HAFENBLATT

FLENSBURG HISTORISCH MARITIM

ISSN 1610-3827

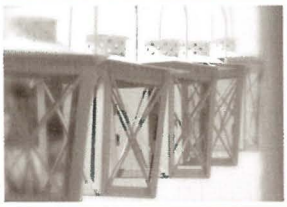
Foto: Harald Harpke

24. APFELFAHRT

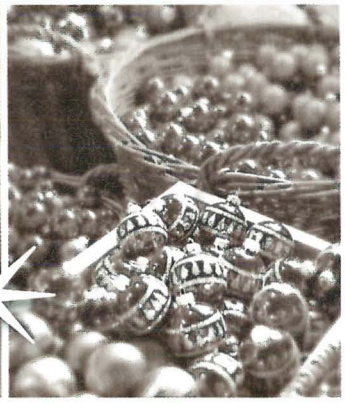
Und diesmal...

Erweiterung des Schiffahrtsmuseums, Adi Born und seine Schiffe, 6. Dampf-Rundum, ALEX im Blick, Flensburger Apfelfahrt Bilderbogen, das Farbengatt, Bücherschapp, 6mR-Yacht AIDA, ...maritime Veranstaltungen und Termine!

Nr. 15 – Oktober 2003



O' Du Fröhliche!



Der gemütliche Weihnachtsmarkt in der historischen Lautrupsmühle – in diesem Jahr mit besonders schöner und großer Auswahl:

Adventsgestecke, Kerzenboutique, Kugeln in allen Formen und Farben, dekorative Glaswaren, handgeschnitzte Krippen, schönes Kunsthandwerk, Stoffe, Windlichter, Lichterketten, Girlanden, ein gut gefüllter Weinkeller – und über allem der Duft von „Aspen Spices"...

Alles für eine stilvolle Weihnachtszeit – jetzt bei:

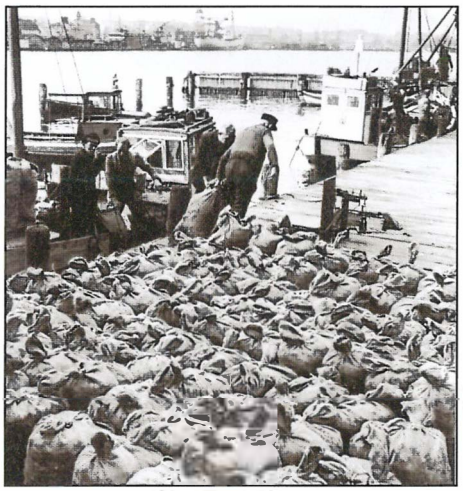
KLOSTER
Haus & Garten

AM LAUTRUPSBACH · FLENSBURG · TEL. 14 4710 · MO-FR. 8.30 - 18.30 UHR · SA: BIS 16 UHR · SO: 10 -12 UHR

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

Seit 1819.
Flensburger Sparkasse

Begrüßung	Tonne	3
Die Vereine	Tonne	4
„Die Dampfmaschien" Teil 5	Tonne	6
„Michel horch, der Seewind pfeift!"	Tonne	7
Alex im Blick	Tonne	8
Hingucker	Tonne	9
Flensburger Apfelfahrt - damals	Tonne	10
Flensburger Apfelfahrt - heute	Tonne	11
Flensburger Apfelfahrt	Tonne	12
Modellbau auf der Museumswerft	Tonne	14
Hafenpartie b. d. alten Werft	Tonne	16
„Emanzipation" - oder so ähnlich!	Tonne	17
Die Erweiterung des Flensburger Schiffahrtsmuseums	Tonne	19
Bücherschapp	Tonne	23
AIDA	Tonne	24
Farbengatt	Tonne	26
Veranstaltungskalender	Tonne	28
Impressum	Tonne	30



Liebe Leserin, lieber Leser,

Dreimal im Jahr kommt das HAFENBLATT, immer zu den großen Veranstaltungen im Frühjahr, Sommer und Herbst, also zur Rum-Regatta, zum Dampf-Rundum und zur Apfelfahrt. Dabei ist die Apfelfahrt ja eher eine kleinere gemütliche Veranstaltung und manchmal gibt es auch schon kalte Füße, aber dafür haben wir ja den Punsch. Jutta Glüsing stellt in diesem Heft die Pläne zur Erweiterung des Schiffahrtsmuseums vor und hat in ihrem überquellenden Archiv gegraben. Die Museumswerft präsentiert ihren Modellbauer Adolf Born, der auch Ehrenmitglied des Museumshafens ist und noch auf der PAMIR segelte. Die Ingenieure erklären neben den Fahrtberichten in der vierten Fortsetzung, wie die Technik im Bauch der ALEXANDRA funktioniert und was es mit der Emanzipation auf sich hat. Also wieder viele Themen rund um den Hafen. Wir haben auch wieder viele Leserbriefe erhalten. Offensichtlich motiviert hier die Rubrik Bildbetrachtung die seefahrtsinteressierten Küstenbewohner. Sogar Archive und Organisationen in England wurden bemüht, um mehr über die alten Fotos herauszubekommen. Das Schiffahrtsmuseum und auch die anderen Vereine freuen sich darüber, und auch mancher alte Flensburger erinnert sich plötzlich wieder wie es war. Wie auf dem Foto oben aus den 50er Jahren. Die sackweise Anlandung von Muscheln auf der Hafenostseite.

Es sei an dieser Stelle noch einmal deutlich vermerkt: Das HAFENBLATT ist das Blatt der historisch maritimen Szene der Region und das Organ des Museumshafens, der Museumswerft, des Schiffahrtsmuseums und der ALEXANDRA. Die namentlich gezeichneten Artikel werden von diesen Organisationen zugeliefert, und wir versuchen dann ein schönes Heft daraus zu machen. Das ist unser Teil des Sponsorings. Ein Haufen Arbeit, aber es macht Spaß.

Die technischen Kosten für Druck usw. werden über die Anzeigen finanziert. Die Anzeigenkunden sind also auch die Förderer der maritimen Szene. Herzlichen Dank dafür.

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

Petra Massolle

Der Flensburger „KRAHN"

FLENSBURGER SCHIFFAHRTS MUSEUM

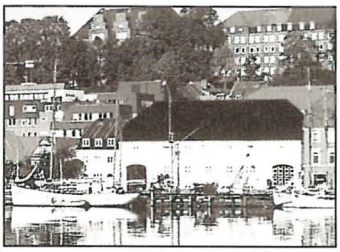
Flensburger Schiffahrtsmuseum und Rum-Museum im alten Zollpackhaus

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



SALONDAMPFER ALEXANDRA

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

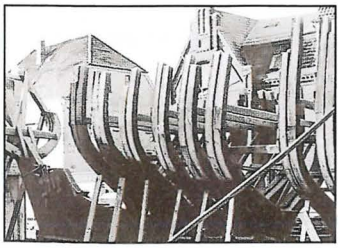
fon 0461 18 22 47
fax 0461 18 22 48

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.

Museumshafen Flensburg e.V.

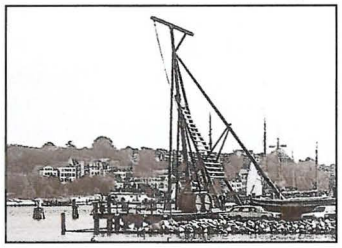
Verein zur Infahrthaltung und Instandsetzung historischer Wasserfahrzeuge

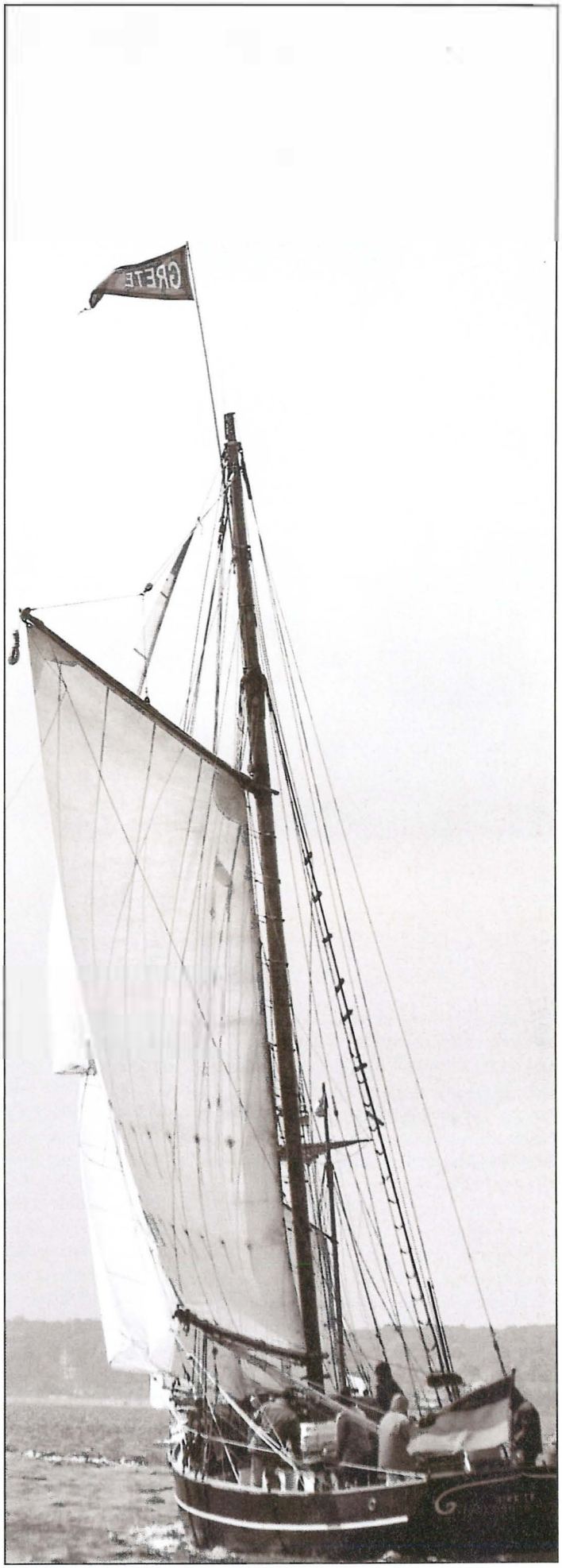
Der „Museumshafen Flensburg e.V." ist eine private Initiative und wurde als gemeinnütziger Verein 1979 gegründet mit dem Ziel der „Wiederherstellung und Infahrthaltung traditioneller Segelschiffe und anderer historischer Wasserfahrzeuge". Dieser große Bereich wird eingegrenzt auf die segelnden Berufsfahrzeuge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



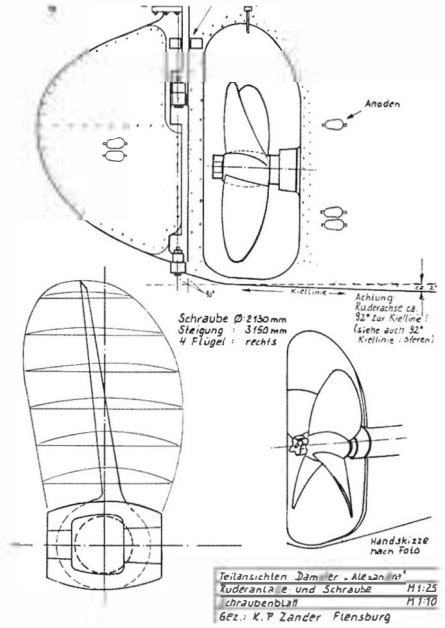


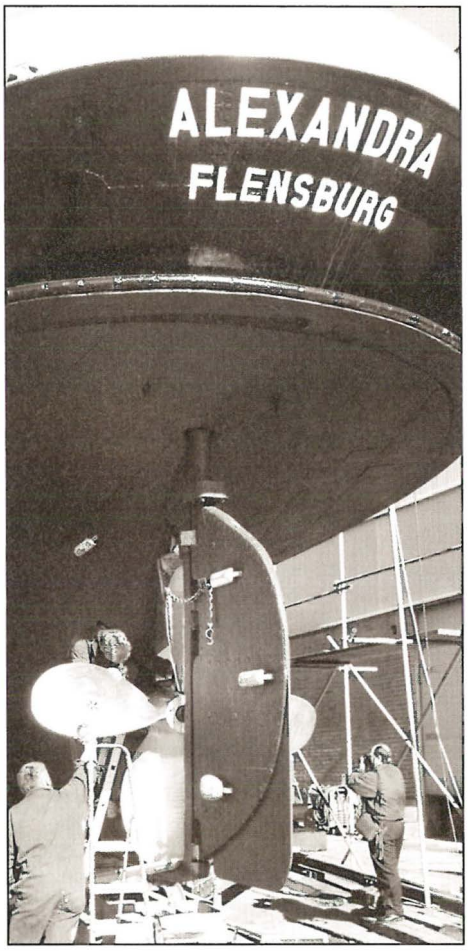
Fischkutter GRETE, FRI 28 bei der Rum-Regatta

„Die Dampfmaschien“

Der Schornstein raucht – volle Fahrt voraus, aber ohne...

Was kommt nach der Maschine ...oder wie man im Wasser aus Rotation Vorschub macht !





...Propeller und Ruder geht gar nix!

Schiffe und so auch die ALEXANDRA fahren durch einen Schub in Fahrtrichtung. Im Wasser kann man sich aber nicht wie auf festem Untergrund abstoßen oder ein Rad antreiben.
Bei den meisten Schiffen befindet sich am Heck der Propeller (auch als Schraube bezeichnet) mit einer unterschiedlichen Anzahl von Flügeln. Diese Flügel haben eine Neigung in Fahrtrichtung (wenn rechts herum gedreht), die eine Schraubenlinie ergibt.
Wird nun dieser Propeller im Wasser gedreht, so „schraubt“ er sich durch das Wasser. Mit seiner Vorderseite saugt er Wasser an, mit seiner Rückseite stößt er Wasser ab. Dies erzeugt eine Kraft in Richtung der Drehachse. Gleichzeitig bewegt sich das Schiff und damit der Propeller durch das Wasser vorwärts. Beobachtet man nun die Spitze eines Propellerblattes auf seinem Weg durch das Wasser bei gleichzeitiger Drehung, so ergibt sich eine Schraubenlinie, wie man sie auch auf dem Gewinde von Schrauben für Holz oder Metall sieht.

