsmuseum europaweit einmalig.

Zeitrahmen

Das Projekt kann ab sofort umgesetzt und für Flensburg touristisch vermarktet werden.

Kosten

Das Konzept sieht kaum Eingriffe in die bestehende hafenbauliche Substanz vor. Die Kosten für die gesamte Realisierung halten sich in bescheidenem Rahmen und werden aus den Vereinen, Fördervereinen und der Flensburger Wirtschaft aufgebracht. Hier wurden entsprechende Vorgespräche geführt.

Nutzungseinschränkungen

Es gibt keine Nutzungseinschränkungen bezogen auf die jetzige Situation. Die gesamte Küstenlinie besteht aus zugeteilten Liegeplätzen und kann für Ereignisse wie Dampf-Rundum, SAIL o.ä. komplett und ohne Kosten geräumt werden, d.h. die Eigner verholen ihre Schiffe.

Dies könnte bei Bedarf selbst bei den Schwimmstegen der Sammlung klassischer Yachten erfolgen.

Unterstützung

Das Konzept wird getragen vom Museumshafen Flensburg e. V. und findet die volle Unterstützung des Vereins Salondampfer ALEXANDRA, des Schiffahrtsmuseums, des Quartiers Norderstraße/Schiffbrücke mit der Interessensinitiative „Lebendige Altstadt Hafen/Nordertor e. V.", der FTS sowie der IHK zu Flensburg. Es ist zu erwarten, dass das Konzept auch in der Bevölkerung auf breite Akzeptanz stößt, denn es führt zu einer intensiven Belebung der Hafenwestseite und bietet auf der gesamten Promenade eindrucksvolles „Augenfutter".

Rainer Prüß, Günther Wulf

Calypso, Rum & Sklaverei

Die Flensburger Schifffahrtsgeschichte ist ohne die Westindienfahrt und die Jungferninseln St.Croix, St. Thomas und St. Jan nicht vorstellbar. Als Kolumbus hier nach monatelanger Reise das erste Mal wieder festen Boden unter die Füße bekam, begegnete er Eingeborenen, die mit Rum nichts zu schaffen hatten. Heute haben die meisten Bewohner dieser ehemals dänischen Inseln eine dunkle Hautfarbe und sind Teil eines dunklen Kapitels der europäischen Kulturgeschichte.

Die „Westindischen Inseln" sind heute ein Touristenparadies mit weißen Sandstränden unter idyllischen Palmen, mit herrlich warmem Meerwasser und angenehm kühlen Brisen. Man denkt kaum daran, dass hier noch in der Mitte des 19. Jahrhunderts Flensburger Segelschiffe Rohrzucker, Rum und andere exotische Erzeugnisse verluden und nach Flensburg brachten. Damals gehörten sowohl Flensburg als auch die westindischen Inseln St. Thomas, St. Croix und St. Jan zum dänischen Gesamtstaat. Die Verbindung zwischen Flensburg und Westindien währte fast 110 Jahre: von 1755 bis etwa 1864. *

Das ist lange vorbei, aber noch heute mischen sich auf den Inseln St. Croix, St. Thomas und St. Jan Calypsoklänge mit dänischen Straßennamen. In den Städten Frederiksted, Christiansted und Charlotte Amalie erinnern schöne alte Gebäude an die „Dänenzeit", und in manchem alten Gemäuer findet man Ziegel aus Ziegeleien an der Flensburger Förde. Die Größe dieser drei Inseln muss man sich etwa vorstellen wie Fehmarn, Föhr und Fanø; auf einer Weltkarte nehmen sie sich aus wie Fliegendreck, aber hier wurde Weltgeschichte geschrieben.

Kolumbus landete 1492 auf „Ay-Ay" und er gab der Insel den europäischen Namen St. Croix (Santa Crux). Er stieß dort zwischen Palmen und unwegsamem Gestrüpp auf Kariben und Arawaks, die er bekanntermaßen fälschlich für Inder hielt und sie deshalb „Indianer" nannte. 150 Jahre später begann nach ersten spanischen, englischen, holländischen und französischen Versuchen die dänische „Invasion". Man hoffte auf wertvolle Metalle und Rohstoffe und der dänische König gewährte Privilegien und Zollfreiheit, um das Geschäft anzukurbeln. Die neu gewonnenen Eilande sind Teil der Jungferninseln – das klingt harmlos – aber schon die Anreise war lang und strapaziös, und die Seeleute nannten nicht umsonst die Karibik den „Eingang zur Hölle". Millionen Moskitos umschwärmten die Häfen und brachten Malaria und Gelbfieber, chronische Erkrankungen und oftmals den Tod. Viele raffte es schon auf der langen Reise dahin: Skorbut!

Es erwies sich als schwierig, dänische Kolonisten zu gewinnen. Das Klima war mörderisch und Europäer waren den Anforderungen landwirtschaftlicher Arbeit unter diesen Bedingungen nicht gewachsen. So brachte 1673 das erste dänische Sklavenschiff 103 Sklaven von Afrika nach St. Thomas und damit begann auch für Dänemark der rege europäische „Dreieckshandel". Vereinfacht gesagt: man segelte nach Afrika, kaufte Sklaven, Gold und Elefantenzähne, tauschte diese „Ware" in Westindien gegen Rohrzucker und segelte ihn nach Hause, um ihn dort zu raffinieren. Allein von 1778 bis 1787 brachten 17 dänische Schiffe 6.503 Schwarzafrikaner nach Westindien, davon starben 1.056 auf der Reise. Man muss nur einen Blick auf den „Stauplan" eines Sklavenschiffes werfen und begreift die unvorstellbaren Verhältnisse der Überfahrt. Auf einem 31 m-langen Schiff waren 452 Menschen zusammengepfercht und die Reise dauerte Monate. Die Arbeit auf den Plantagen war hart und unmenschlich und die Sterblichkeit groß, so dass ständig neue Sklaven gekauft werden mussten.

Wieviel Sklaven von Afrika nach Dänisch-Westindien verschleppt worden sind, können die Historiker heute nur schwer ermitteln. Schätzungen gehen von etwa 60.000 dänischen Verschleppungen aus, und das sind nur etwa 2% der gesamten europäischen Transporte! Wegen der barbarischen Zustände war Dänemark das erste Land, das 1792 den Handel mit Sklaven verbot, aber erst 1848 führten Unruhen mit Demonstrationen und Plünderungen auf St. Croix zur endgültigen Freilassung der dänischen Sklaven.

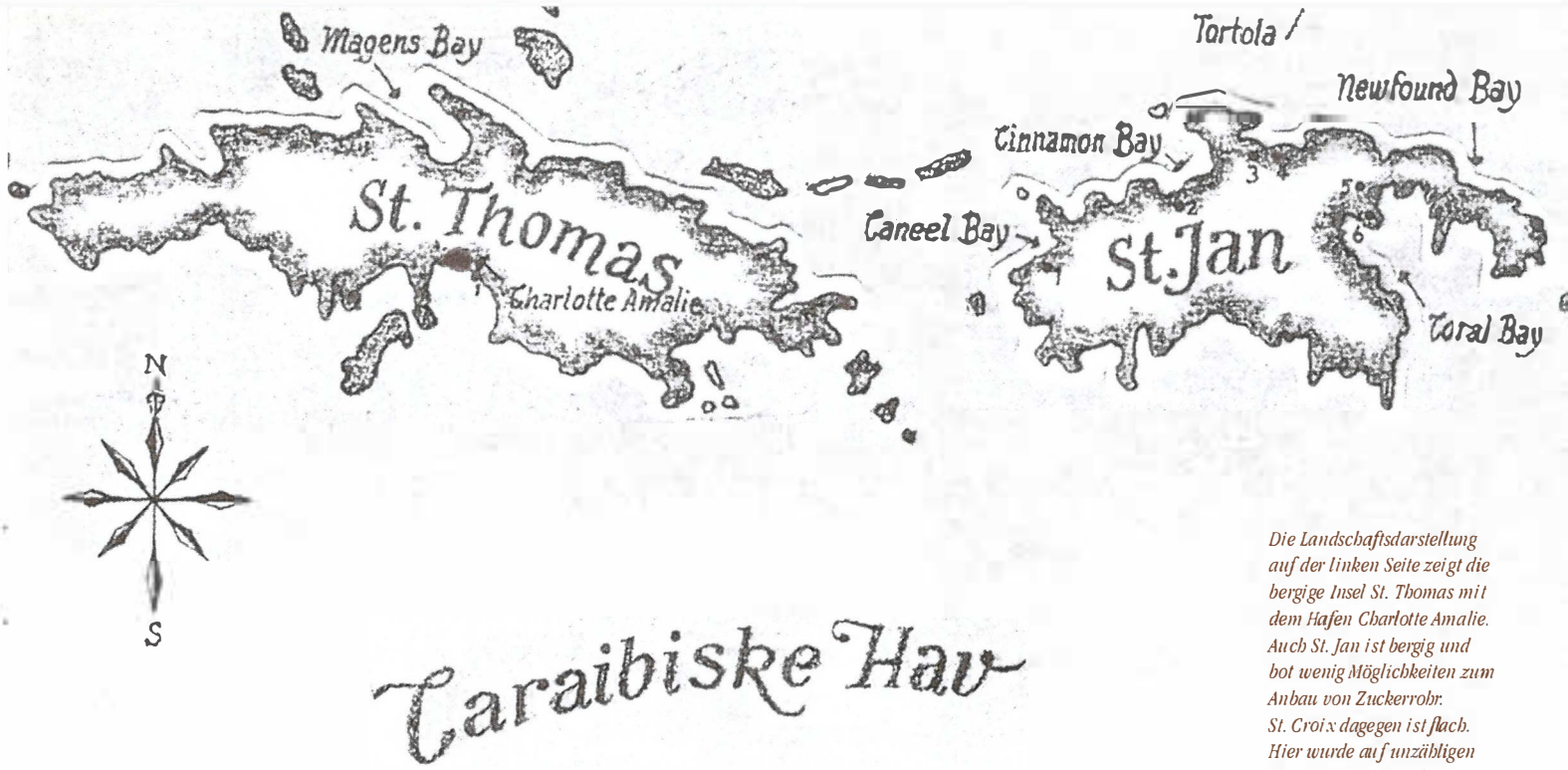
Wie sagte ein Besucher bei einer Führung im Flensburger Zuckerhof: „Das ist ja kein Wunder, dass im Flensburger KBA die Autofahrer geknechtet werden, Sklaverei hat hier ja Tradition!"

Nach dem derzeitigen Stand der Forschung waren keine Flensburger Schiffe am Sklavenhandel beteiligt. Sie brachten Bauholz, Mauersteine, Dachpfannen und andere Bedarfsgüter auf die karibischen Inseln, aber der Zucker und der Rum wurde natürlich von Sklaven produziert und so ist auch die Flensburger Geschichte des Zuckers und des Rums untrennbar verbunden mit diesem unsäglichen Kapitel europäischer christlicher „Kultur".

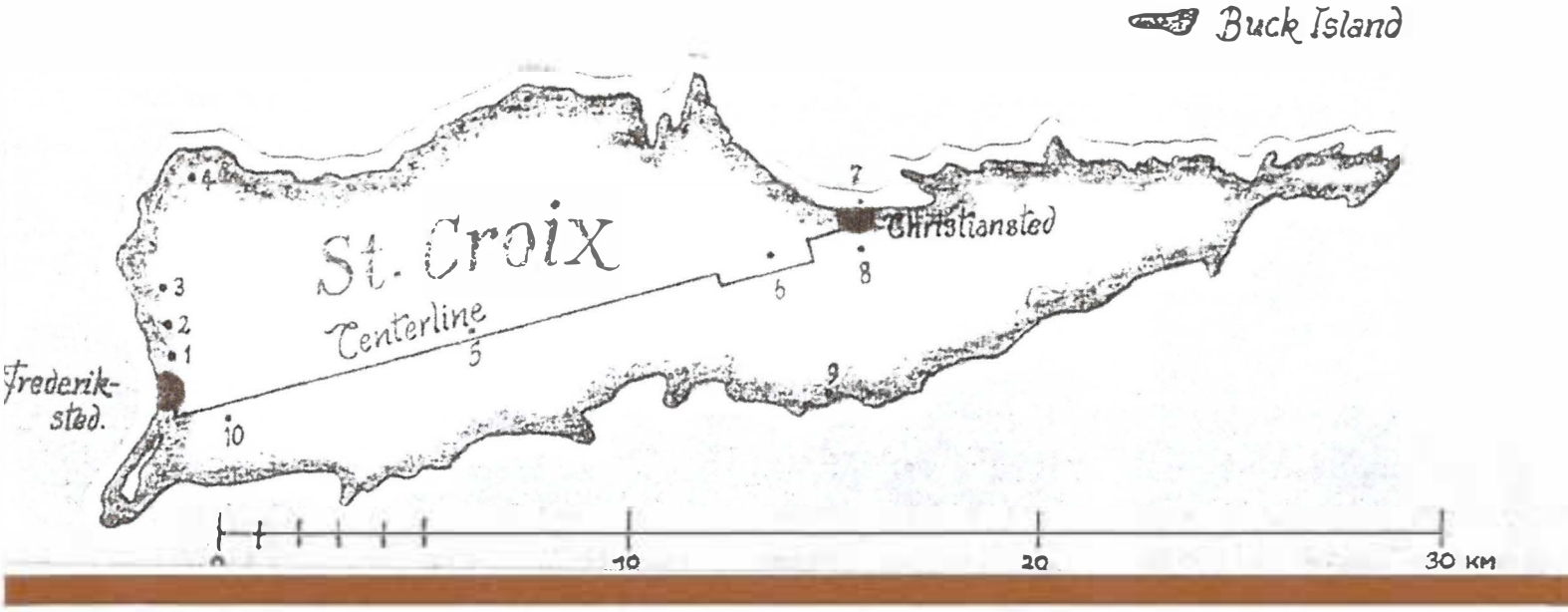
Die Geschichte der Menschenrechte als Geschichte von Freiheit und Selbstbestimmung und Unversehrtheit nimmt im Jahre 1679 ihren Anfang mit der „Habeascorpusakte" (lat. „du habest den Körper). Die europäische Sklaverei dauert bis heute.

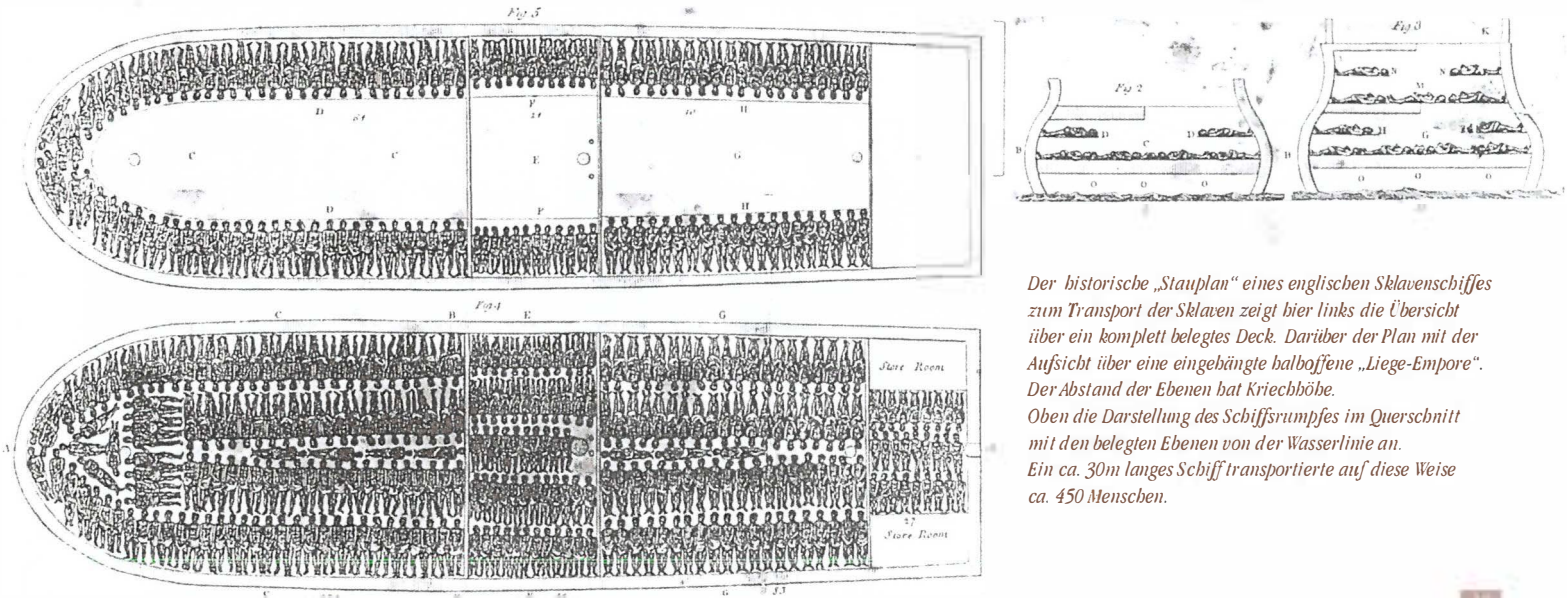
Kultur und Zivilisation sind eben nicht gerade geprägt von rasantem Fortschritt. Manchmal ist es hilfreich, sich daran zu erinnern. *R.P.*

** zitiert nach Hans Rühmann, „Von Flensburg nach Westindien". GFSG (Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte Heft 27). Das Buch stellt sehr informativ diesen Teil der Flensburger Geschichte dar. Zu beziehen über den Buchhandel oder im Schiffahrtsmuseum.*



Die Landschaftsdarstellung auf der linken Seite zeigt die bergige Insel St. Thomas mit dem Hafen Charlotte Amalie. Auch St. Jan ist bergig und bot wenig Möglichkeiten zum Anbau von Zuckerrohr. St. Croix dagegen ist flach. Hier wurde auf unzähligen Plantagen Zuckerrohr angebaut. Der daraus auf der Insel gebrannte Rob-Rum hieß treffend „Kill-Devil".