Der jetzige Propeller der ALEXANDRA hat vier Flügel, einen Durchmesser von 1.8 m und ein Gewicht von 780 kg. Er wurde speziell nach den Zeichnungen von 1908 gefertigt und während der Werftliegezeit 1998 eingebaut. Übrigens war es nicht ganz einfach, der Firma Piening zu erklären, warum jemand einen derart altertümlichen Propeller haben wollte.
Der Wechsel des Propellers war notwendig geworden, weil die alten Propeller aus verschiedenen Gründen einer Abnutzung unterliegen.
Wir werden häufig nach Getrieben zur Änderung der Fahrtrichtung und zur Reduktion der Propellerdrehzahl gefragt. Auf der ALEXANDRA gibt es ein derartiges Getriebe nicht. Der Propeller dreht sich genauso schnell wie die Kurbelwelle der Maschine. Die Änderung der Fahrtrichtung geschieht durch Umsteuern der Maschine, diese ändert ihre Drehrichtung. Der Propeller der ALEXANDRA ist „rechtsgängig“, wird er rechts herum gedreht, fährt das Schiff vorwärts.

Der Propeller erzeugt Schub, also eine Kraft, die das Schiff vorwärts drückt. Diese Kraft muss vom Propeller auf den Rumpf des Schiffes übertragen werden. Dies geschieht im sogenannten Drucklager, das im Fall der ALEXANDRA aus Ringen auf der Propellerwelle besteht, die gegen rumpffeste Lagerscheiben anlaufen. Diese befinden sich unter einer Abdeckung hinter der Maschine.
Bei seiner Drehung durch das Wasser erzeugt der Propeller nicht nur den Schub, sondern auch eine Kraft die das Heck des Schiffes zur Seite dreht. Dieser Effekt wird bei Fahrt voraus durch das Ruder ausgeglichen, bei der Drehung im Hafen zum Anlegen aber auch ausgenutzt.
Läuft sie langsam oder steht auf der Stelle, bewegt der rückwärts drehende Propeller das Heck nach Backbord. Damit wird die Rechtsdrehung des Schiffes unterstützt, was von unseren Kapitänen bei jedem Anlegemanöver ausgenutzt wird.

Jens Zimmer, Dipl.-Ing.

Mit der Seefahrt hat es der deutsche Michel nicht so sehr; andere Völker hatten längst die Meere und noch viel mehr erobert, als Michel anfing zu begreifen: „Wer nicht jetzt ins Ruder greift, hat das Spiel verloren", doch als er dann ins Ruder griff, mochten ihn die anderen nicht leiden, schließlich waren sie schon da.

„Michel horch, der Seewind pfeift!"

Flensburg jedenfalls hatte die Bedeutung der Seeschiffahrt recht früh erkannt. Ab 1750 ging es schon richtig los. Zucker, Tabak, Tran, Reis und Branntwein wurden die wichtigsten Handelsgüter. 268 Flensburger Schiffe befuhren die Weltmeere. Kriege und andere unerfreuliche Entwicklungen brachten Rückschläge. Der technische Fortschritt und die gute wirtschaftliche Entwicklung nach 1871 brachten einen erneuten Aufschwung und für 1910 waren in der Stadt 17 Reedereien mit 99 Schiffen registriert. Jedenfalls dampfte und qualmte es ganz schön im Hafen und auf der Förde. Und da machten die Schiffe der Flensburg-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffsgesellschaft kräftig mit. Sie beförderten mit zeitweilig 30 Schiffen Personen auf der Förde. 1908 waren es fast 800.000. Die Abtrennung des nördlichen Fördeufers 1920 und die schlechte wirtschaftliche Situation brachte einen gewaltigen Rückschlag. Zwar verstand sich die Stadt immer noch als See- und Handelsstadt, doch zu einer ganz großen Blütezeit reichte es nicht mehr. Noch einmal lebte die Fördefahrt groß auf, wenn auch auf einem ganz anderen Handelsgebiet. In den fünfziger Jahren begann die große Zeit der „Butterfahrten". Von Flensburg aus war die erste dänische Station per Schiff in weniger als einer halben Stunde erreichbar. In großer Zahl pendelten die Fördeschiffe hin und her, die bald auch weiter entfernt liegende Häfen anliefen. Zwischen den vielen modernen Motorschiffen fiel ein Schiff auf, der Salondampfer „Alexandra", der 1908 bei der Hamburger Werft Janssen und Schmilinsky gebaut worden war und sich bei den Flensburgern besonderer Beliebtheit erfreute. Das Schiff hatte zwei Weltkriege überstanden, ohne Schaden zu nehmen. 1975 schien das Ende gekommen zu sein.

„Unwirtschaftlich" lautete das Urteil der Reederei. Da machten sich Flensburger Bürger auf, um das Schiff zu retten. Es gelang. Heute wird es von dem Förderverein Salondampfer „Alexandra" liebevoll instand und in Fahrt gehalten. Der Dampfer befindet sich in einem hervorragenden Zustand.

Kapitän Wolfgang Weyhausen ist stolz auf sein Schiff. Seinen Fahrgästen sagt er: „Ist sie nicht ein Schmuckstück?" Sie bestätigen es ihm gerne. Doch es gibt noch mehr Dampfschiffe in Europa. Und Kapitän Wolfgang Weyhausen war es auch, der ein Treffen jener alten Schiffe in Flensburg anregte und diesem Treffen den Namen „Dampf-Rundum" gab. Man schrieb das Jahr 1993. Und was ist daraus geworden?

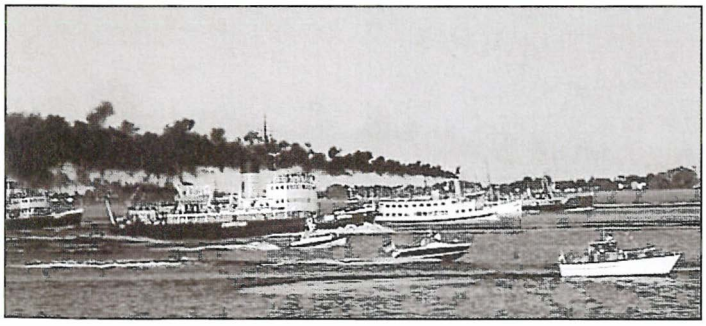
Alle zwei Jahre lebt der Flensburger Hafen noch einmal wieder richtig auf – es dampft und qualmt wie in alten Zeiten. Und nicht nur auf dem Wasser. Entstanden ist eine Komposition von alten Dampfschiffen, Lokomotiven, Dampfwalzen und Dampfmaschinen jeder Art. Es ist ein Volksfest geworden, das in diesem Jahr zum 6. Mal stattfand und von der Ministerpräsidentin Heide Simonis eröffnet wurde. Wen wundert es, dass sie am Eröffnungstag mit dem Salondampfer „Alexandra" zum Dampferrennen hinausfuhr. Eine Wettfahrt besonderer Art auf der Flensburger Förde. Da waren sie, die Dampfeisbrecher „Stettin" und „Wal", der Bereisungsdampfer „Schaarhörn", das Fahrschiff „Skelskjör" und viele, viele andere, die dabei sein wollten – so auch das Feuerschiff „Fehmarnbelt", der Schlepper „Flensburg". Die Veteranen bewiesen was in ihnen steckt. „Volldampf voraus" zeigten die Maschinentelegrafen an. Das war ein Rennen besonderer Art. Was ist dagegen ein „Schumi". Der fährt ja nur Auto. Auf dem Treppchen ganz oben stand dieses Mal der Hamburger Dampfer „Schaarhörn", wenn es denn ein solches gegeben hätte. Der Stolz war dem weißen Dampfer jedenfalls anzusehen.

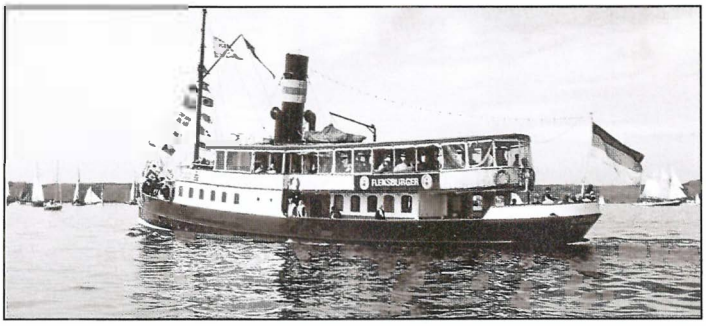
Und was gab es sonst noch? Jedenfalls 3 tolle Tage am Flensburger Hafen. Neben einem großen Volksfestvergnügen erlebten die 300.000 Besucher Technikgeschichte – und diese war nicht nur zum Anschauen. Schiffssirenen und Dampfpfeifen ließen keinen Zweifel daran, was die Stunde geschlagen hatte. Eine Stunde ging es allerdings auch besinnlich zu. Der plattdeutsche Gottesdienst an Bord des Salondampfers „Alexandra" wurde von Pastor Hand gestaltet und die große Zahl der Gottesdienst-Besucher sang: „Gott rut min Hart un sök die Freud".

So war es dann auch am Montagmorgen. Mit der Auslaufparade aller Schiffe endete das Flensburger „Dampf-Rundum" 2003 eindrucksvoll. „Ein toller Erfolg, rundum zufrieden", sagte Kapitän Wolfgang Weyhausen und fügte hinzu: „Auf Wiedersehen im Flensburger Hafen 2005".

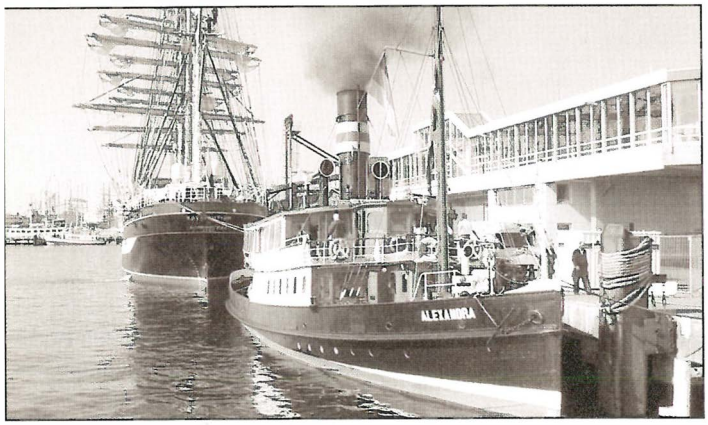
Dann wurde es wieder ruhiger im Hafen und auf der Förde. Nur ein Besucher blieb – ein Wal, der sich in die Förde verirrt hatte. Bei der Auslaufparade zeigte sich sein dunkler Buckel über der Wasseroberfläche und die charakteristische Fontäne war auch zu sehen. Er wird wohl bei dem nächsten „Dampf-Rundum" nicht mehr dabei sein.

Helmut Obl, Exbürgermeister von Raisdorf und großer Alexfreund





Die Alex im Blick



Kieler Woche im Juni 2003

Rückschau
Reinschau
Vorschau

Die Saison 2003 nähert sich mit schnellen Schritten ihrem Ende. Man wird einfach das Gefühl nicht los, als ob die Saison eben erst begonnen hätte. Vielleicht liegt es an den vielen schönen Einsätzen in diesem Jahr. Das Wetter hat phantastisch mitgespielt, nur manchmal hat es dann doch gewackelt und manch einer an Bord hatte da so seine Probleme.

Wir waren zur „Kieler Woche" und wir waren Gastgeber zum 6. „Flensburger Dampf-Rundum", machten neben den traditionellen Rundfahrten auch noch Sonderfahrten zu den „Ochseninseln", mit Ausbooten und Landgang. Erfolgreich war auch der „Südskandinavienexpress", eine Kombitour mit der Angeln-Bahn und dem Dampfer nach Sonderborg. Am 28. September des Jahres dampfte die „Alexandra" die Saisonabschlussfahrt und wir fragen uns, wo ist die Zeit geblieben.

Für das Jahr 2004 laufen schon jetzt die Vorplanungen.

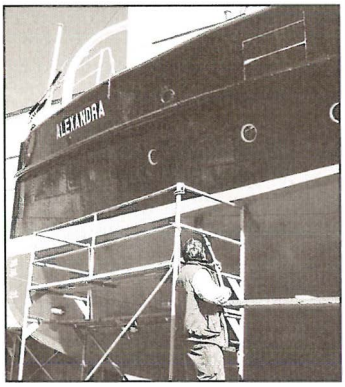
Zunächst ist wieder die jährliche Werftzeit bei Alfred Eberhard in Arnis dran. Die Saison wollen wir am 22. Mai 2004 zur „Rum-Regatta" eröffnen. Geplant sind wieder Fahrten während der „Kieler Woche", Bustransfer ab Flensburg. Wir haben wieder eine Einladung zum Dampffestival in Vejle. Am 8. Juli 2004 geht es auf „Große Fahrt" durch den Alsensund, Kleinen Belt, Aarösund, Middelfart nach Vejle. Je nach Wind und Strömung dauert diese Fahrt 10 Stunden. An Bord gibt es dann reichlich Seemannskost, Musik und gute Laune. Rückfahrt von Vejle ist am 12. Juli d. J. Für beide Fahrten besteht ein Bustransfer ab Flensburg.

Der „Südskandinavienexpress" wird mindestens 3-mal auf Tour gehen und die normalen Rundfahrten werden wieder das Angebot abrunden. Ob die eine oder andere Tour noch angeboten wird, hängt auch ein bißchen von der Entwicklung ab. – Kiek wi mol – Neben den üblichen Schiffspapieren haben wir jetzt auch die offizielle Erlaubnisurkunde der See-Berufsgenossenschaft für Schiffsdampfkessel. Während der Saison haben wir des öfteren Schiffssicherheitsmanöver durchgeführt. Es klappt wirklich ganz gut, aber Übung macht den Meister.

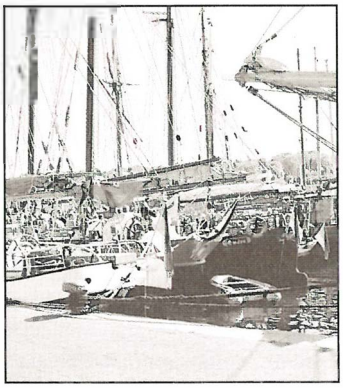
Da unser Maschinist auch Sicherheitsoffizier auf dem „Stangenkreuzer" „Gorch Fock" ist, gibt es immer noch etwas, was man noch nicht so genau weiß.

Der Schiffsbetrieb läuft reibungslos, die Maschine zischt ihr ewiges Lied vom Dampf. Alle sind begeistert. Was wollen wir mehr?

Wolfgang Weyhausen, Kapitän



Werftschau in Arnis 2004



Rum-Regatta in Flensburg 2004

Erinnerungsfoto der ALEXANDRA-Crew nach der Auslaufparade beim 6. Dampf-Rundum

ganz hinter von links:
Klaus Wölffel, Joachim Müller

2. Reihe von links:
Hauke Bensch, Horst Dieter Petersen, Kirsten Suckert, Joachim Gellner, Hendrik Wagner, Harald Dreus, Sven-Peter Matthiesen, Michael Klotz, Lothar Bensch

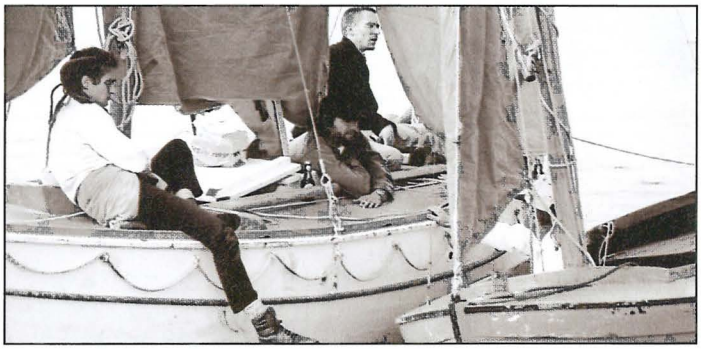
vorne von links:
Talesia Matthiesen, Gertrud Thomas, Werner Fischer, Jonny Trede, Rüdiger Steinberg, Jens Behrmann, Peter Thun, Dieter Lindau, Sabine Klotz, Manfred Dulies und Alexandra-Kapitän Wolfgang Weyhausen

Hingucker

Wiedergefunden. Jahrelang lag die Tjalk ALBATROS im Flensburger Museumshafen, bis Eigner Günther und Birgit Wulf ihr untreu wurden und sich für eine klassische Yacht entschieden. Die Tjalk ging zurück in ihr Heimatland Holland. Jetzt wurde sie gesichtet. Direkt in Amsterdam in der Nähe des Schiffahrtsmuseums an der Brücke des großen Science Centers, dem Gegenstück der Flensburger Phänomenta. Sie hat sich kaum verändert und hat noch ihre alte Farbigkeit in Dunkelbraun und Ocker.

MINNA ROEDER ist immer aktiv. Mit Freude kann man beobachten, wie die Jugendlichen der Waldorfschule viel Freizeit auf dem Wasser verbringen. Seit 1983 dient das Boot der Waldorfschule zur Segelausbildung. 1983 entdeckte ein Mitglied des Museumshafens diese Elbjolle in Otterndorf und begann mit dem Rückbau zum offenen Arbeitsboot. Jetzt passen viele Jungens und Mädchen hinein und haben ihren Spaß…

Skipper Ferdinand steuert die Eurydike durch den Flensburger Hafen. Die Eurydike ist eine Smakke-Jolle, die vor 5 Jahren nach historischen Plänen aus dem Jahr 1880 auf der Museumswerft gebaut wurde. Das Schiff ist 9,80 m lang und kann bis zu 12 Personen fassen. Gruppen, die Lust auf eine Hafenrundfahrt haben, können sich auf der Museumswerft melden. Sie werden dann von Ferdinand stilvoll durch den Flensburger Hafen geschippert und dabei gibt es einiges zu hören und zu sehen…



Hier hängen Arne und Bernhard mit Arved Fuchs in der Flaute und halten einen Smalltalk mit einem Smakkejollen-Nachbarn. Arved sitzt im Loch seiner berühmten JAMES CAIRD. Man sieht deutlich an der außenbords befestigten Sicherungsleine, dass das Schiff quasi als Rettungsboot gebaut wurde. Weitere „Rettungsmittel" für günstige Wetterbedingungen stehen in Form der notwendigen Proviantierung an Deck. Na denn Prost…

EHLER
ERMER
&
PARTNER

WIRTSCHAFTSPRÜFER
STEUERBERATER · RECHTSANWÄLTE

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

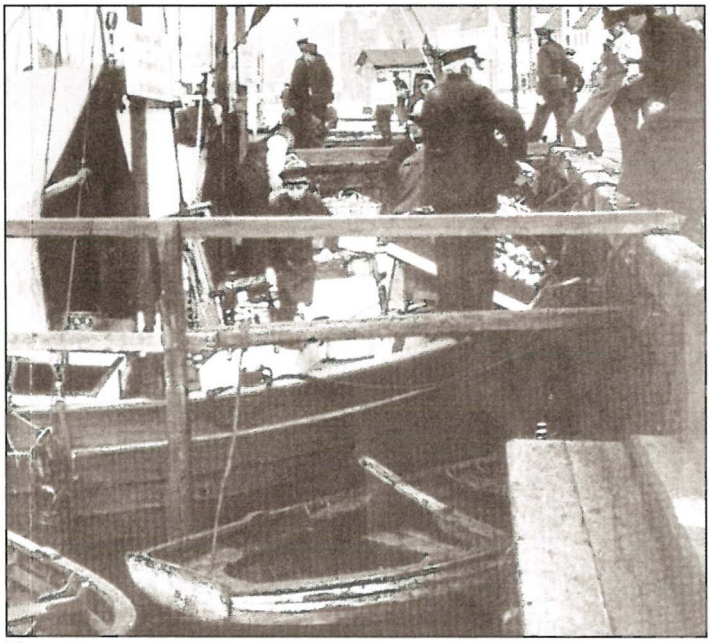
Fon: 0461 86070 Fax: 0461 8607-185
e-Mail: eep-gbr@foni.net www.eep.info

FLENSBURGER APFELFAHRT

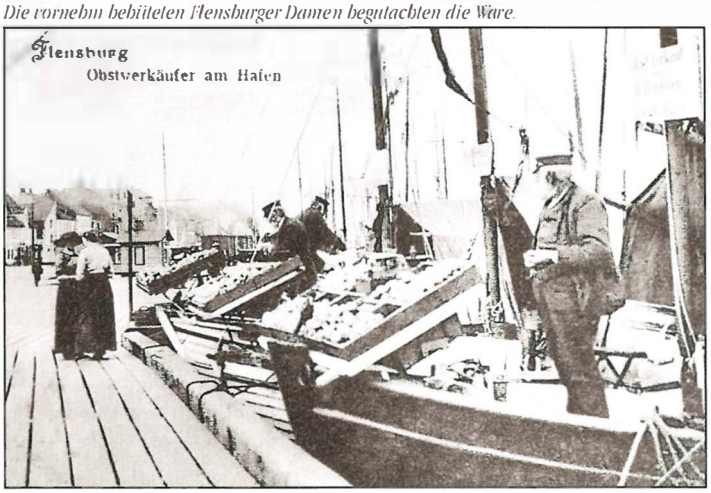
„Dat is dormit anfungen, dat de Langballigauer Fischers mit sers Bööte in Flensburg an de Schippbrüch leegen und Fisch, meist Bütt und Dörsch lebendig ut de Hütfäcker verköfften. De een oder anner harr denn ock mal up Bestellung een Korf Appeln oder Beern mit, un toletzt stellen sik de Fischers ganz op den Fruchtverkoop ut de Bööte in. Se keemen damals toeerst mit so' kleene Appeljacht na Flensburg segelt, denn Motorn geev dat domols noch nich…"

„Ingrid-Marie" im Angebot – ganz legaler Mädchenhandel.

Die vornehm behüteten Flensburger Damen begutachten die Ware.



Verkauf am damals noch hölzernen Schiffbrückkai. Auch der „Jung" muss mit anfassen.



An der Schiffbrücke auf Höhe des Kompanietores. Im Hintergrund Hausens Brauerei.

Der füllige Appelkahn bietet viel Platz für die Äpfel.

„Hökern" in der „guten alten Zeit". Damals war die gesamte Pier noch aus Holz und man lief auf Planken, so wie heute am Bohlwerk des Museumshafens.

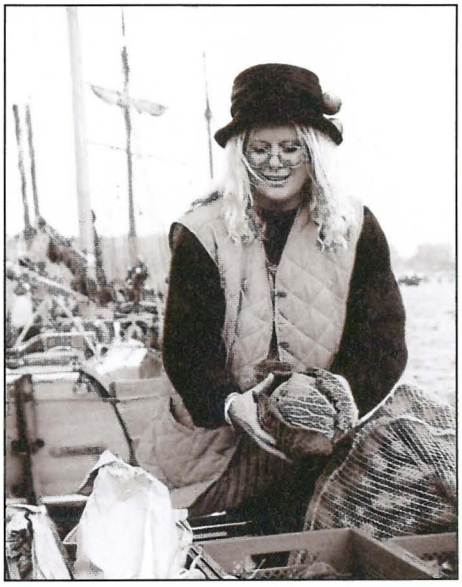
APFELFAHRT HEUTE

Wann die ersten Apfelfahrten unternommen wurden, weiß keiner. Der Text auf der linken Seite stammt aus den Flensburger Illustrierten Nachrichten vom 8. Oktober 1930. Hier erzählt jemand aus alten Zeiten: „De verköfften de Appeln, Beern und Plummen pundwies und korvwies, … und wer Platz harr, de köfft sick sien Winterobst vun de Langballigauer Appelhökers". Er erzählt aber auch, dass bereits 1930 alles vorbei war und kein Mensch mehr nach Langballigauer Äpfeln fragte. Das ging erst 1980 wieder los, als der Museumshafen Flensburg e.V. gleich nach der ersten Rum-Regatta auch die erste Flensburger Apfelfahrt veranstaltete. Wer ein altes Schiff restauriert und sich überhaupt mit alten Schiffen beschäftigt, stößt zwangsläufig auf Zweck und Nutzen dieser Schiffe. Und so landeten die Leute des Vereins Museumshafen auch beim Handel und Wandel der Region. Sie stießen auf die Geschichte der alten „Appelkähne" und sofort entstand die Idee einer Revitalisierung der Apfelfahrten. Nicht, um alte Zeiten wieder einzuführen, nein, wer auf See versucht, seinen Kurs zu bestimmen und zu korrigieren, der weiß, dass es hilft, auch achteraus zu peilen, um den richtigen Weg voraus zu finden.

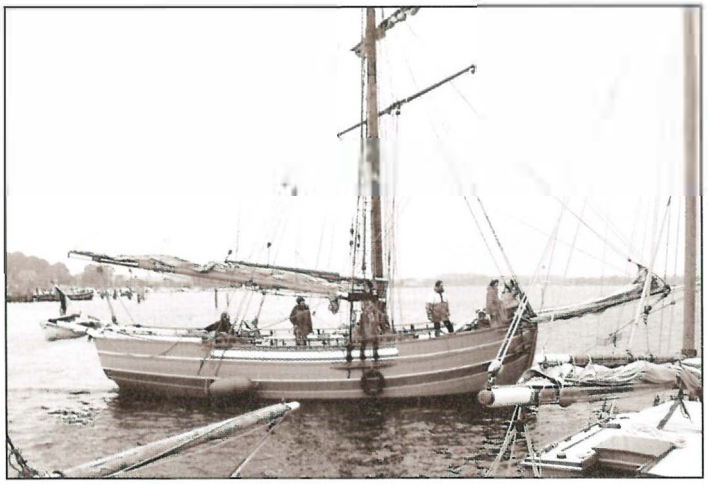
Schon 1983 stand es auf der Hinweistafel am Museumshafen: „Wir wollen daran erinnern, dass eine Region jahrhundertelang ihre Menschen ernährt hat, ohne die Länder der Dritten Welt auszubeuten … und wir müssen alle unsere Umwelt schützen, damit wir auch in Zukunft noch Äpfel aus Angeln und Förde-Makrelen essen können". Dem ist nichts hinzuzufügen.

Seit einigen Jahren ist auch das dänische Gråsten in die Aktion einbezogen, kommen doch von hier die bekannten „Gravensteiner" Äpfel.

Die Apfelfahrt ist fast wie früher, und das „Outfit" der Damen hat sich auch nur unwesentlich verändert…



APFELFAHRT HEUTE



Apfeltransporter DIE ZWEI SCHWESTERN

Und hopp und hopp…

Nein, schönes Wetter war nicht immer. Schließlich sind wir mitten im Herbst. Aber die Stimmung ist immer gut. Es geht schon los am Freitag, wenn die Schiffe gemeinsam den Flensburger Hafen verlassen. Die Mariner nennen das „Geschwaderfahrt". Eigentlich eine richtige „Lustfahrt". Das Ziel liegt gleich um die Ecke: Glücksburg. Trotzdem ist man bei ungünstigen Winden zwei Stunden unterwegs, denn es wird eisern gekreuzt! Wer dabei kalte Füße bekommt, hat im Glücksburger Hafen Gelegenheit, sich warm zu arbeiten. Der Hafen platzt aus allen Nähten. Eigentlich ist im Yachthafen gar kein Platz für so viele große Schiffe, denn an der Brücke der Hanseatischen Yachtschule liegen nach den ganzen beengten Anlegemanövern plötzlich doch 10 - 15 historische „Segelnde Berufsfahrzeuge" im Päckchen am Brückenkopf. Und dann geht's los „Ketteeeee!" schallt der Ruf über die Schiffe. Mit Gejuxe und fröhlichen Kommentaren bildet sich eine ca. 30-40 m lange Menschenkette bis zum großen Apfelwagen, der schon an Land wartet. Schwupp, schwupp, schwupp geht eine Kiste nach der anderen durch die Hände. „Hast du alles verlernt, du Döösкopp?" Es dauert eine Weile bis die 30-40 Beteiligten sich wieder eingespielt haben, weil einer nicht aufpasst oder die Hände nicht frei hat, weil er doch eben mal in einen der leckeren Äpfel beißen muss. Doch dann läuft es zügig weiter und nach einer halben Stunde ist der Wagen leer. Das Ablegen erfolgt mit viel Getröte und die Flotte macht sich wieder auf den Weg nach Flensburg. Auf der Förde wird es meist schon duster, aber dann fällt es auch nicht so auf, dass die meisten Besatzungen – kaum angekommen – schon auf den Spuren von COLUMBUS wandeln. Die Nacht wird ziemlich lang…