Der historische „Stauplan" eines englischen Sklavenschiffes zum Transport der Sklaven zeigt hier links die Übersicht über ein komplett belegtes Deck. Darüber der Plan mit der Aufsicht über eine eingehängte halboffene „Liege-Empore". Der Abstand der Ebenen hat Kriechhöhe. Oben die Darstellung des Schiffsrumpfes im Querschnitt mit den belegten Ebenen von der Wasserlinie an. Ein ca. 30m langes Schiff transportierte auf diese Weise ca. 450 Menschen.

Im Kontor wird's eng!
Neue Steuermänner auf der Museumswerft

FÖRDERVEREIN
MUSEUMSWERFT
FLENSBURG

Markus Edinger. Er wird demnächst als zweiter Geschäftsführer einer der neuen Steuermänner auf der Museumswerft sein. Seit 1996 hat er sich für diesen Einsatz vorbereitet. An der Meisterschule für Handwerker in Kaiserslautern hat er seinen ersten Schliff bekommen. In der Praxis ging es anschließend zielorientiert weiter und aufwärts. Ein Studium in der Fachrichtung Holz- und Kunststofftechnik wurde mit Auszeichnung abgeschlossen. Er ist außerdem ausbildungsberechtigt und zusätzlich in den Bereichen REFA und Arbeitssicherheit qualifiziert. Danach hat er mehrere Jahre Reise- und Freizeitmobile entwickelt, konstruktiert und dazu die Produktionsabläufe vorbereitet. Als Projektmanager war er dann später leitend verantwortlich für die Erfindung, Entwicklung und Durchführung neuer Produktpaletten mit entsprechender Budgetierung und Fertigungsoptimierung.
In der Zwischenzeit wurde für die Museumswerft nach vielen kostenträchtigen Umzügen und Irrwegen die Standortfrage verbindlich entschieden. Damit war der Weg endlich frei für eine vernünftige Entwicklungs- und Personalstrategie und für Markus Edinger wurde endlich der Wechsel zur Museumswerft möglich. Zunächst als Praktikant von März bis September 2002 tätig, ist er jetzt Student an der Akademie der Wirtschaft in Hamburg. Und mit einem Abschluss als „Technischer Betriebswirt" im Mai 2003 wird Markus Edinger als 2. Geschäftsführer der Museumswerft seine Tätigkeit bei uns aufnehmen.

Und das ist gut so. Denn die Werft verfolgt zielstrebig ihr inzwischen hinlänglich bekanntes Konzept: Schiffbau an der Schiffbrücke, lebendig und sehenswert. Und das mit existenzsichernden Dauerarbeitsplätzen. Kein einfacher Weg. Aber die Beschäftigten selbst wollen mit ihrer gemeinnützigen Aufgabe ein ausgeglichenes betriebswirtschaftliches Ergebnis erarbeiten und so sich schrittweise von der Anschubfinanzierung lösen.
Das gilt für alle Unternehmensbereiche, die zu diesem Zweck teilweise neugeordnet werden.

Der Zweite im Bunde ist Andreas Benthien. Er ist Bootsbauer und kommt aus Hamburg. Auch er wollte schon 1998 zu uns kommen, aber als Familienvater kann Andreas sich auf vage Aussichten und Zusagen nicht einlassen. Wie gesagt: Die Standortfrage... deshalb ging er zunächst nach Bayern an den Chiemsee. Dort wird auch in Holz gebaut, allerdings leichter und in vielen Fällen auch nobler aber eben vielfach mit reichlich Epoxyharz und flüssigem Gummi. Es bedeutet viel und sagt einiges über unser Konzept, wenn so ein Mann sich hartnäckig um eine Betätigung auf der Museumswerft bemüht. Jedes Jahr schaute er bei uns rein und fragte wie's denn so wäre mit der Stadt und so. Naja, ihr kennt ja die Geschichte. Aber nun ist es endlich soweit. Der 1. März ist sein erster Arbeitstag auf der Museumswerft und auch er ist geschäftsführend tätig. Er wird ganz entschieden dann in die Speichen greifen, wenn es gilt, den Kurs für einen der zahlreichen Schiffbauprojekte abzustecken. Unter anderen gibt es schon einen ultimativen Termin für den Stapellauf der „Dansk Jagt". Der ist aber derart ultimativ, dass er noch ganz geheim ist.

Der Dritte im Bunde heißt Sönke Grimm, ist Diplomgeograf und Kulturmanager und mit dieser Qualifikation zuständig für Angebote und Konzeptfinanzierung im museumspädagogischen Bereich. Dieser Bereich soll verstärkt ausgebaut werden. Das fordert ihn heraus... Aber: „Ich hätte hier nicht angefangen, wenn ich von dem Konzept, den Leuten und dem Potential der Werft nicht überzeugt wäre." Aus seinem Munde klingt das glaubwürdig. Seit Januar hat er als Praktikant schon verschiedene Projekte mit Erfolg akquiriert. Dabei dürften ihm seine speziellen Kenntnisse über das „Fundraising", die er in einer zweiten Diplomarbeit nochmals vertiefte, sehr hilfreich gewesen sein. Ab 1. April und dann fest eingestellt, wird Sönke Grimm den museumspädagogischen Bereich weiter ausbauen, der so erfolgreich als „Werft für Kinder" von Ingrid Illias begonnen und von Anja Bulicek fortgeführt wurde.
Mit dem Projekt „Ein Schulschiff für Flensburg" wurde dieser Weg auf der Ebene der Schüler- und Jugendarbeit konsequent fortgesetzt. Einige der beteiligten Flensburger Schulen überlegen sich bereits, den Werkunterricht gänzlich auf die Museumswerft verlegen. Die Museumswerft ist auf diese Entwicklung vorbereitet.

Markus Edinger, 2. Geschäftsführer

Andreas Benthien, Bootsbauer

Sönke Grimm, Diplomgeograf und Kulturmanager

Das Gelände der Museumswerft an der Flensburger Schiffbrücke, hier aus gehöriger Perspektive bei einer Kletterpartie aus dem Großmast eines Museumsschiffes aufgenommen.

An einem geschnitzten Schild von unserer Bildhauerin Silke Maria Heintzmann, überdies farbig gestaltet, erkennt der Besucher das Werftkontor der Museumswerft. Es strahlt genauso schwedischrot wie alle anderen Werftgebäude. Hier im Kontor werden Ideen geboren und Projekte entwickelt, Interessenten beraten und Kosten kalkuliert aber auch Ausbildungsverträge unterschrieben. Dazu kommt hin und wieder ein Klönschnack mit den Nachbarn von der Alex oder aus dem Museumshafen. Und wenn dann auch noch die Einzelheiten für das nächste Schulprojekt mit der Klassenlehrerin durchgesprochen und dazu die Baupläne ausgerollt werden müssen kann es im Werftkontor schon mal drängelig werden. Und besser wirds nicht. Denn bis zum Mai kommen drei Neue hinzu. Dafür können wir dann unsere Gedanken flink austauschen und schon mal am Telefon durch bloßes Mithören und Kopfnicken alles klar machen.

Und das ist gut so, denn alle ziehen am gleichen Strang: Die Werft soll ihr Attraktivitätspotential voll ausschöpfen und mit ihren verschiedenen Angeboten ein ausgeglichenes betriebswirtschaftliches Ergebnis erwirtschaften. Dafür wird die Geschäftsebene verbreitert. Drei dafür qualifizierte zusätzliche Mitarbeiter werden diese Aufgabe mit anpacken. Uwe Kutzner setzt voll auf seine neuen Mitarbeiter: „Fünfzehn Arbeitsplätze sollen zukunftssicher gemacht und der Generationenwechsel mit einem kompetenten Team in der Geschäftsführung eingeleitet werden. Alle drei Neuen bringen eine solide Berufserfahrung und spezielles Fachwissen mit. Die Leute auf dem Platz draußen sollen merken, dass es voran geht, trotz leerer Kassen. Alle sind sich klar über den schwierigen Weg. Aber es gibt nur ein Voraus kein Zurück! Und alle wissen das, und alle wollen das."

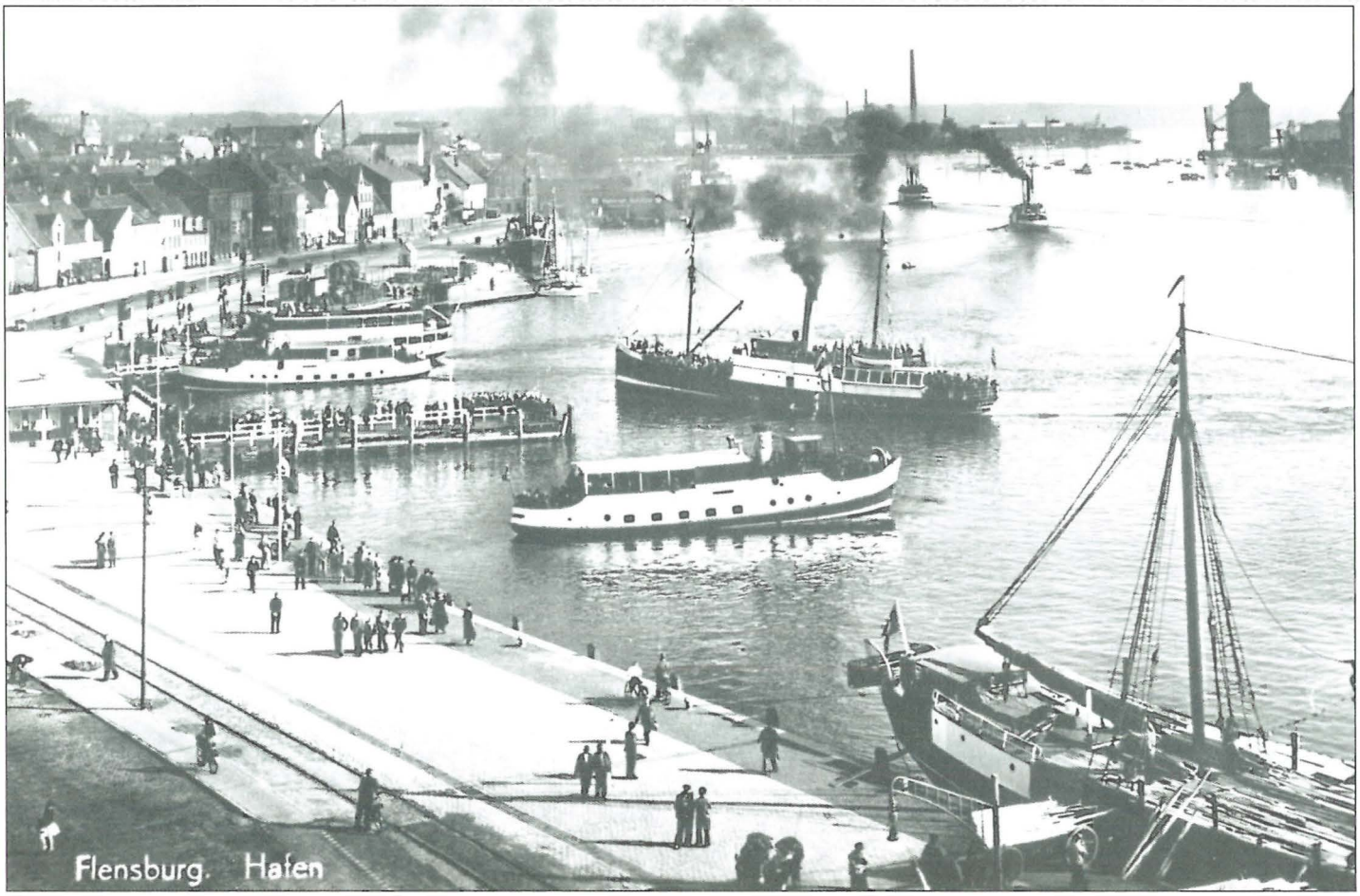
Aber ganz vorne steht zunächst der Museumsbetrieb auf dem Programm. „Wir wollen, dass sich unsere Besucher in den Werftalltag vor 150 Jahren zurückversetzen, wenn sie zu uns kommen. Aber es ist nicht nur Zuschauen, sondern auch Selbermachen angesagt. Wo sonst können Museumsbesucher den Leuten bei der Erwerbsarbeit zuschauen und mitmachen? Deshalb müssen für die Besucher Boote gebaut werden. In diesem Punkt verlassen wir uns auf unseren Teamkollegen Andreas Benthien. Als gelernter Bootsbauer und Sozialwirt ist er zuständig für die Verknüpfung von Pädagogik und Handwerk. Hierzu Andreas: „Effektive Handwerksarbeit und musealer Schaubereich müssen auf der Museumswerft Hand in Hand gehen. Das reizt mich sehr. Dabei liegt mir auch die Technik- und Sozialgeschichte am Herzen. Schließlich bauen unsere technischen Neuerungen auf den überlieferten Kenntnissen und Erfahrungen unserer findigen Vorfahren auf. Für die Betroffenen war diese Entwicklung oft sehr entbehrungsreich und mit großer Not verbunden. Für die Romantisierung von Geschichte und ihrer Produkte habe ich deshalb wenig Verständnis."

Alle sind sich mit Markus Edinger einig: „Wir wollen ein lebendiges Museum auf hohem Qualitätsniveau anbieten und dabei gezielt das touristische Besucherpotential ansprechen. Und was sagt Uwe Kutzner dazu, der 1996 gegen eine ganze Reihe von Bedenkenträgern sein Werftkonzept umgesetzt hat?

„Das habe ich nicht alleine gemacht, und ich hätte es auch nicht alleine geschafft. Was hier zu sehen ist haben Frauen und Männer aufgebaut, die vorher auf dem Arbeitsmarkt als kaum vermittelbar galten. Allein die existenzielle Perspektive hat diese Menschen motiviert. Nur weil diese Menschen sich gegen alle Widerstände nicht haben unterkriegen lassen und von vielen Seiten dabei auch finanziell unterstützt wurden, ist es jetzt möglich, Schüler und Jugendliche und das von der Stadt Flensburg so besonders favorisierte touristische Potential anzusprechen. Vor diesem Hintergrund freue ich mich außerordentlich darüber, dass mit dem links vorgestellten Team nicht nur der Generationswechsel rechtzeitig eingeleitet, sondern auch in fest abgesteckten gemeinnützigen Arbeitsbereichen professionell gearbeitet wird. Ich bin sehr glücklich über diese Entwicklung und lade alle ehemaligen Kontrahenten herzlich ein, sich mit uns gemeinsam darüber zu freuen."

Das Schild Werftkontor links der Eingangstür zeigt sich von diesen Veränderungen unberührt. Wie immer verbreitet es unsere stille Zuversicht und leuchtet dabei in farbiger Heiterkeit. Vielleicht ist das ein Teil unseres Erfolges gegenüber den Bedenkenträgern. Könnten wir sie doch überzeugen und uns gemeinsam freuen!

Andreas Benthien, Markus Edinger,
Sönke Grimm und Uwe Kutzner



Eine historische Aufnahme aus dem Flensburger Hafen. Wenn Sie dazu mehr interessante Details wissen, schreiben Sie uns, mailen Sie oder rufen Sie an. Auch das Schiffahrtsmuseum würde sich freuen.

Bewegung im Hafen

Bildbetrachtung *von Rainer Prüß*

1939. Großer Auflauf im Flensburger Hafen. Offensichtlich gibt es eine gemeinsame Ausfahrt der Fördedampfer. Passagierdampfer HABICHT (Bj.1897) hat gerade rückwärts abgelegt und dreht. Die kleine weiße FORELLE wartet, damit sie der HABICHT nicht in die Quere kommt. Im Hintergrund dampfen ALEXANDRA (Bj.1908) und ALBATROS (Bj. 1912), ALEXANDRA natürlich vorneweg. Die LIBELLE, Schwesterschiff der FORELLE (beide Bj. 1934), liegt noch mit einem weiteren Passagierschiff an der Brücke. Sie schieben mit Fahrt voraus in die Leinen und warten, bis die anderen weg sind. Wir wissen nicht, aus welchen Anlass diese Geschwaderfahrt stattfindet. Es stehen viele Schaulustige am Ufer. Wochenende? Das Leben im Hafen geht offensichtlich seinen gewohnten Gang, denn im Vordergrund wird ein Schoner entladen. Die Masten sind schon niedriger als bei einem reinen Segler. Offensichtlich ist das Schiff stark motorisiert, aber das Ruderhaus ist noch niedrig, damit beim Segeln der Baum darüberpasst. Die Decksladung kommt wahrscheinlich aus Skandinavien, vielleicht auch Polen? Das Holz wird per Hand auf einen Pferdewagen geladen, wie er heute als Ausstellungsstück am Bohlwerk des Museumshafens steht. An der Pier des jetzigen Museumshafens liegt ein großes Frachtschiff. Ein etwas kleineres liegt an der Pier vor der linken Häuserzeile der Schiffbrücke, die hier im Bild mit dem alte Sonnberg-Rum Gebäude – jetzt Hansens Brauerei – beginnt. Über den Dächern dieser Fassaden guckt der eigentümliche Dreibein-Kran am alten Standort der Werft hervor (jetzt FWN /FFB). Der Schiffbrückkai zeigt hier noch einen großen Knick in der Mitte. Der wurde später begradigt, „modernisiert". Auf diesem Bild sind auch schon die kleinen Pavillons auf der Pier „wegmodernisiert", die man auf dem kleinen Foto unten noch hinter den Eisenbahnwaggons sieht. „Flurbereinigung". Erst wird alles am Lineal ausgerichtet und leergefegt, hinterher wird dann irgendwann „renaturiert". Aber eine Pflasterstein-Ausstellung ist ja auch schön.

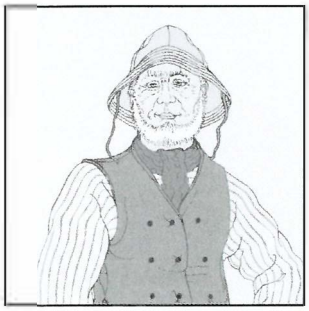
Rechts im Hintergrund des großen Fotos ist das klinkergemauerte Lagerhaus an der Hafenostseite zu erkennen. Davor liegen in weit ausgedehntem Bojenfeld die Yachten des FSC. Die mussten ihren Platz in den 60er Jahren räumen. Jetzt liegen wieder Yachten im Innenhafen. Macht ja nix. Die Menschen wollen beschäftigt werden. Wie bei den Einkaufspassagen, erst raus auf die Wiese, dann wieder rein in die Stadt. Für die Baugeschäfte ist das natürlich gut. Wie heißt es doch: Leben ist Bewegung. Und wenn sich im Hafen was bewegt, fällt das ja schon auf. Also: Bringen wir doch Bewegung in die Sache. Siehe Konzept „Historischer Hafen Flensburg". ■

Dänischer Seemann

Deutscher Seemann

Elblotse

Dänischer Skipper



Dänischer Skipper von Fanø

Kleidung ist immer eindeutig Ausdruck von Stand und Herkunft gewesen. Das heute so berühmt-berüchtigte blau-weiss gestreifte Finkenwerder Fischerhemd wies den Träger eindeutig als Finkenwerder Fischer aus. Das gleiche gilt für den Hut oder die Mütze. Hier gibt es zwar in den Reihen der Mannschaft nach Rang und Stellung größere Spielräume, aber wenn ein Matrose in eine Kneipe kam, wusste man in der Regel, mit wem man es zu tun hatte.

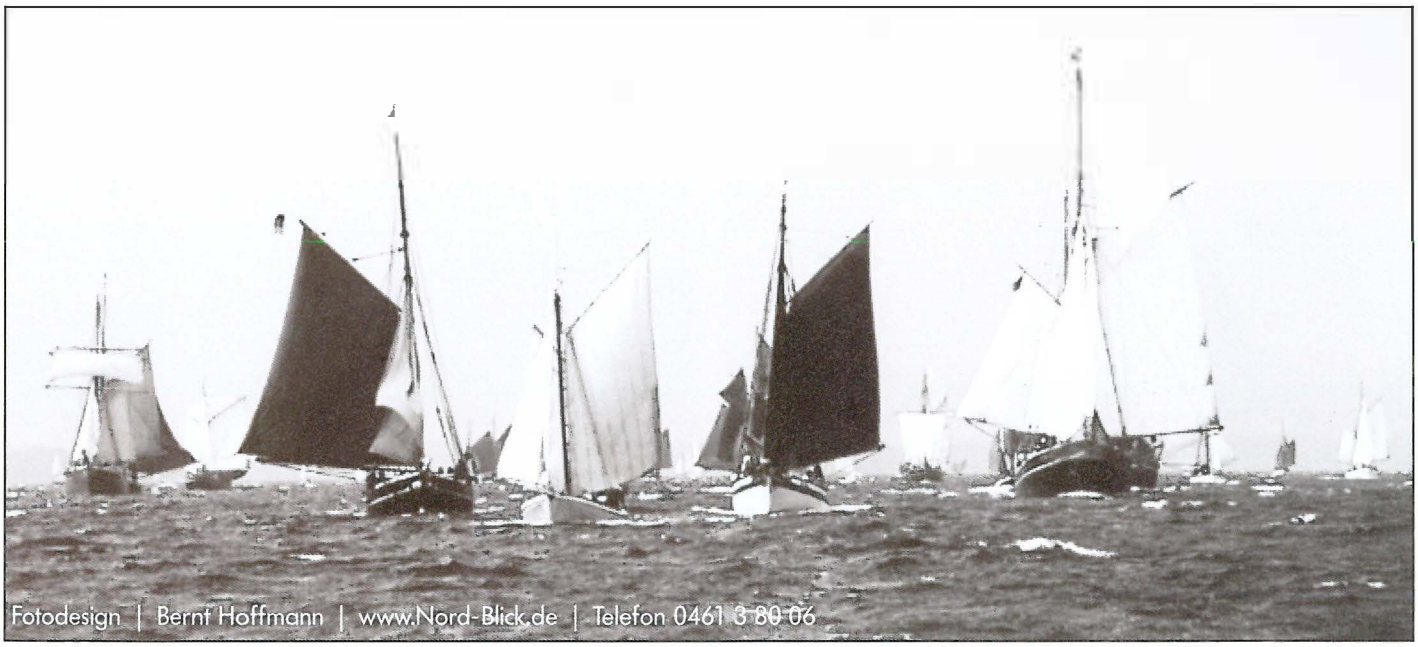
Holsteinischer Seemann

De Schipper und sien Mütz

„Schipper", das ist im niederdeutschen Sprachgebrauch der Schiffsführer in der Küsten- und Kleinschifffahrt. Oft war es auch der Eigner, der mit einem Jungen und einem „Macker" einen Ewer oder Kutter oder eine Jagt oder mit ein, zwei Mann mehr einen Frachtschoner fuhr. Gehörte das Schiff einem Reeder oder waren die Besitzverhältnisse in Parten geteilt, war der Schiffsführer ein „Setzschiffer". Kapitäne gab es erst auf größeren Schiffen. Das Wort „Kapitän" stammt aus dem italienischen Capitano von Caput, lat. Oberhaupt der Schiffsführung auf einer Galeere (vergl.: „Was ist ein „Schiff" Hafenblatt Nr. 12). Ein Schiff zu führen, setzte große Erfahrung und detaillierte Kenntnisse in der Navigation voraus. Die ersten Navigationsschulen wurden durch Initiative von König Christian IV. 1640 ins Leben gerufen und waren zunächst reine Privatschulen, auf denen erst das Steuermannspatent und danach das Kapitänspatent erworben werden konnte. (Schleswig-Holstein gehörte seinerzeit bis Hamburg-Altona zum dänischen Gesamtstaat). „Kommandeur", diesen besonderen Titel erhielten die Kapitäne der Walfangschiffe. Wegen der außergewöhnlich schwierigen navigatorischen und seemännischen Erfordernisse der Eismeerfahrt genossen sie eine hohe Reputation. Eismeerfahrt galt als Meisterstück der Seefahrt. Mit dem Privileg der Titelsführung durften die Kommandeure als Hauptflagge die dänische Orlogsflagge, den Danebrog mit Schwalbenschwanz und der Königskrone führen, vermutlich wegen der wirtschaftlichen Bedeutung der Rohstoffgewinnung aus Walprodukten. Die Kommandeure der Walfangschiffe waren mitunter reicher als ihre Reeder. Die Friedhofstafeln auf Amrum, Föhr und Sylt legen Zeugnis davon ab. Dieses Privileg – in Friedenszeiten eine besondere Ehre – erwies sich jedoch in Krisen- und Kriegszeiten als Nachteil, denn während der Kontinentalsperre, der Besetzung Europas durch Napoleon, wurden viele Walfangschiffe gekapert und damit dem Wirtschaftsleben entzogen. Aus heutiger Sicht war die Walfangzeit das Zeitalter der Tranfunzeln und Fischbeinstäbchen in der Korsettage der Damen. Wer sich für die Kleidung der Seeleute interessiert, dem sei ein wunderschön illustriertes Buch empfohlen aus dem auch diese Abbildungen stammen: Per Bøgh: „Fra busseronne til matroskave, die Bekleidung des Seemanns durch die Jahrhunderte", Skib-Forlag, Stenstrup, DK.

Gerd Bücker

Rum-Regatta vom 30. Mai - 1. Juni. Diesmal wird karibisch Rum-gefeiert!



„Er war ja einer der Söhne der Stadt ...“

Hans Christian Brodersen (1823 – 1889)
Kapitän und Reeder in Flensburg

Seit dem Spätherbst des letzten Jahres verfügt das Schiffahrtsmuseum über ein hochinteressantes und auch künstlerisch wertvolles Ölgemälde als Ergänzung zur Darstellung der Flensburger Reederfamilie H. C. Brodersen (1823-1889). Dabei handelt es sich um eine Ansicht des Flensburger Hafens, die Jens Thielsen Locher (1825-1869) 1866 gemalt hat. Das besondere an dieser Vedute ist neben der wiedererkennbaren kleinteiligen Silhouette der Stadt im Hintergrund die Präsentation eines Großseglers unter dänischer Flagge, der in den Hafen einläuft. Noch hat die Bark fast alle Segel gesetzt und zeigt dem Betrachter ihr breites Heck; am Fockmast weht die Reedereiflagge: ein rotes B auf weißem Tuch. Im Vordergrund ist ein vollbesetztes Ruderboot in der Höhe einer Festmachertonne zu erkennen.

Auch wenn der Schiffsname uns unbekannt ist, wissen wir, dass diese Bark zur Flotte des erfolgreichen Reeders H. C. Brodersen gehört. Höchstwahrscheinlich ist es die CATHARINE.

Als junger Kapitän hatte er 1846 die Handelsniederlassung auf St. Thomas – eine der dänisch-westindischen Inseln – von seinem verstorbenen Vater Joh. Friedr. Brodersen (1795-1846) übernommen. Es gab damals keine andere Vertretung Flensburger Handelshäuser auf St. Thomas. Der größte Teil der Ware wurde vom Schiff aus verkauft. Brodersen lebte bis 1865 überwiegend auf dieser Insel und beantragte 1848 beim Gouverneur einen Bürgerbrief, den er auch erhielt. Nach 1857 baute er dort eine eigene Reederei auf, besaß selbst Schiffe bzw. war an ihnen beteiligt. Zu Hause in Flensburg versorgte er die verwitwete Mutter und die fünf Geschwister, darunter auch zukünftige Kapitäne.

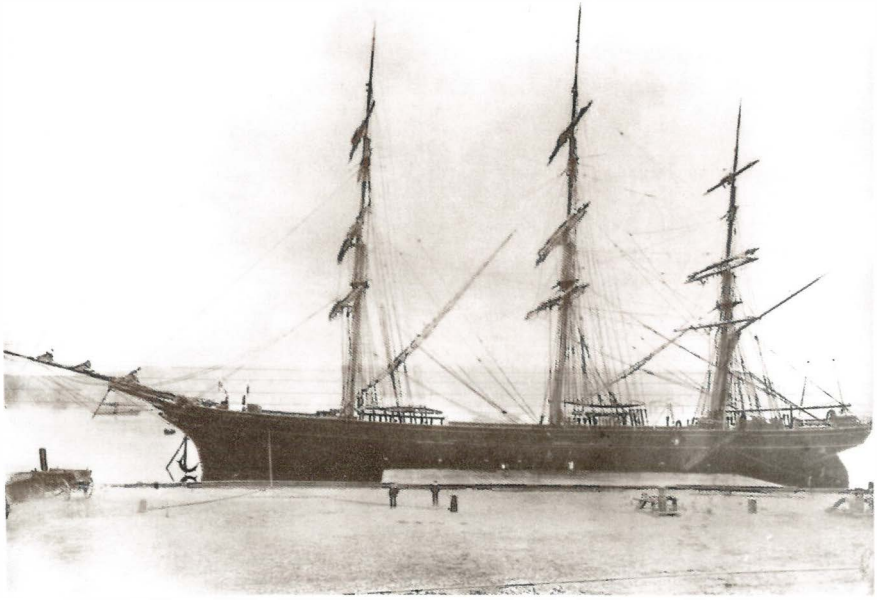
Das Schiffahrtsmuseum besitzt etliche „Porträts“ seiner Schiffe aus dieser Zeit. Dazu gehören die Brigg MAYOR WOLFF, die Barken RENNER, JOHANN BRODERSEN und DORIS BRODERSEN. Das letztgenannte Schiff trägt den Namen seiner Frau, das Kommando übernahm sein Bruder, der Kapitän Joh. Friedr. Brodersen (1825-1868).

Es existiert im Museum ein Gemälde von der Hand Jens Th. Locher, datiert 1864, welches H. C. Brodersen in Auftrag gegeben hat. Es ist eine bekannte Ansicht der gebirgigen Hafenstadt Charlotte Amalie auf St. Thomas. In der Bucht liegen fünf Brodersen-Schiffe auf der Reede, zu erkennen an der Reedereiflagge. Zwei Jahre später malte Locher jenes uns bereits bekannte Flensburger Hafenbild. Locher, in Flensburg geboren und in den Künstlerkreisen von Kopenhagen gut bekannt, hatte zuvor die RENNER (1859) und die DORIS BRODERSEN (1862) konterfeit.

Bereits 1857 hatte H. C. Brodersen in Flensburg die Tochter des früheren Kapitäns und jetzigen Gastwirts Peter Jordt (1802-1875) geheiratet. Das Paar lebte zunächst bei dem Schwiegervater in der Roten Straße. Später erwarb Brodersen dort ein Grundstück samt Gebäude. Es lag am Mühlenstrom vor dem Roten Tor, von wo er als Schiffsreeder weiterhin seinen Engrosgeschäften mit Westindien nachging.

Der Flensburger Hafen von Jens Th. Locher, signiert und datiert 1864

St. Thomas und die Brodersen Flotte von Jens Th. Locher, signiert und datiert 1866



Vollschiff DORIS BRODERSEN in Flensburg Fotografie. 1877

Nach der Trennung der Herzogtümer Schleswig und Holstein 1864 vom dänischen Gesamtstaat, die den allmählichen Niedergang des einst so erfolgreichen Westindienhandels für Flensburg bedeutete, blieben die Brodersen-Schiffe auf St. Thomas beheimatet. Ihre Reiseziele lagen jetzt aber immer häufiger in Südamerika und Ostasien.

In Flensburg nun zu Hause setzte sich Brodersen unermüdlich für die Dampfschifffahrt ein. Aus eigener Erfahrung hatte er die Vorzüge dieses neuen Verkehrsmittels bei seinen Fahrten über den Atlantik kennengelernt. Trotz vieler veröffentlichten Gegenargumente wurde 1869 die sogenannte „Flensburger Dampfschifffahrt-Gesellschaft von 1869" (kurz die „69er") gegründet. H. C. Brodersen gehörte zu den Befürwortern dieser neuen Aktiengesellschaft und wurde von Beginn an zu einem der Direktoren ernannt. Ziel dieses Unternehmens war, mit Dampfschiffen die für diese moderne Technik benötigte Kohle aus England zu holen und mit weiteren Schiffen einen Linienverkehr zwischen Flensburg und anderen deutschen Ostseehäfen einzurichten.