Am nächsten Morgen geht es früh los. Meist stehen schon um 10.00 Uhr die ersten Apfelkunden auf dem Bohlwerk und bis dahin muss alles aufgebaut sein. Die Fischkutter haben schon um 7.00 Uhr die geräucherten Makrelen und Forellen aus der Räucherei geholt. Sie müssen die Fischkisten appetitlich auf Deck „drapieren", damit die Ware sich auch verkaufen lässt. Außerdem müssen die Ansprüche des Ordnungs- und Hygieneamtes erfüllt werden. Das gab zu früheren Zeiten Probleme in der gegenseitigen Annäherung. Aber eins ist allen klar: wenn alles so sein soll wie beim Supermarkt, dann sähe das Bohlwerk auch aus wie ein Supermarkt, und das will keiner. Schürze und „Haube" tragen wir natürlich gerne. Mancher alte Zylinder kommt damit wieder zu Ehren. Inzwischen ziehen auch schon die ersten Rauchschwaden über das Bohlwerk. Die „Brennhexe" ist angeheizt und bald wird der erste Duft der leckeren Bratäpfel in die Nase ziehen. Günthi hat seinen Punsch schon heiß, Ilse wendet Æbleskiver in der Pfanne und selbst das Apfelcafé hat schon geöffnet. „Sind das auch Angelner Äpfel?" „Sie meinen die Angeliter hier?", „Quatsch, Angeliter, ik bünn doch keen Sattelschwien – aber egool, geef mi man fief Pund!" Und dann kommen sogar schon die ersten Busse. Pinneberg! Das lässt das Schlimmste befürchten. Unsere Handmusiker packen die Instrumente aus und dann gehts los…

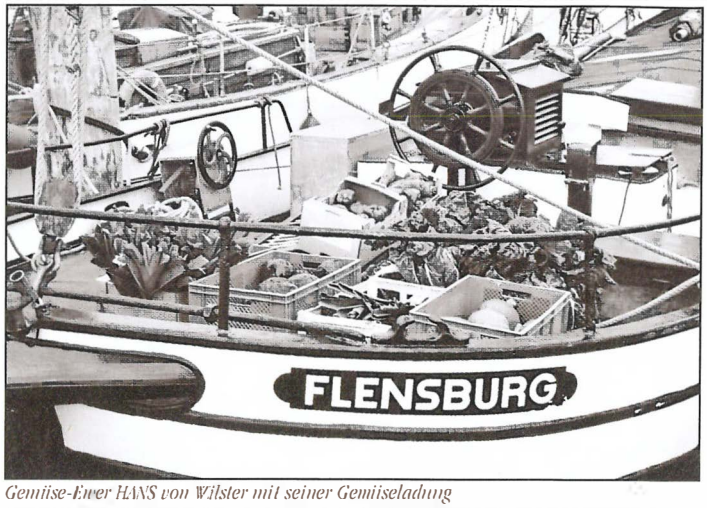
Hmmm …lecker, lecker, das riecht schon gut!

Aufruf

Auf den vielen Apfelfahrten des Museumshafens Flensburg e.V. hat sich die Idee entwickelt, den originalen Langballigauer Appelkahn wieder auferstehen zu lassen. Bei diesem Projekt der Bootserforschung möchten wir ganz besonders ältere Bewohner der Region um Mithilfe bitten. Wenn Sie irgend etwas wissen über den Bootsbau, Takelung und Segel, Frachteinrichtung oder aber zum Obst- und Gemüseverkauf, dann freuen wir uns über Hinweise, Gespräche, Fotos usw. Als Ansprechpartner für den Verein Museumshafen Flensburg steht Wolf-Rüdiger Kuhnke zur Verfügung unter der Tel.-Nr. 72273. Selbst der kleinste Hinweis kann weiterhelfen.

APFELFAHRT HEUTE

Äääääppel, Äppel, Äppel, Äppel, schööööööne Äääääppel…



Gemüse-Ewer HANS von Wilster mit seiner Gemüseladung

Und in Gråsten wird dänisch gehökert. Inzwischen macht auch Svendborg eine Apfelfahrt.

Apfelsaft is das bestimmt nich..

Probiern Sie man ruhig…

Apfelfahrten sind auch immer gut für einen Schnack auf alten Planken..

Naaa? Kleinen Punnsch?..

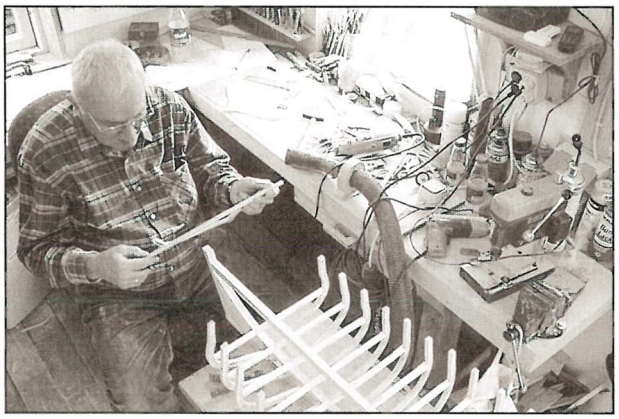
Waaaas? Meine Waage stimmt nich?..

Ja, was nehm ich denn, ssssieht alles ssso lecker aus…?

Die Frauen von der Bäckerzunft am Waffeleisen. Das Waffelrezept ist geheim!

Modellbau auf der Museumswerft – Adi Born und seine Schiffe

Wenn unsere Besucher das Werftgelände betreten, fällt ihnen zunächst zur Rechten die zumeist geöffnete Eingangstür der Modellbauwerkstatt auf. Hier arbeitet Adi Born. Die Schiffe, Arbeitsboote und Kähne, die auf der Museumswerft entstehen, werden von Adi zunächst als Modell im Maßstab 1:10 bis 1:25 gebaut. Dank der detailgetreuen Arbeit entstehen echte Schmuckstücke, die im Werftkontor zu besichtigen sind.



Dass die Besucher der Museumswerft viele Fragen zur Arbeit in der Modellbauwerkstatt haben, ist klar. Daher wollen wir im folgenden Interview mit Adi die meist gestellten Fragen klären.

Sönke: „Unsere Besucher sind immer wieder fasziniert von der Detailtreue deiner Schiffsmodelle. Bis zum letzen kleinen Niet stimmt alles mit dem Original überein. Da fragt man sich natürlich, wo du das gelernt hast."

Adi: „Eine Ausbildung zum Modellbauer habe ich nie gemacht. Aber mit dem Modellbau – das ging schon als Kind los. Meine ersten Modelle waren kleine Rindenboote. Dann ging es immer weiter, erst mit Brettchen aussägen und Segel aus Papier und später kamen dann richtige Modelle."

Sönke: „Du hast dir also alles selbst beigebracht?"

Adi: „Ja, eigentlich wollte ich nach der Schule Tischler werden aber da gab es keine Lehrstelle damals. Stattdessen bin ich dann mit 16 zur See gefahren. Als ich dann im Arbeitsleben stand, war die Zeit zwar knapp, aber für sein Hobby hat man sich die Zeit genommen, am Wochenende oder abends. Ich habe Modelle aus 30.000 Streichhölzern gebaut und zuerst noch mit einfachen Handwerkzeugen wie Handbohrer, Laubsäge und Klebe gearbeitet. Bald kam dann eine kleine Kreissäge mit Bohrmaschinenantrieb dazu. Schon damals habe ich fast nur Schiffe gebaut. 1982 wurde ich dann Rentner. Ich zog zurück in den Norden nach Flensburg, aber nach einer schweren Operation brauchte ich zunächst einige Jahre, bis ich wieder richtig konnte. Ich hatte dann aber genügend Zeit, mich voll meinem Hobby zu widmen, habe mir zuhause eine kleine Werkstatt eingerichtet und mich mit den notwendigen Holzbearbeitungsmaschinen wie Tischhobelmaschine, Tischbandschleifer und Kreissäge ausgestattet. Im April 2002 fragte mich Uwe Kutzner dann, ob ich mich nicht auf der Museumswerft einrichten wolle. Seitdem arbeite ich hier."

Sönke: „Du bist ja jahrzehntelang zur See gefahren. Damals sogar auf der Pamir. Wie war das damals?"

Adi: „Ich habe 1956 als Moses, das heißt als Schiffsjunge auf der Pamir angeheuert, bekam dann aber Probleme mit dem Blinddarm. Daher war ich 1957 nicht mit an Bord, als die Viermastbark am 21. September 1957 sank. Damals haben von 86 Besatzungsmitgliedern nur 6 überlebt. Heute weiß ich, was für ein Glück ich hatte, nicht mit an Bord zu sein. Ich lag im Krankenhaus, als die Pamir unterging.

Sönke: Bist du denn danach noch einmal wieder auf Segelschiffen gefahren?"

Adi: „Nein, die Zeit der Segelschiffe war vorbei. Ich habe meine Blinddarmbeschwerden auskuriert und danach in Hamburg bei der Reederei Otto Stilles angeheuert. Da gab es nur noch Motorschiffe. Mit 21 war ich wahrscheinlich der jüngste Bootsmann Deutschlands. Später bin ich als Steuermann, als dritter und zweiter Offizier auf Stückgutfrachtern gefahren. 1971 habe ich geheiratet und bin mit meiner Frau nach Duisburg gegangen. Da war das Meer zwar weit weg, aber durch meine Arbeit in einem Schiffsausrüstungsbetrieb blieb ich dem maritimen Milieu doch treu."

Sönke: „Und wie bist du dann wieder in den Norden gekommen?"

Adi: „1982 musste ich im Rücken operiert werden und konnte nicht mehr arbeiten. Unseren Urlaub hatten wir immer wieder hier oben gemacht und da haben meine Frau und ich entschieden, wieder ganz in den Norden zu ziehen. So kamen wir nach Flensburg."

Sönke: „Lass uns noch einmal zu deinen Modellen zurückkehren. Der Beginn des Bootsbaus ist ja ein geeigneter Plan. Wo bekommst du die Pläne her?"

Adi: „Man kann alte Pläne kaufen oder man muss sie selbst anfertigen. Für den Bau der Danske Jagt haben wir einen Plan aus dem Jahre 1794 aufgetrieben. Für das Modell der Jolle, die im Moment von den Bootsbauern im Original gebaut wird, habe ich eine Planzeichnung von Gustav Winkler bekommen. Der hat ein nicht mehr zu restaurierendes Wrack ausgemessen und mir die Pläne gebracht."

Sönke: „Werden denn alle Boote nach historischen Plänen gebaut?"

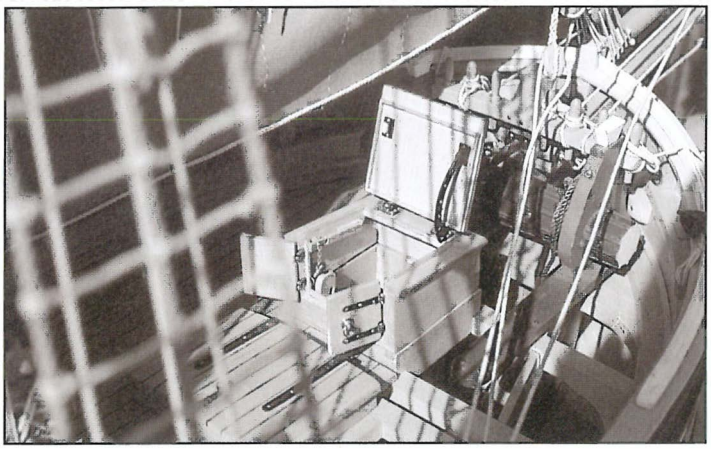
Adi: „Ja, die von mir gebauten Modelle, nach denen dann später die großen Boote entstehen, baue ich entweder nach historischen Plänen oder es werden alte Schiffe neu aufgemessen."

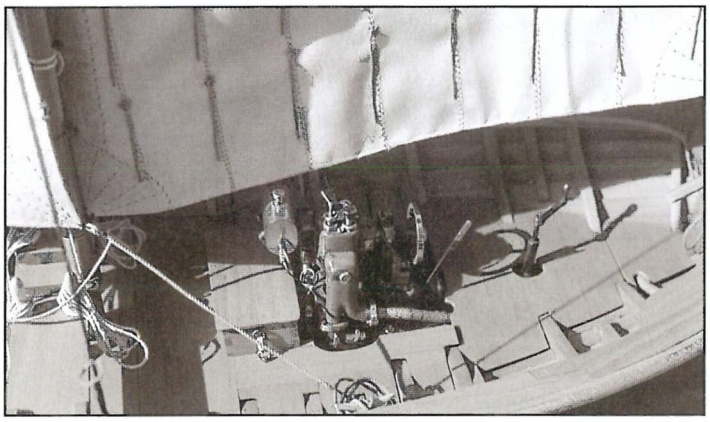
Sönke: „Mit welchem Holz arbeitest du?"

Adi: „Ich verarbeite gerne Ahorn, Kirsche oder Birne. Eiche sieht grauselig aus. Da passt die Verhältnismäßigkeit nicht. Auch Nadelhölzer sind unbrauchbar."

Sönke: „Im Original benötigen die Schiffbauer eine Dampfkiste, um die Planken zu biegen. Hast du auch eine kleine Dampfkiste?"

Adi: „Früher habe ich einmal eine kleine Dampf-





kiste gebaut. Heute mache ich es mir einfacher. Ich wickel feuchte Tücher um die zu biegenden Hölzer und biege sie über einem heißen Bügeleisen. Das ist viel weniger aufwendig."

Sönke: „Im originalen Schiffbau muss man für eine Jolle ungefähr 300 bis 500 Arbeitsstunden kalkulieren. Wie lange brauchst du denn für ein Boot?"

Adi: „An meinen Modellen im Maßstab 1:10 sitze ich fast genauso lange. Je nach Größe liege ich zwischen 250 und 400 Stunden mit Mast und Segel. Das Modell der Danske Jagt, an dem ich jetzt arbeite, wird wohl mehr Stunden in Anspruch nehmen. Ich rechne mit 2000 Stunden. Das Modell hat dann aber einen Maßstab von 1:15."

Sönke: „Das Besondere an deinen Modellen ist ja nicht nur die originalgetreue Holzbearbeitung, sondern auch die bis ins Detail stimmigen Metallarbeiten. Wie machst du das? Hast du eine kleine Schmiede?"

Adi: „Nein, die brauche ich nicht. Ich arbeite mit Messingblech. Das wird geschliffen, gebogen und gebohrt. Die dunkle Patina erreiche ich durch die Behandlung mit einer speziellen Mixtur."

Sönke: „Baust Du die Boote eigentlich nur im Modell oder bist Du die Originale schon selbst gefahren?"

Adi: „Im Museumshafen liegt die ZWEI SCHWESTERN. An diesem Neubau einer Danske Jagt stand ich schon am Ruder."

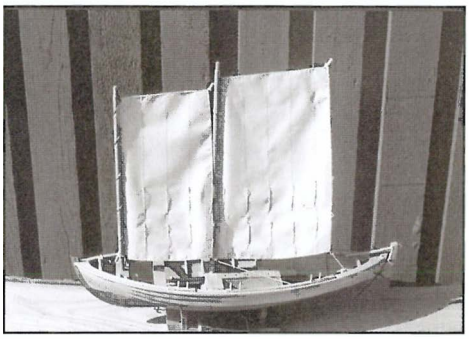
Sönke: „Hast du einen Traum, dass du ein bestimmtes Schiff noch bauen willst? Vielleicht einen Vier- oder Fünfmaster?"

Adi: „Nein, das reizt mich gar nicht. Ich mag lieber die kleinen Segler bauen, wie jetzt zum Beispiel die Danske Jagt. Da kann ich viel mehr ins Detail gehen und mir auch für die unscheinbaren Anbauteile modellbauliche Lösungen überlegen. Das macht mir mehr Freude."

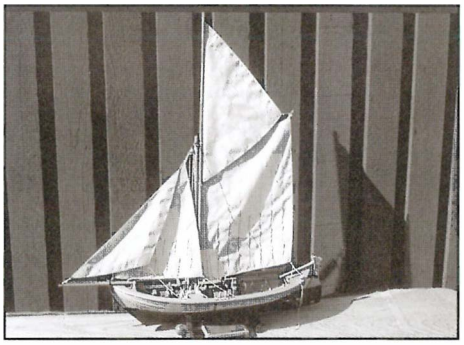
Sönke: „Vielen Dank für diese heißen Informationen aus erster Hand. Ich wünsche mir, dass noch viele Schiffsmodelle in deinen Händen entstehen."

Das Interview mit Adi Born führte Sönke Grimm

Modell nordischer Prahm, 1:10, gebaut 1885 in Sdr. Vorupør. Ein 1:1 Nachbau wurde im Sommer als „Schulschiff für Flensburg" vom Stapel gelassen.

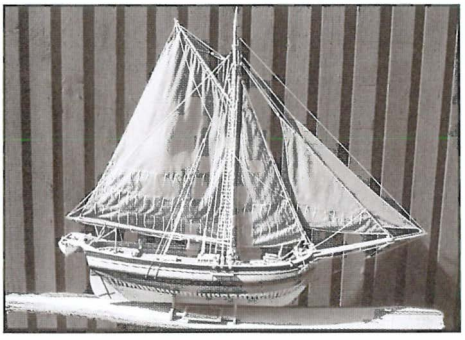


2-Smakke-Jolle, 1:10, gebaut 1901 in Trappen, DK. Das Original macht als Eurydike Hafenrundfahrten auf der Flensburger Förde.

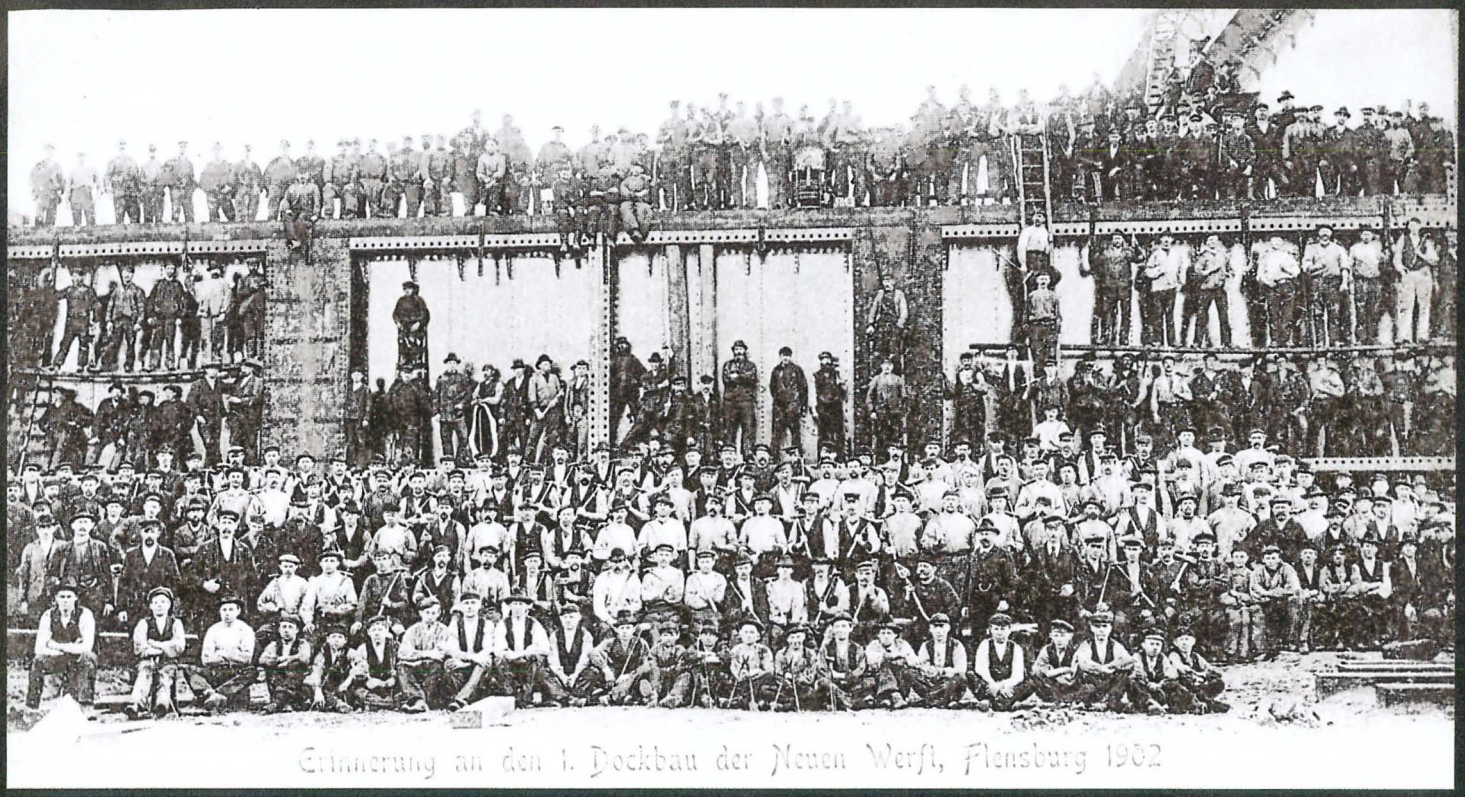


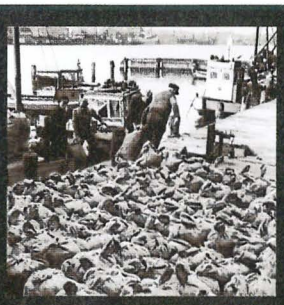
Modell einer Kadrejer-Jolle, gebaut ca. 1900 in DK Am Original wird derzeit gebaut.

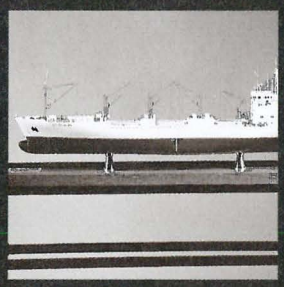
Sjaegte, 1:10, gebaut 1902 auf Fur/DK Das Original segelt heute als „Kalø" in Dänemark.



Danske Jagt, gebaut 1794 in Marstall, DK. Am Original wird derzeit gebaut.







Aus der Schatzkammer des Flensburger Schiffahrtsmuseums:
z.B. Schlepper „Donau“ und „Schelde“ schleppen das neue Vulkan-Dock, 1913
… oder die Schiffstaufe der „Frieda Horn“, Frachtmotorschiff, Baujahr 1925 (im Jahr 1946 an Russland abgeliefert),
oder 1955 die sackweise Muschelanlandung an der Ostseite des Hafens.
Es gibt noch viel zu zeigen!

Das neue Gebäude

FLENSBURGER SCHIFFAHRTS MUSEUM

Die Erweiterung des Flensburger Schiffahrtsmuseums

Als 1979 die Entscheidung fiel, das ehemalige Zollpackhaus am Hafen zu einem Schiffahrtsmuseum umzubauen und einzurichten, stand im Mittelpunkt dieser Bemühungen die Darstellung der Flensburger Segelschiffzeit, denn der maritime Fundus, der in den Magazinen des Städtischen Museums lagerte, stammte aus jenen Jahrhunderten, als Flensburg zu den wichtigsten Häfen des dänischen Gesamtstaates gehörte.

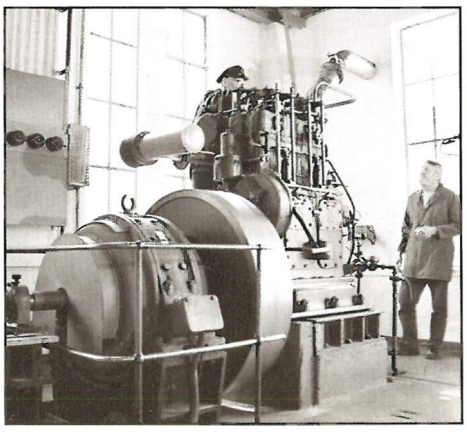
Durch gezielte Ankäufe und Schenkungen konnten bei Eröffnung dieses neuen Museums im Jahr 1984 einige der wichtigen Themen, z.B. die Entstehung Flensburgs und seine Entwicklung im Spätmittelalter, aufgezeigt werden, aber auch die Handelsbeziehungen zu den skandinavischen Ländern und denen des Mittelmeerraumes wurden aufgegriffen und anhand von wertvollen Exponaten vermittelt. Weitere Schwerpunkte konzentrieren sich auf den „Walfang vor Grönland" und die „Westindienfahrt". Die eine Unternehmung brachte den begehrten Tran nach Flensburg, die andere den gewinnbringenden Zucker und Rum aus der Karibik. Auf Grund von Forschungen zu diesem exotischen Thema entstand 1993 das kleine Rum-Museum im Kellergeschoss des alten Zollpackhauses; hier lagerte über 100 Jahre lang der „Pure-Rum", dessen Qualität Flensburgs Ruhm als Rumstadt besiegelte.

Mit Bestehen des Flensburger Schiffahrtsmuseums seit nunmehr fast 20 Jahren hat sich der Aufbau der ständigen Sammlung verändert. Einzelne Exponate zur Schifffahrtsgeschichte weisen bereits auf die umwälzenden Ereignisse als Folge der industriellen Revolution hin, von denen die Schifffahrt und besonders der Schiffbau betroffen waren. Die rasante Entwicklung durch die neuen Energien – hier sei auf die Dampfkraft hingewiesen – veränderten große Teile der technischen Welt. Der eiserne Schiffbau erforderte von Mensch und Maschine in Zukunft ein Höchstmaß an Leistung.

Mit dem Ankauf der ehemaligen Landesbezirkskasse, dem Hauptzollamt aus dem Jahr 1910, durch den Verein zur Förderung des Flensburger Schiffahrtsmuseums geht der langgehegte Wunsch nach räumlicher Erweiterung für die maritime Sammlung in Erfüllung.

Nachdem die Stadt Flensburg unlängst dieses Gebäude als Schenkung angenommen hat, wird nun an einem Konzept gearbeitet, die letzten 150 Jahre der hiesigen Schifffahrtsgeschichte aufzubereiten. Eine erste Ideenskizze liegt vor, um diesem Zeitalter der industriellen Veränderungen gerecht zu werden.

So ist geplant, das Hauptgeschoss der ehemaligen Landesbezirkskasse (LBK) dem modernen Schiffbau zu widmen. Anschauungsmaterial bietet dafür die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG). Seit ihrer Gründung 1872 wurden hier über 700 Schiffe gebaut, zunächst auf der sogenannten Alten Werft in der Neustadt, ab 1903 dann auf dem neuen Gelände am Ostseebad. Auftraggeber waren anfangs vor allem Flensburger Reedereien, später kamen Aufträge aus Hamburg und Bremen sowie aus Kopenhagen hinzu. Die gerade in den Gründungsjahren erfolgte dynamische Expansion dieses Unternehmens soll an den Schiffsbauten, ihren Konstrukteuren bis hin zu den Werftarbeitern verdeutlicht werden. Ein Überblick zur Geschichte der FSG beinhaltet darüberhinaus auch ein Stück wirtschaftlicher Entwicklung Flensburgs und seines Hafens.



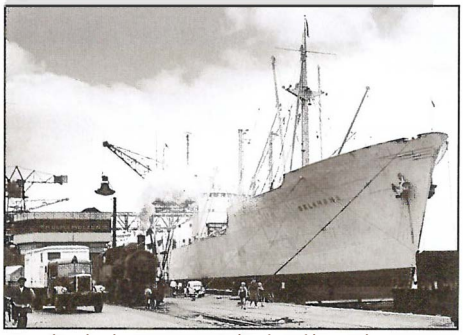
Bereits in den früheren Jahrhunderten waren die Geschicke Flensburgs abhängig von den alteingesessenen Kaufleuten und Reedern gewesen. Gemeinsam orderten sie ihre Segelschiffe auf den hiesigen Schiffbauplätzen, auch entlang der Förde, und versorgten Gewerbe und Manufakturen durch die Einfuhr ausländischer Rohstoffe und den Warenumschlag heimischer Artikel mit Arbeit und Brot.

Die moderne Dampfschifffahrt löste die Partenreederei auf. Aktiengesellschaften entstanden; schnell stieg die Flotte neuer Frachtschiffe, wurden die Segelschiffe allmählich verdrängt. Flensburg erlebte ab 1870 einen Boom an Reedereigründungen. Im Linienverkehr auf der Ost- und Nordsee wie auch in weltweiter Trampfahrt erhoffte man sich gute Frachtraten. Bis heute ist Flensburg Reedereisitz geblieben, wenn auch die Bedeutung und die Anzahl dieser Betriebe besonders in den letzten Jahrzehnten stark gesunken sind. Dennoch möchte die Ausstellung im Obergeschoss der LBK die Verdienste und Leistungen der Flensburger Reeder würdigen, deren Flotte von der Gesamt-Tonnage her vor dem ersten Weltkrieg den dritten Rang nach Hamburg und Bremen einnahm.