Bald aber sah man die ersten Schiffe, die noch in England gebaut worden waren, auch im Mittelmeerraum auf dem Weg ins Schwarze Meer oder unterwegs durch den neuen Suez-Kanal nach Hinterindien und China.

Auf Grund des Erfolges war man nun auch in Flensburg bereit, eine Werft für den Eisenschiffbau zu errichten, zumal die Lieferzeiten der in England georderten Schiffe immer länger wurden. Auch bei der Gründung der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft im Jahr 1872 gehörte H. C. Brodersen zu den treibenden Kräften. Er wurde zugleich in den Aufsichtsrat der Werft gewählt. In wenigen Jahren besaß die „69er" eine Flotte von annähernd 12 Dampfschiffen, die bei der FSG vom Stapel liefen.

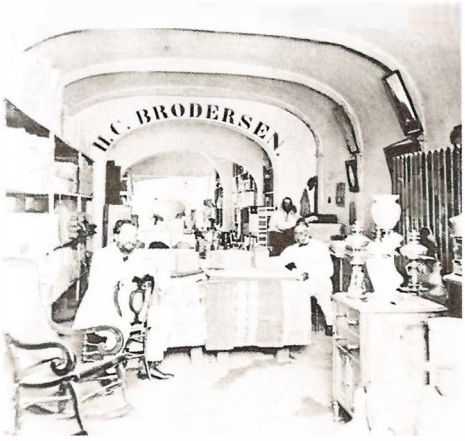
Brodersen selbst bestellte als Bau-Nr. 4 eine „neue" DORIS BRODERSEN (II) bei diesem Unternehmen, ein eisernes Vollschiff. Ihr gebührte der 1. Stapellauf im Jahr 1875!

Die Fotografie von 1877 zeigt dieses Schiff am Bollwerk in Flensburg kurz vor ihrer 2. Reise über Newcastle, Singapore, Hongkong nach Nagasaki. Ihren Heimathafen hatte sie wie die JOHANN BRODERSEN auf St. Thomas. Beide blieben bis 1890 als „Weltumsegler" der modernen Dampfschifffahrt gegenüber konkurrenzfähig. In jenem Jahr wurden sie verkauft. Denn 1889 war H. C. Brodersen verstorben. Auf dem Heimweg von der Werft hatte ihn ein durchgegangenes Pferd erschlagen.

Eine unüberschaubare Menschenmenge folgte seinem Sarg zum „Alten Friedhof".

„Selten ist ein Todesfall in Flensburg mit größerer Trauer und größerem Mitgefühl aufgenommen worden, bei dem die Leute der Schifffahrt und der Werft, wie viele der Bürger der Stadt den großen Verlust der Familie und der Stadt fühlten. Er war ja einer der Söhne der Stadt …"

Dr. Jutta Glüsing



Geschäftsräume in Charlotte Amalie auf St. Thomas Fotografie: Anfang der 1860er Jahre

Ein November in Venedig

Sonderausstellung im Flensburger Schiffahrtsmuseum, 12. April – 15. Juni 2003

Dr. Jutta Glüsing

Bilder von Erhard Göttlicher

Seit November 1999 arbeitete Erhard Göttlicher am Thema Venedig. Er, ein Künstler aus Norddeutschland, aber gebürtiger Grazer, entdeckte erst spät für sich diese Stadt an der Adria. Was musste geschehen, dass er mit seinen Malutensilien im Gepäck wiederholt über die Alpen zog? Eigentlich verdanken wir diese Bilder einem Zufall, um nicht zu sagen einem Unfall. Denn 1999 sollte Göttlicher zusammen mit einigen Künstlerkollegen aus dem Kreis der sog. „Norddeutschen Realisten" auf Einladung der Marine an Bord der GORCH FOCK eine Reise von Cuxhaven nach Lissabon unternehmen. Eine Knieverletzung gleich am 1. Tag zwang ihn, ein Krankenhaus aufzusuchen. Die GORCH FOCK segelte ohne ihn in den Atlantik. Nicht nach Lissabon, aber zur nächsten Station – nach Venedig – reiste Göttlicher diesem Segelschulschiff hinterher und malte sie vor venezianischer Kulisse, im November! Die damals entstandenen Bilder gehörten zu den besten Arbeiten der Ausstellung „Segel & Leinwand", die während des darauffolgenden Jahres 2000 in Berlin, Kiel, und Flensburg gezeigt wurden und in dessen Mittelpunkt die GORCH FOCK stand.

Göttlichers Venedig-Impressionen begeisterten damals auch einen Verleger, dessen Idee, zu einem außergewöhnlichen Venedig-Buch Bilder beizusteuern, sich der Künstler nicht entziehen konnte, wohlwissend, dass ein Venedig im Spätherbst dem Malerauge ein unbekanntes, nicht immer reizvolles Angesicht zuwenden würde. Wer die anderen Themenbereiche und Motivvorlieben dieses Künstlers kennt, weiß wohl, dass seine Weltsicht persönlichsten Entäußerungen gleichzusetzen ist, d. h. allemal Verzicht auf Klischees; das Unvergleichliche, das Besondere, aber auch das Befremdliche und Schmerzliche zum Gegenstand seiner Malerei zu machen, ist seine Stärke. Kein Wunder also, dass Göttlicher – so sein Anspruch – in Venedig kein Interesse am Markusplatz hatte, am Campanile; weder die großartigen Kirchenbauten noch die Seufzerbrücke reizten ihn. So finden sich auf seinen Bildern auch keine Gondeln, keine Tauben; selbst Menschen sind in seinem Venedig Nebensache und nicht vorhanden.

Was will dieser Künstler, der ausgerechnet im November in Venedig malt, uns eigentlich erzählen? Sich dabei dem Regen aussetzt und dem Hochwasser, das weite Teile Venedigs tagelang nur schlecht passierbar macht. Es ist ein sehr alltägliches Bild dieser jahrhundertealten Lagunenstadt; weit entfernt davon, deren einstiger legendärer Prachtentfaltung nachzuspüren, die Jahr für Jahr ein Millionenheer von Touristen anlockt in der Erwartung, einen Abglanz längst verwelkter Schönheit und vergangener Machtfülle zwischen Rialtobrücke und Dogenpalast zu erhaschen. Zu dieser Inszenierung einer unsäglichen Vermarktung passt die auf den Ansichtskarten ewig scheinende Sonne am blauen Firmament, als gäbe es sie immer noch: „La Seremissima" – die Strahlende.

Göttlicher führt uns auf seinen Bildern ein anderes Venedig vor, eines das sehr viel mehr an die Ursprünge dieser einmaligen Handelsmetropole erinnert. Unter Einbeziehung von über 100 Kanälen und der Errichtung zahlreicher Brücken entwickelte sich eine ganz ungewöhnliche Inselsituation innerhalb der Lagune. Jeder Palazzo, fast jedes Haus hat eine Wasserfront, zumindest sind die breiten Wasserstraßen – wie der Canale Grande – und die schmaleren mit wenigen Schritten zu erreichen, um dort ein Boot zu besteigen, das einen an sein Ziel bringt. Der Ortsunkundige allerdings verliert oft die Orientierung und muss aufpassen, nicht unversehens ins Wasser zu fallen.

Erhard Göttlicher durchstreifte auf Motivsuche dieses eher labyrinthische Geflecht aus engen schattigen Gängen, dem überbauten „sottopassaggio", die so charakteristisch für Venedig sind und überraschende Ausblicke auf die gegenüberliegende Häuserfront bieten. Offenkundig wird der Standort des Künstlers dort, wo er aus der Enge der dichten Bebauung ans Wasser tritt und über den kühlen Wellen des Canale Grande den einen oder anderen Palazzo porträtiert.

Es mögen zufällige Begegnungen sein, die dabei in Acryl und Bleistift festgehalten wurden; dennoch vermitteln sie mit Bedacht in ihrer alltäglichen Sehweise – losgelöst von allem Spektakulären venezianischer Marktschreierei und Maskerade – ein zeitloses Bild Venedigs.
Alles, was ausgeblendet wird, die lärmenden Lastkähne, die Motortaxen, die Vaporetti und die im „Doppel- und Dreierpack" dahintreibenden Gondeln samt der Touristenströme hüben und drüben am Canale Grande, verstärkt den Eindruck des Authentischen. Dazu gehören ohne Zweifel das brüchige Mauerwerk, der fehlende Farbanstrich, die geschlossenen und oft mit Brettern vernagelten Fenster. Sicher ist dieser Eindruck auch als ein Zerrbild einstiger Schönheit und Vollkommenheit aufzufassen, das sich nun in den trägen Fluten der Kanäle verliert.

Sind es Zeugnisse von Untergang und Verfall? Auch dies ist eine Möglichkeit, diese Venedigbilder zu interpretieren. Der Buchtitel, der nun auch der Ausstellung einen zusätzlichen Namen gibt, „Melanconia veneziana", verführt zu jener Betrachtungsweise, die nur noch Schatten der Vergänglichkeit wahrnimmt.
Noch ist Venedig keine Stadt auf dem Meeresgrund, kein versunkenes Vineta oder Atlantis. Stillstand hat sie erfasst, wie viele andere ehemaligen Metropolen auch, bewegungslos und weitgehend ohne Funktion, gemessen an ihrer früheren historischen und urbanen Kultur. Noch gehört Venedig nicht zu den „unsichtbaren Städten". Auf der Suche nach dem Ursprünglichen kundig geworden, überliefert Erhard Göttlicher mit seinem umfangreichen Bilderzyklus Fragmente einer einst vollkommenen Stadt im Meer.

Ein Luftbild aus den 80ern. Man sieht, wie sich die Au zur Förde schlängelt. Rechts das kleine „Meer" für die Opti-Jollen. Das Foto unten zeigt die alte Langballig-Au, an der Fischer ihre Netze trocknen.

Alter Hafen Langballigau

Der Fischer, der hier auf dem alten Foto sein Netzt flickt, ist sicher Geschichte, aber gefischt wird immer noch in Langballig und fangfrischen gebratenen Ostseehering gibt's natürlich auch ganz lecker, so wie es sich für einen kleinen Fischerhafen gehört. Die Mündung der alten Langballigau hat vor Zeiten den Hafen geschaffen, und viele Fischer haben hier ihren Lebensunterhalt gefunden. Hier lagen unzählige kleine Jollen und Fischerboote, hier war der Stützpunkt des Lotsenkutters für die Förde, der die Lotsen auf die großen Schiffe übersetzte, damit sie die schwierige Umrundung der Halbinsel Holnis begleiteten. Heute werden die Lotsen von Kiel aus auf die Schiffe gebracht und sie müssen ganz unseemännisch mit dem Taxi wieder nach Hause. Eine kleine Ausstellung in der Gaststätte „Fährhaus Langballigau" zeigt Ausschnitte dieser alten Langballigauer Geschichte.

Zur Gegenwart gehört die Rettungsstation der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Das sind die Männer, die aufpassen, dass auf dem Wasser nichts passiert. Das macht Langballigau natürlich nicht nur zu einem interessanten, sondern auch zu einem besonders sicheren Revier. Und der Yachthafen ist immer voll, denn Segler wissen, wo es schön ist, und als Familienhafen ist Langballig ideal: Strand, baden, angeln, in der Sonne liegen, surfen, tauchen, Opti lernen, Drachenfeste feiern…

Und Langballigau ist immer wieder für besondere Geschichten gut. So spendierte z.B. der alte Gasthof (Strandhotel) den Flensburger Seglern, die am Anfang eines neuen Jahres als Erste den Hafen Langballigau anliefen, ganz zünftig Labskaus, Bier und Schnaps. Das hatte zur Folge, dass einige Verrückte schon in der Silvesternacht ihr Boot klar machten, um auf jeden Fall die Ersten zu sein.

Früher haben die Obstbauern aus der Landschaft Angeln ihre Äpfel mit dem „Appelkahn" von Langballig aus nach Flensburg gebracht und dort direkt an der Pier „verhökert". Das ist der Urprung der „Apfelfahrt", die der Flensburger Museumshafen in Erinnerung an diesen Brauch jedes Jahr im Herbst veranstaltet. Es gibt also alte Handelsbeziehungen nach Flensburg und dies ist auch der Grund für eine Partnerschaft des Flensburger Museumshafens mit dem alten Hafen Langalligau. Anfang des Jahres wurde eine Kooperation zwischen der Gemeinde Langballig und dem Museumshafen Flensburg e.V. vereinbart. Möglichst häufig soll in der Sommersaison ein Schiff aus dem Museumshafen in Langballigau der Öffentlichkeit präsentiert werden. Es wird auch möglich sein, auf den Museumsseglern mitzusegeln. (Kontakt über das Segelkontor Flensburg, Telefon 0461 2 46 28.) Wer mag, kann auf einem der alten Schiffe auch mitten auf der Förde standesamtlich heiraten, denn das Standesamt Langballigau kriegt „Seebeine".

Für die Flensburger Museumsschiffe wird jetzt ein entsprechender Anlegeplatz eingerichtet. Dann bekommt der Museumssegler „ANA" Gesellschaft, der schon jetzt seinen Liegeplatz in Langballigau hat. Der legendäre norwegische Konstrukteur Colin Archer hat das schöne Schiff um 1900 gezeichnet. Jetzt ist es auf abenteuerliche Weise auf einer grünen Wiese mitten in Angeln als Replik wiedererstanden. Es gibt also genug zu entdecken und zu genießen.

Sie sollten sich Zeit nehmen für Langballigau, es lohnt sich!

mehr: www.strandspass.de www.dgzrs.de/was_wir_tun/Stationen/stationen_langballigau.htm www.sejlerens.dk/havn.php/havnid/7524?lan=de)

Fährhaus Langballigau

Ihr Fensterplatz an der Flensburger Förde

Restaurant/Cafe, Bistro, Stöberstübchen, Eisverkauf

Das Fährhaus wird seit dem 1. März 2003 wieder vom Eigentümer betrieben. Wöchentlich wechselndes 3-Gänge-Menü im Restaurant, täglich wechselnder Mittagstisch im Bistro. Wir richten auch gerne Ihre Familien- und Betriebsfeier aus.

Telefon (04636) 8331 · Telefax (04636) 1302

Spar Frischemärkte
Senol & Hartwig GbR

Schwarze Straße 19
24977 **Langballig**
Tel: 04636 / 14 15
Fax: 04636 / 17 63

Neustadt 19-21
24939 **Flensburg**
Tel: 0461 / 4 10 09
Fax: 0461 / 4 13 10

www.trinken-essen.de

Campingplatz Langballigau

Familienfreundlicher Camping- u. Wohnmobilplatz direkt an der Flensburger Aussenförde. Reichhaltige Unterhaltung für Groß und Klein: Minigolf, Kettcars, Minicars, Beach-Volleyball, Kinderspielplatz, eig. Angelsee (Forellen, Seiblinge, Karpfen etc.), Bootsvermietung, Kiosk, Imbiss, Restaurants und div. Shops im Umkreis von 200 m.

Wohnwagenvermietung · Ferienwohnungen

D-24977 Langballig · Tel. 0 46 36 / 308
Fax 0 46 36 / 653 · www.campingplatz-langballigau.de

Touristinformation Langballig

Direktvermittlung und Nachweis von Ferienwohnungen, Zimmern und Häusern

Telefon 0 46 36 / 88 36 · Fax 0 46 36 / 88 37
24977 Langballig · Süderende 1
email: tourismus@langballig.de

Janny's Eis

Strandweg Langballigau

.....ein Fördespaziergang

täglich geöffnet!

Imbiss · Fischimbiss
MC DAVIDS
Langballigau

...EINFACH BESSER!

Selbstgebackene FISCHBRÖTCHEN, leckere, frische knusprige POMMES, kleine SNACKS – auch vegetarisch ...und vieles mehr!

Strandweg 2 · 24977 Langballigau

Bootsvergnügen auf der alten Au. Im Hintergrund die Mühle von Westerholz

Strandweg 6
24977 Langballigau
Tel/Fax: 04636 977 200

Boots-Shop L.A
Außenborder + Zubehör

Die schöne ALMA ist zu verkaufen
1928 Kerteminde (DK)
Bornholmer Lachskutter,
Eiche/Eiche, L.10,60 m+4m,
B.3,85m,T.1,90m, 12t, 115 m²,
4 E-u.1 Doppelkoje, WC und
Backofen VB: 48.000 €
Tel/Fax: 040-60 09 99 35
balling-albers@hansenet.de

Gaffelyawl KATURA zu verkaufen
schwed. Fischerb., Lärche/Eiche,
L.8,80 m+,B.2,75m,T.1,22m,44m²
4 Kojen, WC usw. komplett ausg.
Janmar 20PS, VB: 28.000 €,
Fotos: dieter-werblow.de
e-mail: info@dieter-werblow.de
Tel.: 040-70 38 15 09

Einfach Mitsegeln !