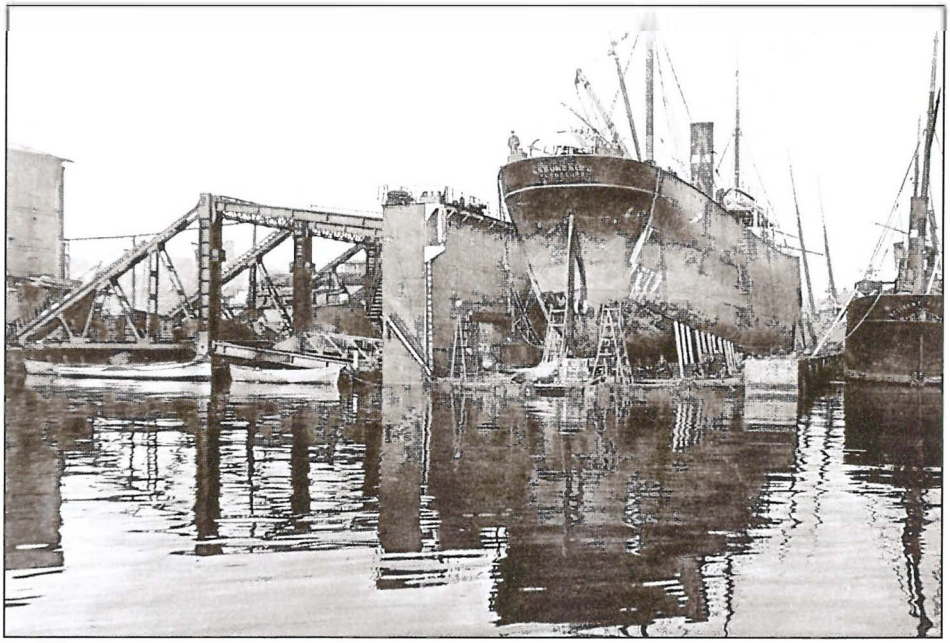
An Tüchtigkeit und Wagemut standen die Kapitäne und ihre Mannschaften den Reedern in nichts nach. Die moderne Schifffahrt erforderte neue Ausbildungen und Patente für die Schiffsführung. Das Leben und Arbeiten an Bord der motorisierten Schiffe paßten sich insgesamt immer mehr der industriellen Arbeitsteilung an. Neue Hierachien entstanden. Inzwischen wurden deutsche Schiffe ausgeflaggt, das Zweit-Register eingeführt; damit einhergehend sieht sich der deutsche Seemann mit immer neuen Anforderungsprofilen seiner Ausbildung konfrontiert.

Die „Schweißer" der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft

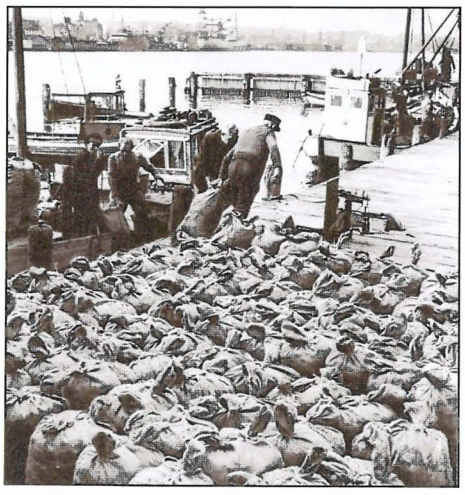
Frachtdampfer „Lübeck", Probefahrt 1914



Die schwedische „OKLAHOMA" löscht Kohle aus den USA 1952



Im Dock



Muschelanlandung an der Hafenostseite 1955

Hafenostseite etwa auf Höhe der Pilkentafel

Dabei waren die Anfänge der staatlichen seemännischen Ausbildung gerade in Flensburg vielversprechend. Denn im Zuge der politischen Veränderungen, die die Einverleibung Flensburgs in Preußen bedeuteten und einen wirtschaftlichen Aufschwung nach sich zogen, kam es zu den Gründungen zweier Ausbildungsstätten für das Schiffspersonal. Ab 1874 entstand bereits die „Königliche Navigationsschule" am Mühlenteich. Ab 1886 begann der Unterricht der „Königlichen Maschinistenschule", eine der ersten Institutionen dieser Art in Deutschland, in der Schloßstraße. Fast ein Jahrhundert später bekam sie den Status einer Fachhochschule, die heute auf dem Sandberg ihr Domizil gefunden hat. Aus dieser Tradition heraus ist es verständlich, dass es in Flensburg bis in die Gegenwart Seeleute in der zweiten und dritten Generation gibt.

Das Geschehen auf der Brücke, vor allen Dingen die moderne Technik der heutigen Navigation, soll ebenfalls im Obergeschoss der LBK vorgeführt werden, während die Arbeiten in der Maschine unten im Kellergeschoss, dort, wo auch die großen Dampfmaschinen und Dieselmotoren ihre Aufstellung finden, zur Anschauung kommen.

Wie ein roter Faden wird sich durch diese Arbeitswelt von Schiffbau und Schifffahrt der letzten 150 Jahre die Entwicklung Flensburgs als Hafen- und Handelsplatz ziehen, so dass ein Gesamttableau stadtgeschichtlicher Betrachtung entsteht.

Nun wartet eine Fülle von außerhalb des Schifffahrtsmuseums magazinierten Exponaten auf den Umzug in die neuen Sammlungsräume. Viele Objekte, darunter Modelle, Gemälde, Fotografien und sonstige Dokumente, sowie Teile von Schiffseinrichtungen und Videoaufnahmen aus der Alltagspraxis an Bord, sollen ein möglichst realistisches Bild dieses angepeilten Zeitraumes vermitteln, wobei der Einsatz von audiovisueller Technik dem Betrachter zusätzliche Informationen zur allgemeinen Schifffahrt dieser Region und darüber hinaus liefert.

Dr. Jutta Glüsing

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

FLENSBURGER YACHT-SERVICE

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

Sie brauchen ...

Farben · Tapeten · Gardinen · Teppichböden ?

... kommen Sie zu uns !

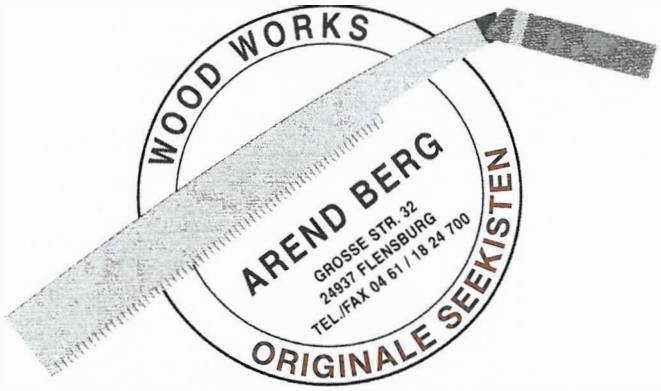
Nutzen Sie unsere fachkundige, individuelle Beratung. Zusammen finden wir aus unserem vielfältigen Angebot das Richtige für Sie und besprechen, wie Sie es am besten verarbeiten.

FARBEN SÖRENSEN

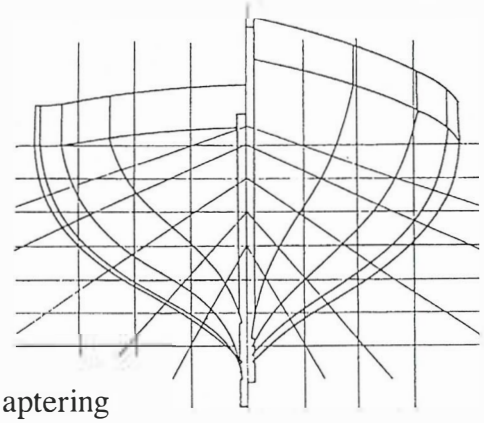
...damit Sie Zeit und Geld sparen und letztlich auf das Resultat stolz sein können!

Gute Parkmöglichkeiten am Haus! Einfahrt Schützenkuhle-Kastanienweg neben dem PLUS-Markt!

Friesische Straße 67 · 24937 Flensburg · Tel. 0461/503240
www.farbensoerensen.de · E-Mail: farbensoerensen@foni.net



Kvalitetsarbejdeudføres af faglært bådebygger



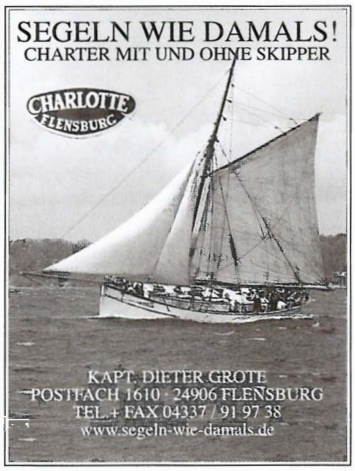
- aptering
- rigning/rundholter
- dæk, ruf, m.v.
- fribord samt bund

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

C. J. skibs- & bådebyggeri ApS

Havnevej 15 · 6320 Egernsund

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



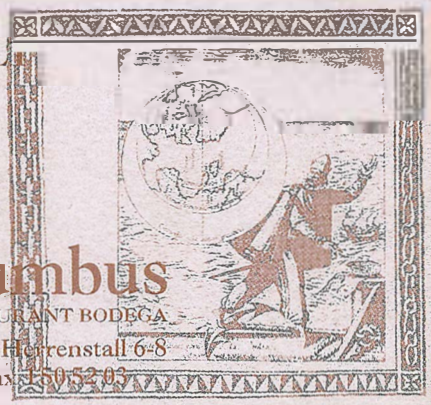
Maritime
Geschenkartikel
Bootsbeschläge

Wassersport- und
Regenbekleidung
Angelzubehör

TAUWERK
FÜR HÖCHSTE ANSPRÜCHE
Drahtseile · Riggerwerkstatt
SeilSANDER

Norderhofenden 10 · Telefon 04 61 / 2 20 02

...die
NEUE WEL
entdecken ...



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

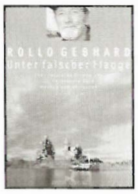
Rainer Prüß

Rum-Regatta

Lieber heil und zweiter, als kaputt und breiter

Endlich: Das Buch zur Rum-Regatta. Rechtzeitig zur 24. Rum-Regatta erschien der Fotoband mit über 280 tollen Farbfotos von Bernt Hoffmann, Gisela Schaefer u.a. Dazu Hintergründe, Geschichten und Anekdoten 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.

ca. 100 Seiten
über 280 Farbfotos
Format: 210 x 297 mm
Fördeverlag Flensburg
ISBN 3-9808924-0-9
EUR 49,80



Rollo Gebhard

Unter falscher Flagge

Über russische Ströme von St. Petersburg nach Moskau und Astrachan.

Im Boot über Wolga und Don 4900 km quer durch Russland – Rollo Gebhards abenteuerlichste Reise! St. Petersburg: Der dt. Motorkreuzer SOLVEIG VII wird als russ. Boot getarnt und bekommt pro forma eine russ. Registrierung und einen russ. Steuermann. So wird möglich, was Ausländern sonst verboten ist: die Befahrung der großen Ströme Wolga und Don bis zu ihrer Mündung. Ladogasee: Auf Europas größtem Binnensee stellt sich heraus, dass der Steuermann nicht navigieren kann. Gebhard muss deshalb das Ruder wieder selbst übernehmen. Moskau: Heimlich schleicht die SOLVEIG durchs gesperrte Zentrum und ankert im Schatten des Kreml. Von der Polizei aufgebracht, werden die Abenteurer in eine Art Gefangenschaft geschleppt, wo das Boot auf Grund sitzt. Wolga: Vorbei an alten Zarenstädten geht es auf Europas längstem und größtem Strom nach Wolgograd, dem einstigen Stalingrad. Unter dem Schwert von „Mutter Heimat" erleben die Deutschen einen herzlichen Empfang. Astrachan: Erstmals befährt ein dt. Boot die Wolga bis zu ihrer Mündung ins Kaspische Meer. Tief beeindruckt von den gastfreundlichen russ. Menschen, berichtet Gebhard über eine Fülle unvergesslicher Erlebnisse. Eindrucksvolle Fotos über eine riskante Expedition.

286 Seiten mit Abb., 60 Farbfotos.
Format: 220 mm hoch
Delius Klasing Verlag 2003
ISBN 3-7688-1463-7
22,90 EUR

Arne Gotved

Og de sejler

de gamle træskibe

Arne Gotved war über 10 Jahre Vormann der dänischen Vereinigung Træskibs Sammenslutningen. Er kennt sich aus mit den alten dänischen Segelschiffen, und er beschreibt die ganze Szenerie mit profunder Sachkenntnis und leisem Humor. Das Buch gibt einen guten Überblick über die repräsentativsten Fahrzeuge aus dem dänischen Bestand. Man findet über jedes Schiff die Lebensgeschichte und die wesentlichen Daten, dazu ein sehr gut verständlicher Überblick über Rumpf- und Riggtypen, über Bauweisen und Materialien. Fast ein Lexikon, aber dazu ist es zu schön geschrieben und angereichert mit wunderbaren Bleistiftskizzen, denn Gotved ist als Architekt auch ein guter Zeichner. Aber eigentlich ist es ein Fotoband mit historischen Aufnahmen und aktuellen Fotos. Ein liebevoll gemachter Bildband. Sehr empfehlenswert – auch wenn man kein dänisch kann.

208 Seiten, farbig
Format: 220 x 310 mm
SKIB forlag
ISBN 87-9037-4-00-2
EUR 89,00

Randf Rayner

Die Geschichte des America's Cup

von 1851 bis heute.

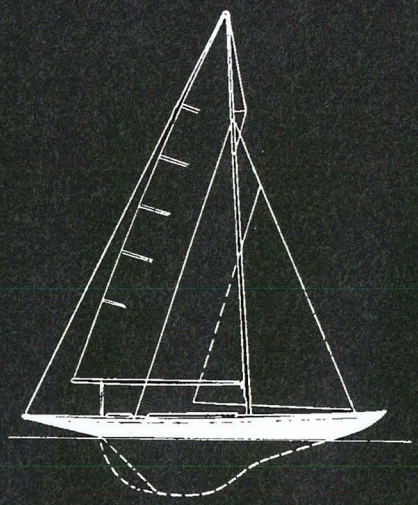
Vorwort und Text zum Sieg der Alinghi von Jochen Schümann. Im März 2003 besiegte das Schweizer Alinghi-Team mit Sportdirektor Jochen Schümann den Titelverteidiger Neuseeland und holte den America's Cup zum ersten Mal seit 152 Jahren nach Europa. Es war eine Sensation und ein Medienereignis, das Millionen Segelfans rund um die Welt faszinierte.
Dieser Bildband dokumentiert die Geschichte des America's Cup von 1851 bis zum Sieg der Alinghi – mit detailgenauen Gemälden, die in der Tradition klassischer Marinemalerei stehen, mit Zeichnungen der Yachten und Karten der Regattagebiete.

99 Seiten, Bildband inkl. zahlreicher Zeichnungen
Format: 300 x 375 mm
BLV Verlag 2003
ISBN 3-405-16626-8
49,90 EUR

Nachschub gibt es bei Weiland.

WEILAND

Auf der Ausstellung der historischen olympischen Bootsklassen „h.oly.boot“ anlässlich der Internationalen Deutschen Meisterschaft der olympischen Bootsklassen IDM in Flensburg wurde neben einem Drachen und der „Westwind“ der Bundesmarine im Museumshafen Flensburg auch die 6mR Yacht AIDA gezeigt. Hier ist die Geschichte des Schiffes von Björn und Katrin Storsberg aus Flensburg



Klasse: 6mR
Segelnummer: D 59
Konstrukteur: Aas, Bjarne
Werft: Aas, Frederikstad
Baujahr: 1936
Länge über alles: 11,42 m
Breite: 1,8 m
Tiefgang: 1,8 m

AIDA

Das Segeln als Freizeitvergnügen ist etwa so alt wie die Schifffahrt selbst. Auf den kleinen Beibooten der Frachtsegler und Handelsschiffe begannen die Offiziere dieser Schiffe damit, in ihrer Freizeit außerhalb der Bordroutine zum Vergnügen zu segeln. Der Begriff Yacht zur Bezeichnung eines Segelschiffes zu Freizeitzwecken stammt offenbar aus Holland, wo man bereits im 17. Jh. Segelsport mit sog. „jaghten“ den Grundstein des Segelns als Sport legte.
Über den Englischen König Charles II., der aus seinem Exil in Holland eine „jaght“ mit nach England brachte, wurde der Yachtsport auf die Insel gebracht, wo es bald zum guten Ton gehörte, eine Yacht zur Ausrichtung feierlicher Anlässe zu besitzen. Diese Leidenschaft erfreute sich später auch in der neuen Welt großer Beliebtheit, und so entstanden an der amerikanischen Ostküste gegen 1851 ansehnliche Flotten schneller Yachten, die mit ihren Wettfahrten den Grundstein für die wohl älteste Sporttrophäe der Welt, den „America's Cup“ legten, der 1852 erstmals ausgetragen wurde. Segeln als Sport wurde durch dieses Ereignis populär, und auch außerhalb der großen Clipper-Yachten entwickelten sich Gruppierungen kleinerer Yachten und erste Clubs und Segelgemeinschaften wurden gegründet.
Zu dieser Zeit brachten englische Eisenbahnbauer den Segelsport auch auf die Flensburger Förde. Am 6. September 1855 wurde hier die erste Regatta für „Lustböte“ veranstaltet. Man segelte um den Preis des Dänischen Königs.
Bald war das Segeln als Sport anerkannt, und die „Olympische Karriere“ des Segelsports begann. Die Sechser wurden von 1908 bis 1952 als Olympiaklasse gesegelt. Der Schwede Tore Holm ist der einzige Segler, der mit einer selbst konstruierten, auf der eigenen Werft gebauten und selbst gesteuerten 6mR-Yacht eine olympische Goldmedaille erringen konnte. Er hat allein für den Reeder Sven Salen 14 Sechser entworfen und gebaut. Genaue Zahlen gibt es nicht, aber man geht von ungefähr 800 gebauten Sechsern aus. Leider konnten nur einige wenige bis heute überleben, da meist nur der eingeschmolzene Bleikiel für die neue Yacht weiterverwendet wurde.
Argentinien suchte für die Olympischen Segelwettbewerbe 1936 eine 6mR-Yacht und gab den Bau eines Bootes kurzfristig bei dem renommierten norwegischen Konstrukteur und Werftbesitzer Bjarne Aas in Auftrag. Dieser baute ein Schwesterschiff des norwegischen Olympiabootes „Lully II“. Beide Schiffe galten als sehr schnelle Starkwindboote. Das argentinische Team taufte die Yacht „Wiking“ (Segelnr. A 11) und erzielte mit dem knapp fertig gestellten und noch nicht gut eingetrimmten Boot einen fünften Platz (Steuermann Julio Christian Sieburger). Die ersten drei Plätze sind punktgleich.
Nach den olympischen Spielen erwarb der Norweger Halvor Mustad „Wiking“, taufte sie auf „Rani II“ (Segelnr. N 62). Er segelte erfolgreich Regatten auf dem Oslo Fjord und nahm u.a. an der Kieler Woche teil. Da ein großer Teil der dänischen Sechser Flotte durch einen Brand im Kopenhagener Winterlager während des 2. Weltkrieges zerstört wurde, kauften der Ingenieur M. La Cour und der Kunstmaler C. F. Hoyrup die erfolgreichsten Sechser vom Oslofjord. Hoyrup „Rani II“ und La Cour „Norna IV“

(Konstrukteur Johann Anker). „Rani II“ wird in „Morena“ umgetauft, Segelnummer D 59. Durch Ausscheidungsregatten für die Segelolympiade 1948 in Torquay/England wurde das dänische Team bestimmt. Bei ungewöhnlichem Bootstausch und Crewwechsel stellte sich die Mannschaft um La Cour und die 6mR-Yacht „Morena“ als schnellste heraus. T. M. La Cour und „Morena“ erzielt in England als dänischer Teilnehmer einen 11. Platz gegen eine Flotte von deutlich moderneren Konstruktionen. „Morena“ (heute AIDA) ist damit die einzige 6mR-Yacht, die zwei Olympiateilnahmen vorweisen kann.

Es schrieb uns...

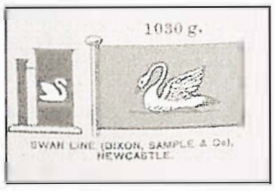
Evelyn Freitag, Flensburg
Während des diesjährigen „Dampf-Rundums" habe ich Ihr Hafenblatt erhalten und interessiert angeschaut. Glückwunsch: ein tolles Layout und wirklich interessante Beiträge.
Während des „Dampf-Rundums" habe ich auf dem Eisbrecher STETTIN aus meinem soeben erschienenen Buch „FRACHTSCHIFF-REISE – Das größte Abenteuer meines Lebens" vorgelesen. Darin wird eine viermonatige Reise mit einem 23 Jahre alten Stückgutfrachter der Hamburger Rickmers Reederei rund um die Welt beschrieben... Eine Leseprobe sowie weitere Einzelheiten. Fotos, Reiseroute etc. gibt es auf www.frachtschiffreisebuch.de

Kay Uwe Baß, Flensburg
Hier kommt eine Flaschenpost von gegenüber: Neues vom Flensburger Fischereiverein e.V.!
Mit viel Elan und Vereinskraft haben unsere Flensburger Fischer die Promenade vor ihrem Vereinstor verschönert. Zunächst kam das kleine, offene Fischereifahrzeug (Fle 4 FF) mit Bünn, frisch geteert und gemalt, als Ausstellungsstück auf den Grünstreifen, gefolgt von einem Stockanker (193 kg). Nun signalisiert auch noch eine Untiefentonne West aus alten DDR-Beständen (Warnemünde), dass die Förde hier definitiv zu Ende ist. Ich finde, das Uferstück zwischen Bellevue und dem alten Fischmarkt hat ordentlich dazu gewonnen. Weiter so! Vielleicht kommt ja so ein schönes kleines Fischerei-Museum zusammen!? Dieser Gedanke ist in Anbetracht der Tatsache, dass es immer weniger Nebenerwerbsfischer in Flensburg gibt, nicht all zu fern.

Joachim Müller, Flensburg
Ich beziehe mich auf das Hafenblatt Nr. 13 vom April 2003, in dem Sie auf Seite 16 um nähere Einzelheiten zu dem dortigen Bild baten.
Nach meiner Kenntnis (Quelle: G. Moltsen) handelt es sich um einen Betriebsausflug der Stinnes-Reederei aus dem Ruhrgebiet. Sicher ist darüber auch im damaligen Flensburger Tageblatt geschrieben worden. Das bei der „Libelle" erwähnte „weitere Passagierschiff" ist das Motorschiff „Mürwik (1)", Bj. 1937). Nachzulesen in dem Buch „Alexandra" – Geschichte des letzten Flensburger Fördedampfers (S. 29) von Gerhard Moltsen. Nach der Bildunterschrift auf S. 29 liegt allerdings die „Libelle" im Vordergrund und die „Forelle" hinten.

Hafenblatt 13, Bildbetrachtung, S. 16

Volker Stärk, Hamburg
Zu dem im Hafenblatt (Nr 14, S. 16) abgebildetem Schiff „White Swan" konnte ich folgende Daten ermitteln: WHITE SWAN, gebaut April 1903, Bau No. 113, bei Blyth Ship Building Co., Ltd., Blyth., 2173 GRT., 87,57 m Länge (287,3 ft), 13,17 m Breite (43,2 ft), 5,94 Tiefgang, (19,5 ft). 3-fach Exp. Dampfmaschine mit zwei Einender Flammrohrkesseln, Kesseldruck 12bar, 160 lbs/sqin), geliefert von Blair & Co., Ltd., Stockton.10kn. Eigner: Swan Line Ltd., (Dixon Sample & Co., Ltd.), Newcastle upon Tyne. Heimathafen: Newcastle. 1916 am 17. November während einer Fahrt von Hartlepool nach London mit Kohle, 2 Meilen südlich von Yarmouth/Norfolk untergegangen. Die Swan Line war eine Einschiff-Reederei und hat mit dem Untergang der „White Swan" ihren Betrieb eingestellt. Die „White Swan" war ein typ. engl. Tramper (collier) mit Kohle von England in die Ostsee, Nordeuropa, Spanien, Portugal und mit Holz, Erz zurück. Die Eigner des Schiffes müssen viel Humor gehabt haben bei der Namensfindung. Beigefügt die Schornsteinmarke und Hausflagge der Reederei (Auszug aus dem Flaggenbuch des Reichsmarineamtes 1914). Behilflich bei der Suche war:
John D. Stevenson A.M.I.Mar.E.
Trinity Research Services.
Scottish Maritime History Research, Edinburgh



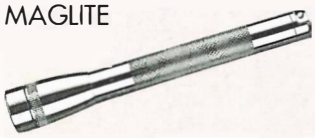
Holger Koppelmann, Brunsbüttel
Ich habe die technischen Daten des Dampfers „White Swan": 1903 auf der Werft Blyth Ship Building, Blyth gebaut und als „D. Sutherland" in Dienst gestellt. Im selben Jahr an die Swan Line (Dixon, Sample & Co Mgrs.), Newcastle verkauft und in „White Swan" umbenannt. Bei einer Länge von 86,2 m, einer Breite von 12,96 m und einem Tiefgang von 5,85 m beträgt die Vermessung 2173 Bruttoregistertonnen. Der Antrieb erfolgt über eine dreicyclindrische Kolbendampfmaschine, die von zwei Kesseln gespeist wird. Der Verbleib des Dampfers ist mir nicht bekannt.

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, sonst können wir die nicht abdrucken. Unsere Adresse finden Sie im Impressum auf Seite 34. Leserbriefe können aus Platzgründen gekürzt werden.

ALLES, WAS DER SEGLER BRAUCHT...

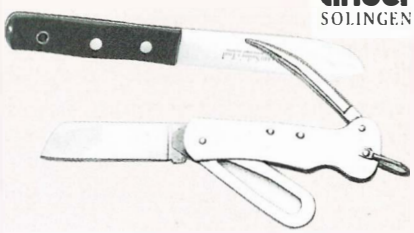
NAVIGATOR II
7x50
mit integriertem
Peilkompass
Die Fernglas-Spezialisten!
STEINER
GERMANY

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

FARBENGATT

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

Apfelauflauf

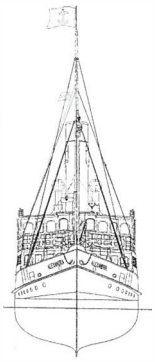
Rechtzeitig zur Apfelfahrt kommt das Rezept von Katrine Carstensen, Flensburg 1922:

2 Pfd. frische Äpfel oder
200 gr. Ringäpfel, 40 gr. Zucker,
30 gr. gehackte Mandeln, 20 gr.
Succade. 30 gr. Korinthen, 1 Essl.
RUM – zum Teig: 30 gr. Butter,
60 gr. Zucker, 3 Eigelb, 3 Eischnee,
60 gr. Mehl, 1/4 l Milch.
Wird in eine Auflaufform geschichtet und 1 Stunde gebacken und mit Puderzucker bestreut. Auch mit Schlagsahne. *GB*

25 Jahre Rum-Regatta

Günthi will länger und größer.
Er bläst schon ordentlich ins Horn.
„Muss sein", sagt er. Die Vorbereitungen laufen schon. Dann treffen sich zum fünfundzwanzigsten Mal die Gaffel-Freaks und kommen noch immer gerne. Der Museumshafen wird sich Mühe geben, wieder ein schönes Fest zu machen.

Schatzmeister/Quartiermeister



ALEX Schatzmeister Rüdiger Steinberg hat in Wirklichkeit zwei wichtige Aufgaben übernommen:
1. Er hält die Finanzen gut im Auge, so dass am Ende der Saison der Kurs für weitere Aktivitäten neu gesetzt werden kann. Nur die Kurslinie zum Finanzamt, die bleibt komischerweise immer dieselbe!
2. An Bord hält Rüdiger das Ruder stets im Griff. Er schafft es sogar, das Ruder bei zügiger Fahrt von „hart auf hart" zu legen, ohne Rudermaschine, nur mit Hilfe der „Monroviawinsch", Kraftarm – Lastarm. *WW*

Schulschiff

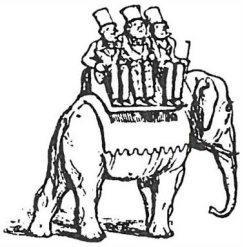
Es geht wieder los: Nach dem Stapellauf des ersten Schulschiffes für Flensburg im Sommer kommen am 2. September die ersten Schülerinnen und Schüler von der Löhmannschule, um auf der Museumswerft ein Boot zu bauen. Das Besondere wird ein breiter Spalt in der Mitte des Bootes sein. Dies ermöglicht den jugendlichen Bootsbauern und Bootsbauerinnen nach Fertigstellung die Tiefen der Ostsee zu ergründen. Der Einsatz des Bootes wird im Bio-Unterricht oder über das Ostseelabor Flensburg laufen. Dank der Unterstützung durch die Bingo-Umweltlotterie ist die Teilnahme von Schulen auch aus finanzieller Sicht möglich geworden. Klassen, die noch an dem Boot mitbauen möchten, wenden sich bitte an die Museumswerft. *SG*

„Spitzen"-Weihnachtsmarkt

Gespannt sind viele auf ein neues Museumshafenprojekt. Weihnachtsmarkt an der Hafenspitze. Näheres steht im Veranstaltungskalender.