Hanse Sail
ROSTOCK

BALTIC SAIL

An Bord traditioneller Segelschiffe die Ostsee erkunden und die Segelevents des Balticums erleben ! Törns von Hafen zu Hafen oder Tages - fahrten auf der Ostsee - immer ein Erlebnis. Wir beraten Sie gern !

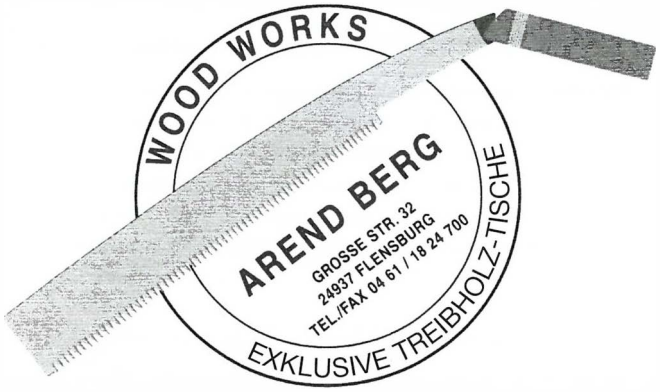
Infos unter:
www.hansesail.com
Büro Hanse Sail
Warnowufer 65
18057 Rostock
e-mail:
HanseSail-Rostock@t-online.de
tel.: +49 381 2085226

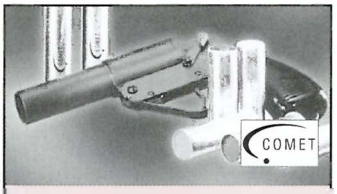
Termine 2003

Sail Norrköping
24.07. - 27.07.2003
Sail Karlskrona
31.07. - 03.08.2003

Hanse Sail Rostock
07.08. - 10.08.2003

Gdansk Sail
14.08. - 17.08.2003
Baltic Sail Helsingor
15.08. - 17.08.2003



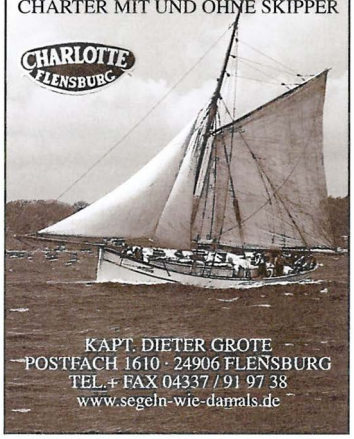


Wir haben auch...

...SEENOTSIGNALE FÜR SEGEL- UND MOTORBOOTE!

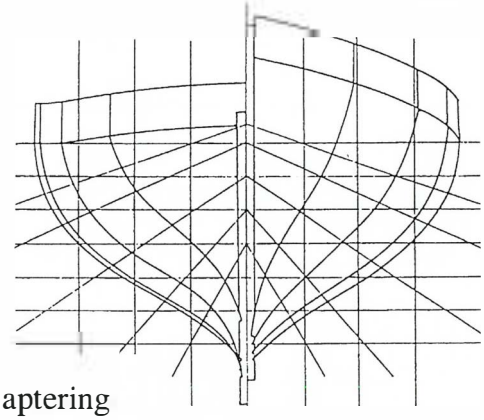
Aug. Clauberg
Große Straße 25 · 24939 Flensburg
Tel. 0461/2 56 40 · www.aug-clauberg.de

SEGELN WIE DAMALS!
CHARTER MIT UND OHNE SKIPPER



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

Kvalitetsarbejdeudføres af faglært bådebygger



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

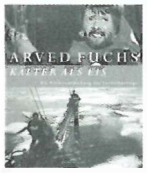
Christian Jonsson
Tlf. 74 44 09 30
Int. +45 74 44 09 30

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

Maritime
Geschenkartikel
Bootsbeschläge

Wassersport- und
Regenbekleidung
Angelzubehör

TAUWERK
FÜR HÖCHSTE ANSPRÜCHE
Drahtseile · Riggerwerkstatt
*Seil*SANDER
Norderhofenden 10 · Telefon 04 61 / 2 20 02



Arved Fuchs

Kälter als Eis

Die Wiederentdeckung der Nordostpassage

Viele spektakuläre Reisen hat der bekannte Abenteurer bereits gemacht, nichts scheint dem erfolgverwöhnten Bad Bramstedter zu misslingen. Doch da gibt es einen weißen Fleck auf seiner persönlichen Landkarte – eine Route, die er bereits dreimal angegangen ist, und die sich bisher immer als stärker erwiesen hat: die Nordostpassage, den Seeweg entlang der russischen Küste von Norwegen nach Alaska. Sein vierter Versuch, diese Passage durch das Eis zu bezwingen, ist jetzt geglückt: Von Mai bis Oktober 2002 hat Fuchs den nördlichen Seeweg mit seinem Kutter DAGMAR AAEN bewältigt, was nicht nur für ihn persönlich eine Sensation bedeutet. Noch nie zuvor ist es einem Segelboot gelungen, die Passage innerhalb einer Saison zu durchfahren. Und nach dem Eroberer der Passage, A.E. Nordenskjöld, ist die DAGMAR AAEN zusammen mit der ebenfalls in diesem Jahr gestarteten französischen Yacht VAGABOND erst das zweite Segelschiff, das die komplette Passage überhaupt bewältigt hat. Zugleich ist Arved Fuchs der Einzige, der jemals den gesamten Nordpol im Segelschiff und ohne die Hilfe von Eisbrechern gerundet hat.

ca. 224 Seiten
ca. 200 Farbfotos,
geb. mit Schutzumschlag
Verlag Delius Klasing
ISBN 3-7688-1431-9
26,– Euro

Klaus Bartels

Meine zwei Flammen

Ein praktisches Bordkochbuch

Mit ausgewählten Rezepten, abenteuerlichen Geschichten aus dem Norden und Tipps und Tricks für die Bordküche. Jeder, der schon einmal auf schwankenden Planken versucht hat, Wasser heiß zu machen, weiß, dass an Bord einer Segel- oder Motoryacht vieles anders ist, als in der heimischen Einbauküche. Es gibt weder viel Platz noch unerschöpfliche Energie und schaukeln kann es auch. Es heißt also, völlig umzudenken, wenn ein schmackhaftes Mahl in der Kajüte oder im Cockpit serviert werden soll. Es beginnt schon mit der Auswahl der Energie, des Herdes und der Küchenausrüstung und endet mit dem praktischen Kochen. Normale Kochbücher sind in der Regel ungeeignet für den Bordgebrauch, denn ihre Rezepte berücksichtigen nicht die besonderen Bordumstände. Anders ist es in dem neuen praktischen Bordkochbuch. Der Autor Klaus Bartels ist nicht nur erfahrener Segler mit eigener Yacht, sondern auch begeisterter Hobbykoch, der den Kochlöffel schon seit vielen Jahren an Bord schwingt. Er hat spezielle Rezepte für die Pantry notiert, mit denen schmackhafte Gerichte gekocht werden können, und auch Grundsätzliches über das Kochen an Bord geschrieben . Darüber hinaus gibt es viele Pantry-Tipps und auch unterhaltsamen Lesestoff – für die Zeit, in der das Essen gart.

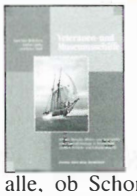
Format 170 x 160 mm
128 Seiten, 4-farbig
ISBN 3-934919-02-2
13,20 Euro

Heinrich Mehl
Doris Tillmann

Fischer · Boote Netze

... alte Hafenbilder, Fischer bei der Arbeit. Im Mittelpunkt dieses Buches stehen die großen und kleinen Fischereistandorte in Schleswig-Holstein, ihre Menschen, Boote und Fanggeräte. Reichhaltiges historisches Bildmaterial dokumeniert die große Bedeutung der Fischerei für das Land zwischen den Meeren. Die Autoren beschreiben die Entwicklung der verschiedenen Fang- und Verarbeitungsformen – von den Nordseekrabben bis zu den Kieler Sptotten. Während die ökonomische Bedeutung des Fischfangs immer mehr sinkt, erlangen touristische Fischmärkte, Heringstage, Museumshäfen usw. immer mehr Bedeutung. Wer mehr über die Ursprünge wissen will bekommt hier sehr schön bebilderte und umfassende Auskunft Sehr nützlich auch das Verzeichnis der Fachbegriffe, damit man weiß, was ein Klüversegel, ein Neunauge oder eine Kurre ist. Ausserdem bietet das Buch schöne alte Aufnahmen aus den alten schleswig-holsteinischen Häfen.

Format 200 x 275 mm
216 Seiten, schwarz-weiß
Verlag Boyens & Co.
ISBN 3-8042-0835-5
19,– Euro



Gert Uwe Detlefsen
Stefan Lipsky
Heinz Trost

Veteranen- und Museumsschiffe

Hier findet man sie alle, ob Schoner oder Ewer, Raddampfer oder Küstenmotorschiffe. Vom Dampfer Alexandra bis zum Schoner Valdivia. Sogar die Rosinenfähre des Starnberger Sees ist dargestellt und das U-Boot Wilherm Bauer in Bremerhaven. Vorgestellt werden 391 alte Dampfer, Motor- und Segelschiffe sowie Spezialfahrzeuge in Deutschland. Diese alten Schiffe erzählen Technik- und Kulturgeschichte, und hier erfährt man, wo sie aufzufinden sind. Die Schiffe werden mit den wesentlichen technischen Daten, einem kurzen Überblick über Sinn, Zweck und Lebenslauf und zumeist einem Foto dargestellt. Für die intensiv Suchenden gibt es sogar ein Namensregister nach Ortsnamen, damit man erfährt, in welcher Stadt welches Schiff zu sehen ist. Eigentlich ein Lexikon über das Who is who in der Szene der alten Schiffe, egal, ob sie noch fahren oder in öffentlichen Museen oder im Privatbesitz sind. Eine wirklich beispielhafte Übersicht über den Bestand an kulturellem Erbe aus dem Bereich der Schifffahrt.

Format 210 x 300 mm
208 Seiten, schwarz-weiß
Verlag Gert Uwe Detlefsen
ISBN 3-928473-34-4
50,– Euro

ENDE

Kai Wohlenberg

Holger Joost

Hans Köster

Vom 12.-15. Juni laufen die Robbe & Berking Classics auf der Flensburger Förde. Das Treffen der eleganten Damen des Yachtsports. Teil dieser wunderbaren Veranstaltung ist der GERMAN OPEN 2003, den die 5.5m-Yachten mit Hilfe des FSC auf der Flensburger Förde aussegeln. Wir stellen hier drei Flensburger vor, die mit ihren Yachten an dem Rennen teilnehmen, und die mit ihren eleganten schnellen Schiffen die Erinnerung an diese ehemals olympische Klasse aufrecht erhalten.

Klasse

Drei 5.5 m-Yachten sausen derzeit als echte „Klassiker" über die Flensburger Förde. Zwei von ihnen teilen sich Kai Wohlenberg, genannt „Hasi" (Jahrg. '62), und Holger Joost (Jahrg. '56) jeweils 50/50. Sie sind schon segelnd aufgewachsen an der Flensburger Förde und waren es leid, immer nur hinterherzusegeln. Ihr Entschluss stand fest: „Es muss was Schnelles her". Das Schiff ihrer Träume fanden sie 1991 „zwischen Müll und Hühnerkacke". Es lag seit 13 Jahren bei Svendborg unter einer Plane an Land und hieß WEB, der letzte in DK/Hundested von Poul Molich für Olympia gebaute 5.5er (Erfolgskonstrukteur Ohlson). „Es war besser als alles, was wir in Plastik gesehen hatten" sagt Kai Wohlenberg. Ein Schiff mit eingezogenem S-Spant, so, wie sie es haben wollten. Schlank, elegant, schnell und insgesamt ideal für die Flensburger Förde. Nach der mühsamen Restaurierung folgte die Begeisterung. Ein tolles Schiff!

Und so musste gleich ein zweites her. Sie fanden es in Schweden. CHAJE II, 1963 bei VATOR nach den Plänen des amerikanischen Konstrukteur Raymond Hunt in wegweisender Konstruktion gebaut. Dieses Schiff war im Superzustand und schon mit V-förmigem Unterwasserschiff. Seitdem segeln sie nicht mehr hinterher, und haben damit selbst einen eingeschworenen Drachen-Segler überzeugt und abtrünnig gemacht: Hans Köster, der dritte im Klassen-Bunde. Er hat nicht lange gesucht und blind gekauft. Das machen nur Verliebte. SINGORA heißt die Angebetete, 1990 von Ian Murray in Australien gebaut für die WM '91. Er hat sie 2001 gekauft und zuerst auf dem Wannsee gesegelt. Jetzt ist er wieder in seiner Heimatstadt Flensburg. Alle drei Skipper und alle drei Boote verbindet die alte Klassenformel aus dem Jahre 1906 und die spezielle 5.5er Variante, die 1948 von Charles E. Nicholson entwickelt wurde. Ob das alles Arbeit macht? „Weniger als man denkt" sagt Kai Wohlenberg, „die Boote haben keine Aufbauten und einen glatten Rumpf. Da gibt es weniger zu lackieren als an manch anderer Yacht." „Aber manchem ist ja schon das Lackieren einer Scheuerleiste zu viel" grient Holger Joost, und sie sehen sich vielsagend an. Alte Schiffe machen eben Arbeit.

... mehr? www.5point5.de

Es schrieb uns...

Matthias Spiller, Mittelweser Moinmoin, ersteinmal einen herzlichen Glückwunsch zu dem wirklich gelungenen Hafenblatt. Das ist eine tolle Werbung für die Stadt Flensburg, aber auch für den Verlag und seine MitarbeiterInnen.
Immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel für Ihren Verlag!

Udo D. Krohn, Duisburg Hallo! Seit vielen Jahren komme ich immer wieder in den hohen Norden. Irgendwann im letzten Jahr bekam ich das „Hafenblatt" zum ersten Mal in die Finger und stöberte darin so herum, weil ich stets auf der Suche nach Motiven zum malen und zeichnen bin. Und wurde auch prompt fündig. Aber das war nicht alles. Auch fiel mir die Aufmachung dieser maritimen Broschüre sofort auf. So ganz anders wie man es sonst gewohnt ist. Sehr übersichtlich und vor allen Dingen nicht so überladen mit Werbung. Sie lädt so richtig zum stöbern und lesen ein. Dies war auch der Grund, dass ich im Internet einmal nachschaute, ob die Möglichkeit besteht, die Broschüre zu abonnieren. Das dies demnächst möglich ist, freut mich ganz besonders. Weiterhin wünsche ich Ihnen viel Erfolg mit dem „Hafenblatt". Weiter so.

Klaus Steinlein, Berlin
Ich halte das Hafenblatt vom Mai 2002 in Händen, das ich mir im Sommer auf der Rückreise von unserem Urlaub in Dänemark bei einem kurzen Aufenthalt in Flensburg mitgenommen habe. Es ist wohl inzwischen so 30 bis 40 Jahre her. Ich war zwischen 5 und 15 Jahre alt. Da fuhren meine Eltern alljährlich mit meinen später bis zu drei Geschwistern, die 1000 km von München zu meinen Großeltern nach Flensburg. Während der Zeit in Flensburg war für meinen Bruder und mich das interessanteste eigentlich immer der Hafen. Ich sehe noch freche Gassenjungen, vor denen mein Großvater uns warnte, und ich erinnere mich an ärmlich aussehende Kriegsversehrte mit Schirmmütze auf dem Kopf, die man in Flensburg häufig sah. Im Hafen gab es noch viele Butterdampfer. Jedes Jahr war meistens irgend ein neues, weißes Schiff hinzugekommen, und wir sammelten Postkarten von allen Schiffen, die man am Schalter der Fördereederei kaufen konnte. Es gab aber auch noch alte Schiffe. Ich denke an Namen wie Libelle, Forelle, aber auch die Alexandra und die Albatross gab es noch.
Eine Fahrt nach Kollund, nach Glücksburg (ich glaube auf dieser Strecke fuhr meistens die Alex), sogar nach Gravenstein oder um die Ochseninseln, musste immer sein. Mein Großvater musste immer gesalzene Butter kaufen.
Ich kann mich nicht daran erinnern, dass wir damals etwas bekamen. Meine eigenen Kinder würden heute wohl nicht ohne ein Eis von Bord gehen. Auf der Alex durften wir sogar in die Maschine runter und wir sahen, wie die Asche über Bord gekippt wurde. Wir fütterten Möwen mit Brot, das wir mitgebracht hatten oder von jemandem bekommen hatten und mein Großvater gab uns immer ein paar Groschen, die wir ins Wasser werfen sollten. Das sollte Glück bringen und dass man an diesen Ort zurückkommt. Die Münzen liegen sicher noch immer im Flensburger Hafen und heimlich pflege ich diese Tradition auch heute noch. Später, als ich zur Bundeswehr kam, meldete ich mich zur Marine und da mein Großvater noch in Flensburg lebte, entsprach man meinem Wunsch, da stationiert zu werden. So lebte ich also ein Jahr richtig in Flensburg. Die Albatross gab es schon nicht mehr, die hatte man wohl anlässlich der Olympischen Spiele 1972 irgendwo in Damp auf Land eingebuddelt, und der Alex ging es damals auch nicht gut, sie lag vertäut am gegenüberliegenden Ufer, auf ihren Decks wuchs Gras, sie war verrostet, teilweise mit Planen zugedeckt und das Ende schien nicht sehr fern.
Ich hatte damals schon meine Liebe für die Alex entdeckt und es tat mir in der Seele weh, was da mit der Alex passierte. In meinem jugendlichen Elan schrieb ich der Fördereederei, dass ich in meiner Freizeit gerne umsonst an der Alex arbeiten wollte, und dass ich versuchen wollte, weitere Marinekameraden dafür zu begeistern (insgeheim hoffte ich wohl auch, dass man mir das ungeliebte Schiff vielleicht schenken würde). Irgendwie wurde daraus jedoch nichts, die Fördereederei war daran nicht interessiert, oder ihr gehörte das Schiff schon nicht mehr, ich weiss es nicht mehr genau. Aber die Fördereederei schickte mir netterweise ein Buch von Gert Uwe Detlefsen, über die Flensburger Fördeschiffe, das ich noch heute besitze und das ich sehr gerne betrachte.
Als ich dieses Jahr im Flensburger Hafen war, der inzwischen wirklich ein ganz tolles Ambiente hat und der für einen Oldtimersegler, Schiffsliebhaber und Bootsbauinteressierten wie mich ein Eldorado ist, das man am liebsten gar nicht mehr verlassen will, hatte ich noch eine weitere Erinnerung an früher: Da gab es doch immer die kleine blaue Fähre, mit der mein Großvater mit meinem Bruder und mir für vielleicht 50 Pfennige oft ans gegenüberliegende Ufer tuckerte, zu der Fischhalle, die dort war, um den Fisch zu betrachten oder sogar mal einen Räucheraal zu kaufen. Tja, Wenn es die kleine Fähre noch gäbe, ich wäre wohl gerne wieder rübergefahren. Wäre es nicht eine nette Idee, so etwas wieder zu installieren oder für kurze Hafenrundfahrten anzubieten?
Viele Grüße, inzwischen vom Bodensee, und ich freue mich darauf und bin immer gespannt, was sich in Flensburger Hafen neues tut. Der Weg ist der richtige.

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 34. Leserbriefe können aus Platzgründen gekürzt werden.

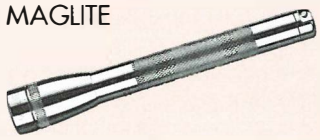
ALLES, WAS DER SEGLER BRAUCHT...

NAVIGATOR II
7x50
mit integriertem
Peilkompass

Die Fernglas Spezialisten!
STEINER GERMANY

MAGLITE

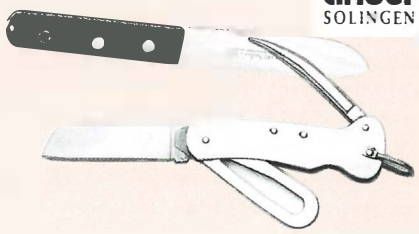
MINI MAGLITE



SUPER TOOL 200

BOOTSMESSER

linder SOLINGEN



SEENOTSIGNALE FÜR
SEGEL- UND MOTORBOOTE

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

Abtauchen in die Welt der Klassiker

Classics-Museumsausstellung
ab 5. Mai bei Jürgensen

Klassiker sind in. Das betrifft nicht nur die rassigen alten Yachten, Autos oder Flugzeuge sondern auch die technische Ausstattung dieser Fahrzeuge. Sie alle brauchten im Zeitalter des Sports exakte Zeitmesser „Chronographen", ohne die auch die gesamte Navigation in der Seefahrt nicht funktioniert. TAG Heuer realisiert jetzt mit dem Juwelier Peter Jürgensen GmbH & Co. KG in den Räumlichkeiten Große Straße 45-47 in Flensburg eine kleine Ausstellung mit besonderen klassischen Referenzen aus der TAG Heuer Museumskollektion, die dem Betrachter einen interessanten entwicklungshistorischen Überblick über die Chronographen geben wird. In der Zeit vom 5. Mai bis zum 19. Mai können Sie in die Welt von Heuer / TAG Heuer eintauchen und einige der Uhrenklassiker der Branche aus dem Hause Heuer bewundern. So einen der ersten CARRERA Chronographen aus dem Jahre 1964, der anlässlich der Rallye „Carrera Panamericana Mexicana", der damals gefährlichsten Rallye der Welt, als erster Chronograph mit einem funktionellen Zifferblatt lanciert werden konnte. Er wurde zu einem absoluten Welterfolg für die Marke.

Sie sehen ebenfalls die MONACO als den ersten automatischen Chronographen mit Mikrorotor in einem quadratischen und wasserdichten Gehäuse. In ihm schlägt das Calibre 11 oder auch Chronomatic genannt, das im Jahre 1969 als erstes automatisches Chronographenwerk mit Mikrorotor am 3. März weltweit in New York und Genf vorgestellt wurde. Markantes Zeichen dieses Werkes war die links sitzende Krone. Zum Kultobjekt wurde die MONACO als Steve McQueen sie in dem Film die „24 Stunden von Le Mans" am Handgelenk trug. Diese besondere Referenz von Steve McQueen hatte weiße Totalisatoren auf einem blauen Zifferblatt mit roten Zeigern. Daneben finden Sie noch weitere Klassiker aus den Hause Heuer, sowie einige der ersten Taschenuhren aus den frühen Jahren der Firmengeschichte.

Schauen Sie ab 5. Mai bei Juwelier Peter Jürgensen GmbH & Co. KG vorbei und lassen Sie sich überraschen.

Großes Hafenfest in Glückstadt

vom 23. - 25. Mai 2003

Deutschlands ältestes Segelschiff, die RIGMOR von Glückstadt, wird sagenhafte 150 Jahre alt und Deutschlands größte Vereinigung von Eignern alter Schiffe – die Freunde des Gaffelriggs – begehen den 30. Jahrestag ihrer Gründung!

Wenn zwei so große Ereignisse aufeinander treffen, muss es mit einem rauschenden, dreitägigen Hafenfest in Glückstadt gefeiert werden! Bereits jetzt haben sich sehr viele historische Segelschiffe und einige Dampfschiffe angemeldet. Alle ankommenden Schiffe werden an der Hafeneinfahrt begrüßt und zu ihrem Liegeplatz im Außenhafen gelotst. Das Festgelände mit einem Zirkuszelt, vielen Buden und Ständen liegt in unmittelbarer Nähe der Schiffe, direkt am Außenhafen.

Nach einer kleinen Geburtstagszeremonie für die RIGMOR gibt es am Freitag einen Skipperabend im Zelt, der mit Musik, der Präsentation der neuen RIGMOR-Broschüre, alten Dias und Filmen, Anekdoten rund um die Welt des Gaffelriggs ebenso gemütlich wie amüsant wird.

Am Samstagmorgen startet die große Geschwaderfahrt mit allen alten Schiffen, gekrönt von einer Schiffs-Parade vor dem Glückstädter Außenhafen. Für die vielen Zuschauer an Land gibt es sachkundige Erläuterung zu jedem einzelnen Schiff.

An allen drei Tagen gibt es ein buntes Rahmenprogramm für Jung und Alt. Das komplette Programm in Kürze unter: www.rigmor.de

Die größten Segler der Welt in Rostock

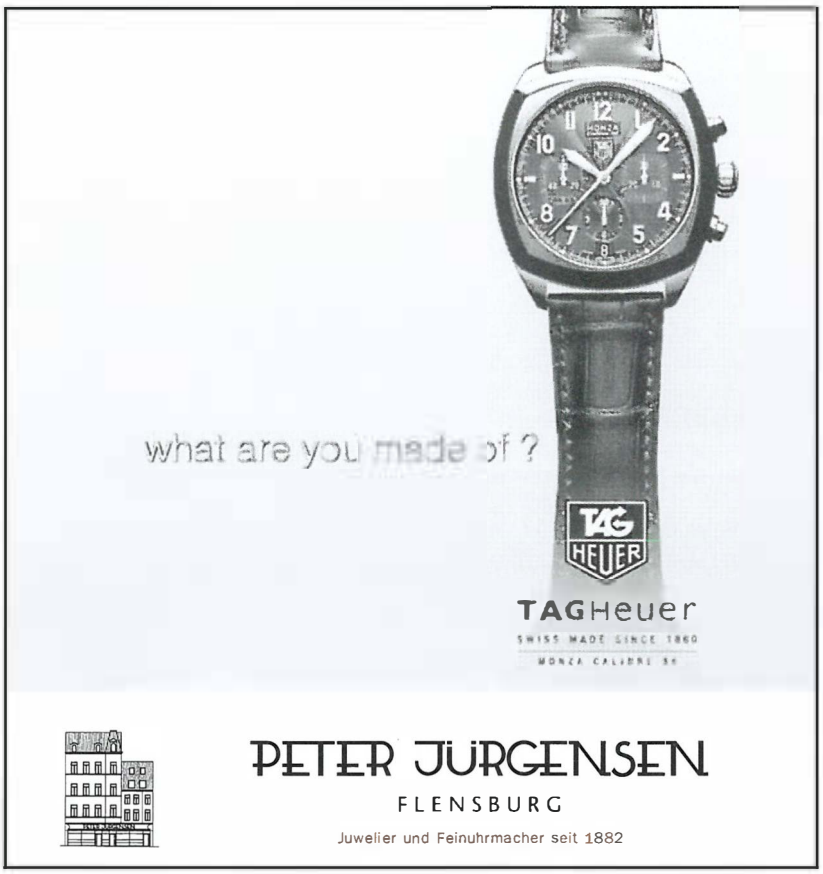
Die 13 scheint für Rostock eine Glückszahl zu sein. Das wissen die Organisatoren der Hanse Sail Rostock schon jetzt. Vom 7. bis 10. August 2003 werden sich die Segelschiffe wieder an den Kais im Stadthafen und in Warnemünde drängeln. Dann ist Hanse-Sail-Zeit und das zum 13. Mal. Gut 200 Großsegler, Traditionssegler und Museumsschiffe werden zu Rostocks großem maritimen Fest erwartet. Die aktuelle Schiffsliste umfasst schon jetzt 87 Schiffe und reicht vom stolzen Windjammer bis zum vergleichsweise winzigen Dampfschiff.

Die Flotte der Großsegler und Traditionsschiffe führt einmal mehr die „Sedov" an. Die russische Vier-Mast-Bark (117,50 m) ist das größte traditionelle Segelschiff der Welt. Die „Sedov" war zur Sail 2001 das letzte Mal in Rostock. Ein Zusammentreffen wird es im kommenden August mit der Vier-Mast-Bark „Kruzenshtern" (114,40 m), dem zweitgrößten Windjammer der Welt, geben. Auch das ukrainische Vollschiff „Khersones" (108,60 m) ist dabei, beide werden sich auf der Hiorten-Regatta von Karlskrona (Schweden) nach Rostock ein spannendes Rennen liefern.

Zum zweiten Mal nach Rostock kommt auch die niederländische Bark „Artemis" (60 m), die neue Eigentümer vor zwei Jahren vom Walfangschiff zum schnellen Luxussegler umbauen ließen. Sie gewann im August 2002 die Regatta der Rahsegler vor Warnemünde knapp vor der einheimischen Schonerbrigg „Greif", die 2003 mit ihrem neuen, blauen Marssegel in der gesamten Ostsee von der IGA 2003 Rostock, der Weltausstellung am Meer künden wird.

Doch auch Schiffe, die keine Segel hissen können, sind zur Rostocker Sail gern gesehen. Der Raddampfer „Freya", die englische Motoryacht „James Cook", das Fahrgastschiff „Stadt Kiel" und natürlich der Dampfeisbrecher „Stettin" oder das Feuerschiff „Fehmarnbelt" sorgen für eine interessante Vielfalt an den Rostocker Kais.

Die Seefahrerromantik der Rostocker Hanse Sail wissen jedes Jahr im August mehr als eine Million Besucher zu schätzen. Sie bummeln an den vier Tagen durch den Rostocker Stadthafen oder entlang des Warnemünder Passagierkais, um seltene Schiffe zu bewundern und maritimes Flair zu genießen.



Juwelier Jürgensen · Große Straße 45-47 · 24937 Flensburg
Telefon 0461 171810 · Fax 0461 17367 · info@peterjuergensen.de · www.peterjuergensen.de

Endlich: Das Buch zur Rum-Regatta!
Limitierte Auflage – unbedingt sichern!
Bestellung per Post, per Telefon oder
per email: info@foerdeverlag.de

neu

Rainer Prüß
RUM-REGATTA
Lieber heil und zweiter, als kaputt und breiter.
Format: 210 x 297 mm
ca. 100 Seiten
über 250 Farbfotos
Fördeverlag
EUR 49.80

Endlich: Das Buch zur Rum-Regatta.

Rechtzeitig zur Rum-Regatta erscheint der Fotoband mit über 250 tollen Farbfotos von Bernt Hoffmann, Gisela Schaefer u.a. Dazu Hintergründe, Geschichten und Anektoten aus der 25-jährigen Geschichte der Rum-Regatta. Wie fing alles an? Woher kommen die scheußlichen Kult-Preise? Was passiert eigentlich so bei Sturm oder Flaute? Beibootregatta, Gaffelmarkt, Preisverschleuderung, Handmusik. Dazu tolle Luftbilder mit Überblick über die ganze Förde, stille Detailaufnahmen von schönen Namenschildern, Bilder von heiterer Flaute und spektakuläre Aufnahmen von fetzigem Sturm. Ein schiffiges Buch über alles, was die Rum-Regatta so liebenswert und beeindruckend macht. Ein richtiges Flensburger Bilderbuch zum selber haben oder zum verschenken.

Es ist ab Mai zu haben.
Die Auflage ist limitiert, Sie können sich aber jetzt schon Ihr Exemplar sichern.

Bestellen Sie direkt beim Verlag:
per Post, Telefon oder email

Förderverlag, Schiffbrücke 66, 24939 Flensburg
Telefon: 0461 - 90 21 90
Telefax: 0461 - 90 21 9-21
email: info@foerdeverlag.de

FARBENGATT

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

Notruf

Nach mühevollen Versuchen konnte die Deutsche Post dem Schiffahrtsmuseum und Rum-Museum einen Hilferuf aus der ehemaligen DDR zustellen. Dort in Spremberg hatte man sich noch zu Honeckers Zeiten an den „Flensburger Rum" gewöhnt; Gastgeschenke der Verwandschaft aus dem Westen!
Nachdem alle Flensburger Rum-Sorten nun auch dort aus den Supermärkten verschwanden, vor allem der so beliebte „Nissen-Rum", suchte man nach einer neuen Quelle und wandte sich mutig in der Weihnachtszeit an die „Firma Rumhaus" in Flensburg. Das Flensburger Schiffahrtsmuseum konnte helfen!

„Meerflair" runderneuert

Wieder ist es dem engagierten Einsatz der Phänomenta und anderen Helfern gelungen, dem Bahnreisenden ein attraktives Bild Flensburgs bei seiner Ankunft zu vermitteln. Bereits 2000 installiert, präsentiert sich der Bahnhoftunnel mit einem runderneuerten „Meerflair"-Auftritt. Die Experimentierstation verfügt jetzt auch über einen „Kulturkompass", der dem Schiffahrtsmuseum Platz für Werbung einräumt.

„Land zwischen den Meeren"

So titelte die Frühjahrsausstellung im Schiffahrtsmuseum. Sie zeigte in Zusammenarbeit mit der Landeszentralbibliothek Schleswig-Holstein eine Auswahl kostbarer Karten und Buchillustrationen, unserer nördlichen Region einschließlich Skandinavien. Als ein Höhepunkt der Rahmenveranstaltungen wurde am 16. März der Atlas „Die Welt in alten Karten und Ansichten", zusammengestellt von Dr. Gerhard Kraack und Dr. Jens Ahlers, der Öffentlichkeit präsentiert.

Zuwachs

Der weit über die Grenzen von Schleswig-Holstein bekannte Künstler Friedel Anderson schenkte dem Flensburger Schiffahrtsmuseum anlässlich der Sonderausstellung „Bilder von Häfen I Ein Blick auf Flensburg" (2002/2003) eine Darstellung der Werft. Motiv: „Die britische Fähre EDDYSTONE kurz vor dem Stapellauf in der Schiffshalle".

Karibik

Die Rum-Regatta vom 30. Mai bis 1. Juni wird karibisch. An der Hafenspitze werden Palmen stehen und der Sound von Steelbands wird über den Hafen klingen. Alles zu Ehren der Rum-Geschichte Flensburgs, die von den Karibischen Inseln St. Thomas, St. Croix und St. Jan ausging.

Die Mannschaften der Schiffe werden für einen Wettbewerb als historische Seeräuber, Sklaven, und Rum-Trinker erwartet. Das läßt schlimmstes befürchten ...

Raucher

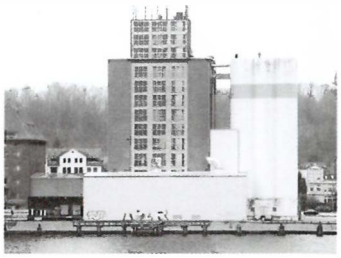
Hurra, die Libelle raucht wieder. Kenner wissen zwar, dass der massive Schornstein der Libelle nur aus „Tarngründen" so aussieht als wäre unter Deck eine Dampfmaschine. Tatsächlich war der Flensburger Werft der Bau eines dieselgetriebenen Schiffs beim Bau der Libelle doch ein wenig peinlich. Und so kaschierte man dieses betrübliche Manko durch einen mächtigen Schornstein und führte die lütten Auspuffrohre dann eben innerhalb dieses Ungetüms nach oben. Und nun raucht die Libelle wieder? Tatsächlich – aber wieder aus „falschen" Rohren. Die Hafenmeisterin, die die Libelle restauriert und dort auch ihre Hafenmeisterei betreibt hat sich entschlossen, diesen Winter die luftigen Räume mit einem soliden Ofen zu erwärmen.
Wir gönnen ihr die mollige Wärme und bisweilen finden sich ausgekühlte Schiffseigner zum Aufwärmen ein.

Sauer

Sauer ist Expeditionsmaler Rainer Ullrich, der während der Expedition der DAGMAR AAEN im Auftrag von Arved Fuchs polare Eisberge gemalt hat. Wie sich jetzt herausstellt, hält die Farbe nicht auf dem Eis.

Das „Tourismusbarometer"

Seit einem Jahr gibt es das „Tourismusbarometer" Schleswig-Holstein. Diese Einrichtung widmet sich nicht nur dem Gastgewerbe, sondern auch den vielen Freizeit-, Unterhaltungs- und Kultureinrichtungen im Lande, die maßgeblich vom Umsatz der Urlauber, Kurgäste und Ausflügler leben. Dazu gehören auch Museen. Das Flensburger Schiffahrtsmuseum ist nun eines der sechs „musealen" touristischen Wetterstationen, die regelmäßig Daten an ein Marktforschungsinstitut liefern.

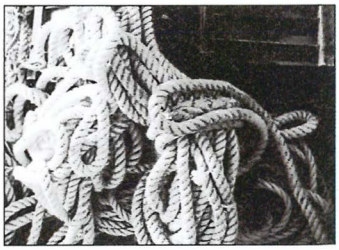


Sprayer Paradies

Am Silo der Raiffeisen HaGe ist eine neue Sprayerfläche geschaffen worden. Eigentlich soll die neue Halle an der Wasserseite die Gegend vor dem Staub schützen, der bei der LKW -Entladung rumfliegt. Jetzt fliegt der Sprühstaub aus der Spraydose. Die ersten Anfänge sind gemacht. Genug Fläche ist ja da ...

Handwerk

Der Museumshafen sucht für den Gaffelmarkt zur Rum-Regatta noch weitere Handwerker, die vor Ort schmieden, knüpfen, bauen und ihr altes Handwerk demonstrieren.
Kontakt: Günther Wulf
Telefon 0172 452 64 44



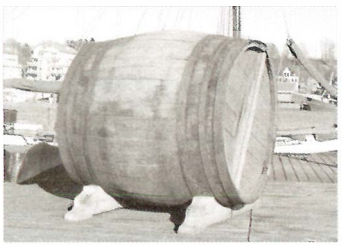
Tüddelüt

Eine neue Arbeitsbeschaffungsmaßnahme startete auf dem Museumssegler BODIL. Hier werden in geförderten Kursen bis zu 20 Personen damit beschäftigt, das ordentliche Zusammenlegen einer Leine zu lernen. Das Ergebnis des letzten zweiwöchigen Seminares wurde dokumentiert.

Das nächste HAFENBLATT erscheint im Juli 2003.

Fass

Wer genau hinsieht hat bemerkt, dass das dekorative riesige alte Rumfass am Museumshafen nun auf hübschen, handgearbeiteten Füßchen steht. Diese schöne Arbeit verdankt der Verein dem Tischler Tim, der sich auch mehr Mühe gegeben hat, als erwartet wurde. Nun steht das Fass dort und ist auch nicht mehr wegzudenken. Das sahen in der Vergangenheit angetüdelte Hafenbesucher oft anders.
Ob wegen einer quasi durch exzessiven Alkoholkonsum empfundenen Verbundenheit zum Rumfass, oder nur wegen infantiler Freude am Plantschen – gerne wurde das Fass auf dem Bohlwerk ins Wasser gestürzt. Dabei weiß doch eigentlich jeder, dass Wasser und Rum nur im Grog oder bei der Rum-Regatta zusammen gehören.



Brehm's Schiffsleben

Was tut sich auf der Museumswerft? Stellt man sich auf den Kopf und betrachtet das jüngste Bauprojekt der Werft, so könnte man glauben die Werft baue hölzerne Schildkröten. Dass Schiffe, besonders historische Arbeitsschiffe, nicht immer schlank und rank wie Yachten sind, weiß jedes Kind, aber dass Schiffe fast breiter als lang sein können, überrascht den Bootsbau-Laien. Andererseits weiß aber auch jedes Kind (wenigstens die am Hafen) „Länge läuft – aber Breite brettert" – wir sind gespannt.

Ich bin ein ...

Holzwurm. Böse Zungen behaupten, der Holzwürmer würden auf der FAIR DAWN wohnen. Das stimmt, denn Bernhard Naber ist Holzwurm und Miteigner des englischen Kutters aus dem Museumshafen. Böse Zungen behaupten auch, FAIR DAWN wäre plattdeutsch und hieße eigentlich „fohr down", andere wiederum meinen, es hieße „Frühtau". Das wiederum wäre das Gegenstück zu einer „Spätleine", da kenn' sich doch einer aus mit englischen Gebräuchen. Aber man braucht ja nur die Mütze seh'n und weiß bescheid..

Rasende Radiergummis

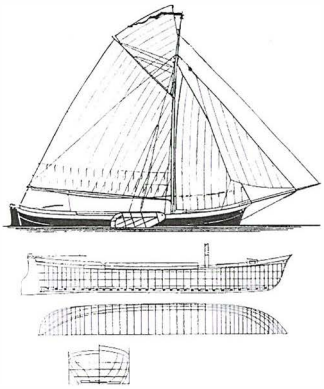
Es wurde wieder ein Rudel Schlauchboote auf der Innenförde und im Hafen gesichtet. Sie scharten sich um das Mutterschiff RYVAR und versuchten gummielastisch ohne Schnittverletzungen mit dem Treibeis umzugehen. GREENPEACE war wieder am Trainieren. Schlauchbootfahren will gelernt sein – besonders unter widrigen Umständen.
Gib Gummi!

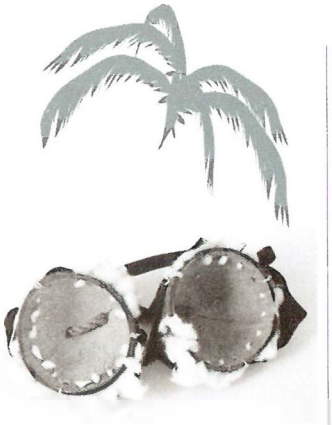
Schnelle Förde-Kieper

Unsere Freunde und Helfer von der „WaschPo" haben ein neues Schiff, das ist fast doppelt so schnell wie die alte Staberhuk oder die Steinburg. Und das ist auch nötig, denn jetzt sollen nicht nur die Küsten bewacht werden (die sind ja nicht besonders schnell), jetzt sollen auch noch die Fische beaufsichtigt werden, und wenn man hinter den Makrelen herjagen soll, muss man schon ordentlich Gas geben können. Das Schiff heißt KIEPER, auch das ist plattdeutsch und kommt von „Kiepe", ein Behältnis zum Bergen, bewahren, also aufpassen, dass nix wegkommt. Wie der Bar-Keeper, der macht ja das selbe, der passt auch auf, auf die Getränke ...
also Vorsicht bei Küstennebel!

Nestflüchter

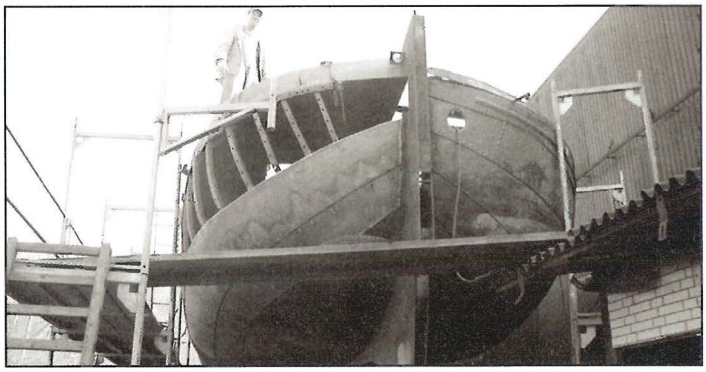
Wer kennt ihn nicht noch aus dem Biologieunterricht – den Unterschied zwischen Nestflüchter und Nesthocker in der Tierwelt. Der Ewer Hans ist eher ein Nestflüchter und ging einige Zeit eigene Wege, drückte sich auf der „falschen" Hafenseite herum, streunte zwischen den Yachten, bändelte beim Fischrestaurant Jessen an, kurz, verhielt sich so, wie Mütter das nicht gerne sehen. Eine Mutter hält ja gerne die Familie zusammen und mag es nicht wenn die Kinder lange in der Ferne weilt. Aber nun ist der Ever Hans wieder in den Schoß der Familie heimgekehrt und liegt gemütlich im Museumshafen, wo er ja auch hingehört.





„Laschings"

Fiete Brunner, Altschiff-Spezialist aus Sottrum, vernahm mit Freude das karibische Thema der anstehenden Rum-Regatta und schickte uns ein original historisches sogenanntes Kokosnuss „Tittenlasching" von der Insel St.Thomas/Westindien aus dem Nachlass seines Ururgroßvaters. Wie Fiete glaubhaft versichert, wurde dieser Ururur in seiner Jugend in Kolding von einer Danske Jagt aus Altona shanghait und mußte als gelernter Zuckerbäcker zwangsweise mitsegeln nach St. Thomas. Gegen die „bolsjessnaper" oder „Bonschenbieter", wie die Holsteiner sagen, mussten die Damen in seemännischen Diensten auf Anweisung einer Art karibischer SBG diese kokosnussige Schutzkleidung anlegen.
Fiete, Fiete, wer soll das glauben ... das beschäftigt doch wieder Generationen von Historikern ...



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 Unterwasserschiff der ALEXANDRA bei den aufwändigen Restaurierungsarbeiten der Erstinstandsetzung.

Flensburger Schiffahrtsmuseum
Rum-Museum
Schiffbrücke 39, 24939 Flensburg

Öffnungszeiten
April bis Oktober:
Dienstag bis Sonntag
10.00 bis 17.00 Uhr

und November bis März:
Dienstag bis Sonntag
10.00 bis 16.00 Uhr
Montags geschlossen

Salondampfer „Alexandra"
Anmeldungen
und Reservierungen:
„Alex"-Büro
Schiffbrücke 22, Flensburg
Telefon: 0461 / 2 12 32
INFO-Telefon: 0171 / 316 40 07
Fax: 0461 / 2 12 47

„Alex"-Liegeplatz im Hafen
Telefon: 0461 / 1 71 90

email: Dampferalexandra@aol.com
www.dampfer-alexandra.de

BDO

BDO Nordwestdeutsche Treuhand Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Als international tätige Wirtschafts-prüfungs- und Steuerberatungs-gesellschaft lotsen wir unsere Mandanten auch bei rauher See sicher in den Hafen.

Fon: 0461 90 90 10 | Fax: 0461 90 90 11 | eMail: flensburg@bdo.de | www.bdo.de

BDO

April

28. März bis 30. April
Landhaus Schütt Nübelfeld/Quern
mit Kunstgalerie Messerschmidt
„Kunst und Kulinarisches aus dem Land zwischen den Meeren"
Ausstellung: Norddeutsche Malerei

11. April
Flensburger Schiffahrtsmuseum
18.00 Uhr, Schiffbrücke 39
Ausstellungseröffnung
Malinconia Veneziana
„Ein November in Venedig"
Bilder von Erhard Göttlicher
Einführung in die Ausstellung:
Dr. Friedhelm Häring,
Oberhessisches Museum, Gießen.

22. April
Flensburger Schiffahrtsmuseum
19.30 Uhr, Schiffbrücke 39
Handeln, bevor etwas passiert!
Der neue Seenotkreuzer der 46m-Klasse.
Vortrag mit Bildern von Jörg Ahrend, Leiter des Informations-zentrums Nord der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

27. April
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag 10.00 Uhr, Schiffbrücke 39
Eine Rum-Tour „andersrum"
Begleiten Sie Gisela Mikolajewicz auf ihrem Rundgang von der Rumfirma A. H. Johannsen in der Marienstraße über Rumhöfe ins Rum-Museum an der Schiffbrücke.
Treffpunkt: Marienstraße 6.
Unkostenbeitrag: 5,– EUR
(Eintritt und Führung)

Sonderausstellung
Flensburger Schiffahrtsmuseum
12. April bis 15. Juni
Malinconia Veneziana
„Ein November in Venedig"
Bilder von Erhard Göttlicher

Mai

15. Mai
Flensburger Schiffahrtsmuseum
20.30 Uhr, Schiffbrücke 39
„Was in der See und hinter den Meeren wohnt"
See- und (Seelen-) Märchen
Veranstaltung des Int. Frühjahrs-kongresses der Europ. Märchenge-sellschaft e.V. vom 15.-18. Mai in FL. Das Motto: Sprachmagie und Wortzauber. Es erzählen Lydia Holt-Rauh (Muri/Schweiz) und Dr. Heinrich Dickerhoff (Cloppenburg), Präs. der Europ. Märchengesell-schaft. Eintritt 4,– EUR

18. Mai
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag 11.00 Uhr, Schiffbrücke 39
H. C. Brodersen (1823-1889)
Kapitän und Reeder in Westindien und in Flensburg
Anhand der zahlreichen Exponate im Schiffahrtsmuseum erzählt Dr. Christine Keitsch vom Leben und Wirken dieser großartigen Persönlichkeit.

29. Mai
Flensburger Schiffahrtsmuseum
11.00 Uhr, Schiffbrücke 39
Ein November in Venedig
Bilder von Erhard Göttlicher
Eine Führung mit Dr. Jutta Glüsing durch die Sonderausstellung, die dem Betrachter ein ungewöhn-liches Bild Venedigs bietet.

30. Mai bis 1. Juni
Museumshafen Flensburg
Rum-Regatta
Internationale Wettfahrt histori-scher segelnder Berufsfahrzeuge. Größte nordeuropäische Ver-anstaltung dieser Art. Über 120 historische Segelschiffe bevölkern den Hafen zu einem großen Hafenfest.

31. Mai
Salondampfer „Alexandra"
Begleitfahrt zur „Rum-Regatta"
ab Flensburg 10.30 Uhr
an Flensburg 13.00 Uhr

RESTAURANT Im alten Speicher GmbH FLENSBURG

Entdecken Sie das behagliche Ambiente unserer Räumlich-keiten in einem 1766 erbauten Speicher bei einem Streifzug durch unsere kulinarischen Köstlichkeiten vom Steak, Fisch bis hin zu vegetarischen Gerichten ...

Öffnungszeiten der Küche
Mo.-Fr. 11.30 - 15.00 Uhr
17.30 - 23.00 Uhr
Sa. u. So. 12.00 - 15.00 Uhr
17.00 - 23.00 Uhr

Speicherlinie 44
24937 Flensburg
Telefon 0461/12018
www.restaurant-im-alten-speicher.de

Juni

3. Juni
Flensburger Schiffahrtsmuseum
19.30 Uhr, Schiffbrücke 39
Die Flensburger Grönlandfahrer
Vortrag mit Lichtbildern von Dr. Dieter Pust, Verfasser des „Flensburger Bilderbogens": Flensburgs Nordlandfahrt – mit Recherchen zum hiesigen Walfang.

8. Juni
Salondampfer „Alexandra"
Rundfahrten
ab Flensburg 13.00 u. 15.00 Uhr

12. bis 15. Juni 2003
German open der
Int. 5,5 m-Yachten
Robbe & Berking Stirling Cups der 6 m R und 12 m R
Up and down Regatten
Start: 12. Juni 2003 10.00 Uhr
Wasserslebener Bucht

13. bis 15. Juni
Flensburger Innenförde
Robbe & Berking Classics
Start: 14. Juni 2003 10.00 Uhr
Wasserslebener Bucht

14. Juni 2003
Gemeinsames Segeln aller Boote
Start: 10.00 Uhr
Wasserslebener Bucht

15. Juni
Salondampfer „Alexandra"
Rundfahrten
ab Flensburg 14.30 Uhr

24. Juni
Flensburger Schiffahrtsmuseum
18.00 Uhr, Schiffbrücke 39
Auf den Spuren der Grönlandfahrer
Rundgang mit Gisela Mikolajewicz durch das Kapitänsviertel von Jürgensby. Treffpunkt:
an der St. Jürgenskirche.
Unkostenbeitrag: 3,– EUR

25. Juni
Salondampfer „Alexandra"
Sonderfahrt Bus/Schiff zur Kieler Woche und NO-Kanal
ab Flensburg mit Bus 08.30 Uhr
ab Kiel Bollhörnkai mit Schiff 10.00 Uhr
an Kiel 16.00 Uhr
an Flensburg ca. 17.30 Uhr

29. Juni
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag 11.30 Uhr, Schiffbrücke 39
Ausstellungseröffnung
Brackwasser und weite See
Geschichten von Alltag und Drama in der Küstenschifffahrt
Einführung: Klaus-Peter Kiedel, Deutsches Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven.

Veranstaltungskalender April bis September 2003

Juli

6. Juli
Salondampfer „Alexandra"
Rundfahrten
ab Flensburg 13.00 u. 15.00 Uhr

11. - 13. Juli
„DAMPF RUNDUM"
Europas größtes Dampferspektakel die Schmuckstücke der vergangenen Technikepoche sind im Hafen versammelt. Mit großem Hafenfest. (mehr Info siehe Seite 7)

11. - 14. Juli
Salondampfer „Alexandra"
6. Flensburger „DAMPF RUNDUM"
Diverse Fahrten lt. Sonderfahrplan

20. Juli
Salondampfer „Alexandra"
„Fördeexpress"
Südskandinavien pur!
Sonderfahrt Bahn/Schiff
oder Schiff/Bahn
nach Sonderburg/DK
Gültiger Personalausweis oder Reisepass erforderlich!
ab Flensburg Museumshafen
Bahn/Schiff 11.00 Uhr
ab Sonderburg 14.30 Uhr
an Flensburg ca. 18.00 Uhr

27. Juli
Salondampfer „Alexandra"
Fahrt zu den „Ochseninseln" mit Ausbooten und Landgang
Gültiger Personalausweis oder Reisepass erforderlich!
ab Flensburg 13.00 Uhr
an Flensburg 17.30 Uhr

Maritime Flensburger Großveranstaltungen 2003

Rum-Regatta	30.5. - 1.6.
Rosenregatta	7. - 15. 6.
Robbe & Berking Classics	13. -15. Juni
Dampf Rundum	11. - 13. Juli
IDM	1. - 5. Oktober
Apfelfahrt	18.-19. Oktober

August

3. August
Salondampfer „Alexandra"
Rundfahrten
ab Flensburg 13.00 u. 15.00 Uhr

7. bis 10. August
Hanse-Sail Rostock
Info über: Büro Hanse Sail
Warnowufer 65, 18057 Rostock
Tel: 0381 / 208 5226
HanseSail-rostock@t-online.de
oder www.hansesail.com

10. August
Salondampfer „Alexandra"
„Fördeexpress"
Südskandinavien pur!
Sonderfahrt Bahn/Schiff
oder Schiff/Bahn nach
Sonderburg/DK
Gültiger Personalausweis oder Reisepass erforderlich!
ab Flensburg Museumshafen
Bahn/Schiff 11.00 Uhr
ab Sonderburg 14.30 Uhr
an Flensburg ca. 18.00 Uhr

16. August bis 24. September
Kunsthandlung Messerschmidt
Norderhofenden 12/13
Mo-Fr. 9.30-13.00 Uhr und
14.30-18.00 Uhr, Sa. 9.30-13.00 Uhr
Ausstellung „Die Flensburger Förde gesehen von Künstlern aus dem Kreis der Norddeutschen Realisten"

17. August
Salondampfer „Alexandra"
Rundfahrten
ab Flensburg 13.00 u. 15.00 Uhr

24. August
Salondampfer „Alexandra"
Fahrt zu den „Ochseninseln" mit Ausbooten und Landgang
Gültiger Personalausweis oder Reisepass erforderlich!
ab Flensburg 13.00 Uhr
an Flensburg 17.30 Uhr

31. August
Salondampfer „Alexandra"
Rundfahrten
ab Flensburg 13.00 u. 15.00 Uhr

September

7. September
Salondampfer „Alexandra"
Rundfahrten
ab Flensburg 13.00 u. 15.00 Uhr

14. September
Salondampfer „Alexandra"
Rundfahrten am „Tag des offenen Denkmals"
ab Flensburg 13.00 und 15.00 Uhr

21. September
Salondampfer „Alexandra"
Rundfahrt
ab Flensburg 14.30 Uhr

28. September
Salondampfer „Alexandra"
Saisonabschlussfahrt
ab Flensburg 14.30 Uhr
an Flensburg 16.30 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
sonntags Ruhetag!

WEINKONTOR
ROBERTO GAVIN
NEUE Angebote!
Müller-Thurgau,
trocken u. halbtrocken
Weingebiet Solingen
6 Fl. nur € 15,–
Rosso del Salerto
von Barocco
6 Fl. nur € 21,–
Ballastkai 5
24937 Flensburg
Telefon 0461 | 28 773
Telefax 0461 | 28 774

...die
NEUE WELT
entdecken ...
Columbus
RESTAURANT BODEGA
24939 Flensburg - Herrenstall 6-8
Tel. 4 80 88 04 · Fax 150 52 03

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

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 | 24939 Flensburg
fon (0461) 90 21 9-0 fax (0461) 90 21 9-21
info@foerdeverlag.de | 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 | Petra Massolle

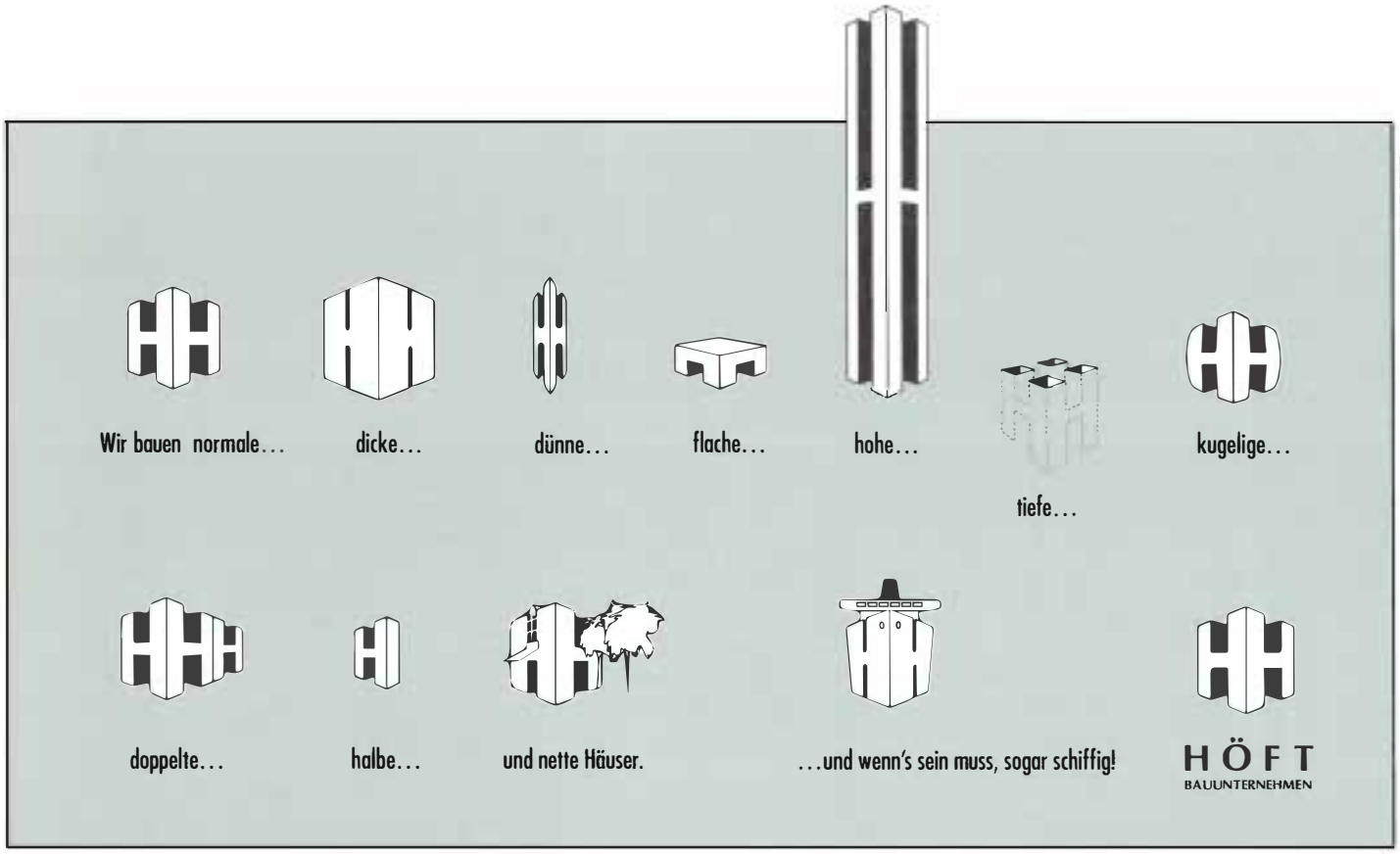
Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: Juli 2003
Anzeigenschluss: 15. Juni 2003

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

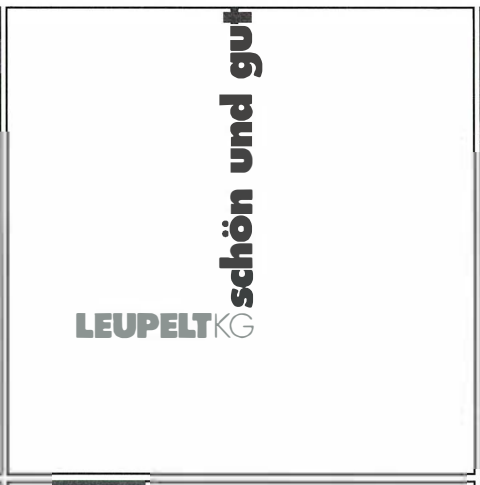
Druck und Verarbeitung: Leupelt KG, Weding

Printed in Germany

Bildnachweis:
Titelfoto: Bernt Hoffmann
Seite 3: Bernt Hoffmann
Seite 4 u.5: Großfotos: Bernt Hoffmann
Seite 6,7 u. 8: Archiv Alexandra
Seite 9: Archiv R.P.
Seite 10: 1. Reihe: v.l.n.r. 2 x Harald Harpke, Schiff.mus.
2. Reihe: v.l.n.r. FSC, Alex, Katrin Storsberg
3. Reihe: v.l.n.r. R.P., Bernt Hoffmann, Grafik R.P., Schiffahrtsmuseum
Seite 11: Rainer Prüß
Seite 12 u. 13: Schiffahrtsmuseum, Karte: R.P.
Seite 14: Archiv Museumswerft
Seite 15: Harald Harpke
Seite 16: Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 17: Per Bøgh
Seite 18, 19 u. 20: Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 22 u. 23: Gerd Remmer
Seite 26: Katrin Storsberg, Portraits: R.P.
Seite 29: Bernt Hoffmann, G. Schaefer (links: 3. v.o., rechts: 2. v.o.)
Seite 30: Archiv R.P., rechts unten: Martin Schulz
Seite 31: Archiv R.P., links unten: Martin Schulz


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

schön und
gut
LEUPELTKG

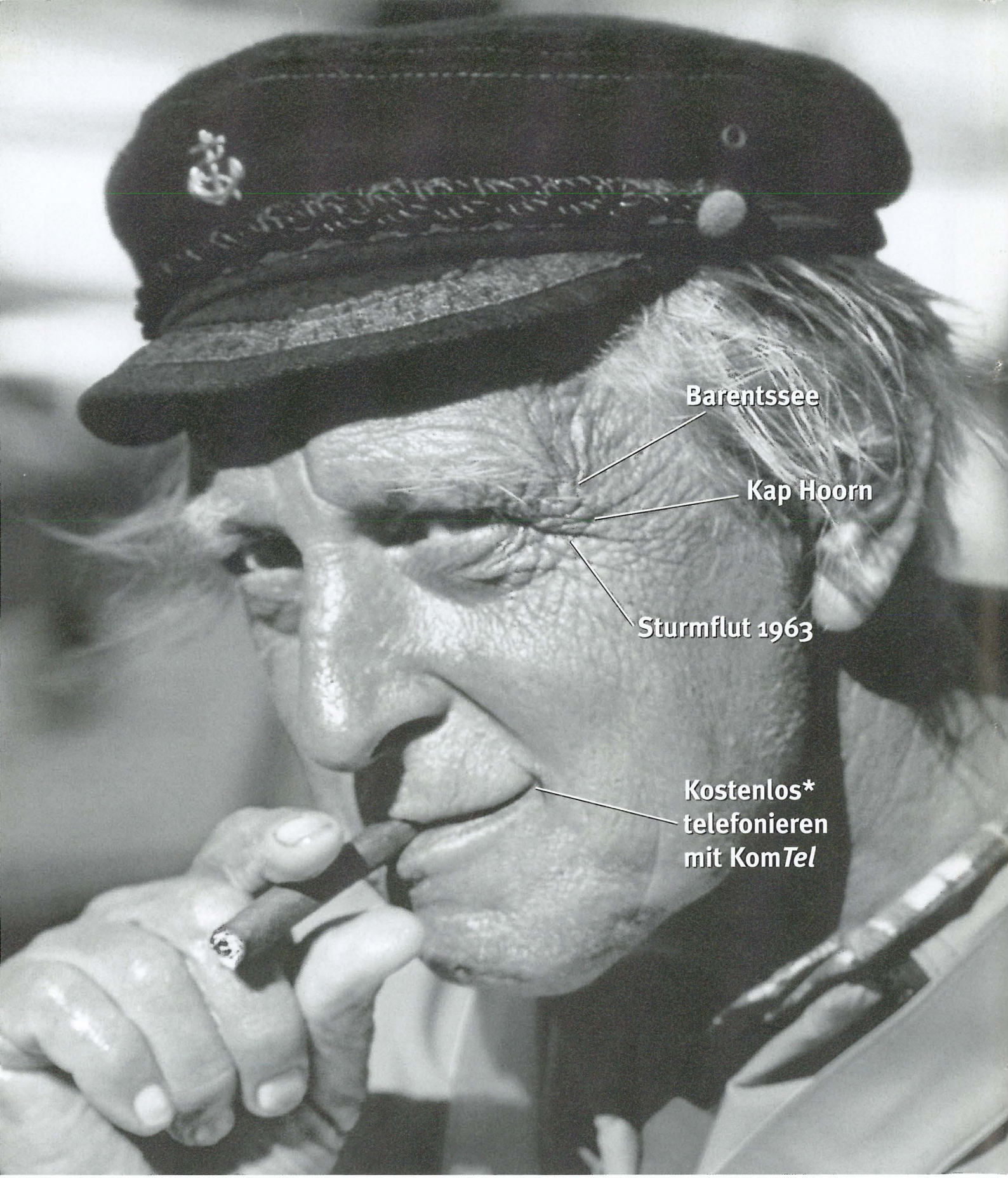

schön und gut
LEUPELTKG

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 20 € im Monat: Kostenlos* im Kom*Tel*-Netz telefonieren inkl. ISDN-Anschluss
* z.B. mit Kom*Tel*Direkt: 3 Stunden im Monat kostenlos im Kom*Tel*-Netz telefonieren. Monatlicher Grundpreis inkl. ISDN 20 €. Vertragsmindestlaufzeit 1 Monat, die Kündigungsfrist beträgt 10 Tage zum Monatsende. Einmaliger Bereitstellungspreis bei Neueinrichtung eines Telefonanschlusses 26 €. Bei vorhandenem Anschluss ist der Wechsel kostenlos. Jetzt wechseln unter **0800 90 90 090**, im Kundencenter Flensburg am Nordermarkt 1 oder online unter **www.komtel.de** und **10 € sparen.**

KomTel (wir sind die Netten)