Ministerieller Besuch

Am 26. Juni hatte die Museumswerft hohen Besuch aus aller Welt. Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Bernd Rohwer war mit Diplomaten und Botschaftern aus 15 Ländern zu Gast. Das dabei auch körperlicher Einsatz gefragt war, ist klar. Der Minister und die Botschafter schwitzten bei heißen Sommertemperaturen am Spill und lernten die Wirksamkeit der Hebelgesetze kennen. *SG*



„Botschafter" für Flensburg

Unlängst trafen sich „Butenflensburger" in ihrer Heimatstadt, die an ihrem neuen Wirkungsort für ihre „alte" Fördestadt werben möchten. Bei Klönschnacks und Rumgeschichten im Schiffahrtsmuseum wurde viel über Netzwerke und Kontakte gesprochen mit dem Wunsch, unsere Region bekannter zu machen. *JG*

Offener Dudelsack

„Sackdoof" fand ein Besucher zum Tag des offenen Denkmals das Angebot der Musikfraktion des Museumshafens. „Ich denke man kann endlich mal rein." Er wollte zu gerne einen Dudelsack von innen sehen. *RP*

Bootsbau auf der Museumswerft

Der Sommer ist vorbei. Der erfolgreiche Kinderbootsbau geht weiter. Auf der Werft werden weiterhin jeden Mittwoch- und Donnerstagnachmittag kleine Holzboote gebaut. Angehende Bootsbauer erfragen bitte bei der Museumswerft die genauen Zeiten. *SG*

Die FORTUNA (II)

Mit der Erwerbung eines seltenen Schiffsporträts der FORTUNA von 1891 erhält die Sammlung des Schiffahrtsmuseums ein weiteres Dokument zur Geschichte der Dampfschifffahrts-Aktiengesellschaft „Baltic", die F. M. Bruhn 1871 in Flensburg gegründet hat. *JG*

„Wolkenmeere - Meereswolken"

Noch bis zum 23. November 2003 zeigt das Schiffahrtsmuseum diesen Bilderzyklus von Elke Wree, einer gebürtigen Flensburgerin, die heute in Karlsruhe als Künstlerin wirkt. Die norddeutsche Landschaft und jetzt der Wolkenhimmel über Sylt verwandeln sich in ihrem Werk zu farbigen Metamorphosen von großer Suggestion, angesiedelt zwischen Abstraktion und Naturnähe.
Der Katalog kostet 10,- EUR.

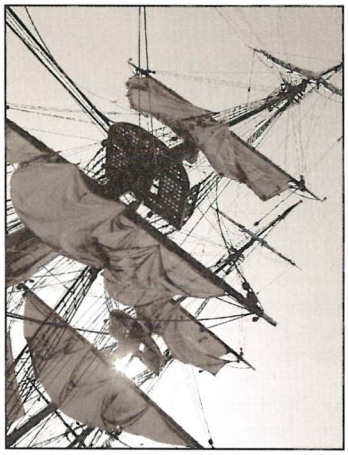
JG

Ein „Reisekoffer" erzählt

Mehrfach machte dieser Reisekoffer eine Seefahrt über den Atlantik auf der BREMEN mit. Eine erste Reise erzählt von der Auswanderung nach New York 1932; von dort kam er 1959 wieder zurück nach Flensburg und wurde nun dem Schiffahrtsmuseum geschenkt. *JG*

Ein „Werftmodell" entsteht

Das Schiffahrtsmuseum möchte die „Alte Werft" der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft in einem Modell wieder erstehen lassen. Gesucht wird deshalb Anschauungsmaterial, das diesen Werftplatz um die Zeit von 1900 abbildet; kurze Zeit darauf wurde er zur Ausrüstungswerft umfunktioniert und musste seine Helgen für den Schiffbau aufgeben. *JG*

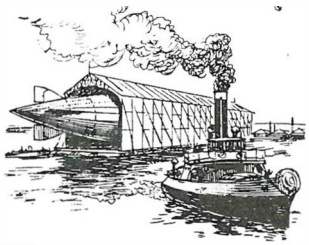


Fliegender Holländer

wie ein Geisterschiff schob sich die Barkentine STÖRTEBEKER durch den Flensburger Hafen. Gespenstisch beleuchtet und vernebelt brachte sie die Deutschen Meister der IDM zur Siegerehrung auf die schwimmende Bühne an die Hafenspitze, wo über 600 Menschen auf die Siegershow der Olympischen Klasse-Segler warteten. *RP*

Ich bin ein ...

Eisfuchs. Arved Fuchs gehört zum Museumshafen Flensburg. Wahlheimat. Er mag hier sein. Deshalb wissen die Schipper vom Museumshafen aber oft auch nicht mehr über seine Pläne und nächsten Ziele. Eisfüchse sind still. Um so mehr erzählen seine Schiffe über das was war. Die DAGMAR AAEN liegt oft im Museumshafen. Ebenso die kleine JAMES CAIRD.
Die hat Christian Jonsson in Egernsund gebaut. Gute Werft, sagt Arved. Er muss es wissen.



Luftnummer

Sehleute entlarven die heimlichen Aktivitäten der FSG. Bei einer nächtlichen Vorbeifahrt will die Schlepperbesatzung den lautlosen Stapellauf eines Luftschiffes aus der Werfthalle der FSG beobachtet haben. Kommentar des Schlepperkapitäns: Der FSG ist alles zuzutrauen. *RP*

Nachwuchs

Simone und Ole von der AURORA haben jetzt nicht nur eine kleine Seejungfrau, sondern auch einen eigenen Schiffsjungen. TIM heisst die neue Deckshand, die auf AURORA alles durcheinander bringen wird. Glückwunsch. *RP*

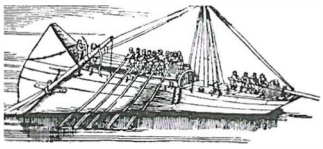
Das nächste HAFENBLATT erscheint im April 2004.

Bollerwagen

Den Bollerwagen des Flensburger Museumshafens hat es dahingerafft. Ein dänischer Stellmacher soll jetzt neue Räder bauen. Die Kosten übersteigen bei weitem die Möglichkeiten des Vereins Museumshafen. Jetzt wird ein beherzter Retter gesucht, der eine Patenschaft für dieses Fahrzeug übernimmt, das im Flensburger Hafen als weit verbreitetes Transportmittel Geschichte geschrieben hat. *RP*

Der letzte Lauf

Anläßlich des „Tags des offenen Denkmals" am 14. September 2003 standen Filmvorführungen im Mittelpunkt des Programms vom Schiffahrtsmuseums. Peter Kehm zeigte die letzte Inbetriebnahme eines Dieselmotors von 1934, der bis 2001 in der Fachschule für Seefahrt im praxisnahen Unterricht genutzt wurde. Der Motor wird demnächst im erweiterten Schiffahrtsmuseum zu besichtigen sein.
Auch der Museumshafen und die Museumswerft beteiligten sich am Tag des offenen Denkmals. *JG*

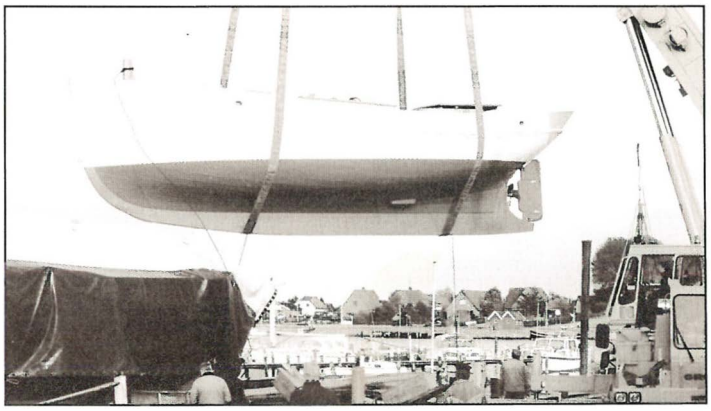


Siegerschiff in Planung

Bei den Ruderregatten des Flensburger Ruderklubs zum IDM Hafenfest konnte die Mannschaft von Schlachter Jepsen nur den 2. Platz erringen. Jetzt wetzen sie die Messer.
Ein bekannter Bootsbauer bestätigte den Auftrag für ein Schlachter-Kampfschiff, mit dem Jepsen gegen die FSG siegen will. Kommentar der FSG: Uns ist das Wurst. *RP*

Helfer

Lange hat die Presse spekuliert wieso, weshalb, warum. Jetzt hat sich das Rätsel um den in diesem Jahr im Flensburger Innenhafen gesichteten Wal aufgeklärt. Der Flensburger OB hat jetzt zugegeben, ihn gegen geringes Entgeld als zukünftigen Walhelfer nach Flensburg gelockt zu haben. *RP*



Ratespiel

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

Auflösung aus dem letzten Heft:
Das Foto zeigte den Neubau der norwegischen Sjegte, die der norwegische Bootsbaumeister Willem Dannewig während vieler Rum-Regatten baute.

NOMOS
GLASHÜTTE·SA

PETER JÜRGENSEN
FLENSBURG
Juwelier und Feinuhrmacher seit 1882

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

BDO

BDO Nordwestdeutsche Treuhand Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

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

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

BDO

Oktober

4. Oktober - 26. Oktober
Kugelbahnprojekt im Schaufensterraum der Phänomenta

„Die Schräge macht´s"
Gemeinsam mit den Besuchern bauen wir eine riesengroße Kugelbahn.

18. - 19. Oktober
Museumshafen Flensburg

Apfelfahrt
... und wieder wird am Museumshafen wie in alten Zeiten vom Schiff aus verhökert, was die Region an leckeren Erzeugnissen zu bieten hat. Schiffiger Markt mit toller Atmosphäre!

19. Oktober
Flensburger Schiffahrtsmuseum

Sonntag, 11.00 Uhr
„Mit Volldampf voraus"
Mit der Gründung der „69 er" Dampfschifffahrtsgesellschaft begann im 19. Jahrhundert der Weg Flensburgs in die moderne Seefahrt. Diese Erfolgsstory erzählt Dr. Christine Keitsch anhand ausgewählter Exponate.

26. Oktober
Flensburger Schiffahrtsmuseum

Sonntag, 10.30 Uhr
Auf den Spuren des „Flensburger Kapitänswegs"
Auch die Hafenostseite mit dem Stadtteil Jürgensby vermittelt ein Kapitel Schifffahrtsgeschichte Flensburgs. Es führt Sie Gisela Mikolajewicz.
Treffpunkt: Hafenspitze
Unkostenbeitrag: 3,- EUR

November

11. November
Flensburger Schiffahrtsmuseum

Dienstag, 19.30 Uhr
Tycho Brahe (1546 – 1601) Astronom im Himmelsschloss
Der Lichtbildervortrag von Dr. Jens Ahlers beschreibt, wie der dänische Edelmann Tycho Brahe auf der Insel Ven im Öresund das modernste Himmelsobservatorium der Zeit errichtete.

November 2003
Ausstellung in der Galerie Kruse,

Rote Str. 22
„Neon-Licht-Kunst"
von Hanna Jäger, Lübeck,
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9-12 Uhr, und 14-18 Uhr, Sa. 9-13 Uhr

13. November
Restaurant „Borgerforeningen"

Donnerstag, 19.30 Uhr
„Das Havariekommando Cuxhaven"
Hans-Werner Monsees
Veranstalter: Nautischer Verein

23. November
Flensburger Schiffahrtsmuseum

Sonntag, 11.00 Uhr
„Wolkenmeere - Meereswolken"
Schon immer haben Wolken gleichermaßen auf Maler wie Poeten eine große Faszination ausgeübt. Begleiten Sie Susanne Grigull, MA., durch diese Sonderausstellung.

30. November
Flensburger Schiffahrtsmuseum

Sonntag, 10.30 Uhr
Eine Rum-Tour „andersrum"
Von der Rumfirma A. H. Johannsen führt Sie Gisela Mikolajewicz über Rumhöfe ins Rum-Museum an der Schiffbrücke.
Treffpunkt: Marienstraße 6
Unkostenbeitrag: 4,- EUR

Dezember

7. Dezember
Flensburger Schiffahrtsmuseum

Sonntag, 11.30 Uhr
Ausstellungseröffnung:
„Briefe an das Meer"
Bilder von Otto Beckmann
Fast sein ganzes Leben verbrachte der Künstler am Meer. Hier entstanden in den letzten Jahren seine Briefe an das Meer, getuschte Bilder auf Leinwand, Radierungen sowie Holzschnitte. Zur Ausstellung erscheint ein Katalog.

11. Dezember
Restaurant „Borgerforeningen"

Donnerstag, 19.30 Uhr
„Die Tankerfahrt"
Matthias Galle
Germanischer Lloyd Hamburg
Condition Assistment Program (CAP)
Veranstalter: Nautischer Verein

14. Dezember
Flensburger Schiffahrtsmuseum

Sonntag 10.00 Uhr
Tausch- und Verkaufsbörse
Zugunsten der Erweiterung des Schiffahrtsmuseums wartet ein breitgefächertes Angebot maritimer Bücher, Bilder und anderer Raritäten auf Sie. Auch Sie können sich an dieser Veranstaltung beteiligen:
Anmeldung unter der
Tel. Nr. 0461-85 2970

17. Dezember - 19. Januar 2004
Eine Ausstellung des VDI in der Phänomenta

„Faszination Licht"
Mit dieser Wanderausstellung erwartet die Besucher ein Themenpark rund um die optischen Technologien. Exponate zum Anfassen, Funktionsmodelle und Multimediastationen laden die Besucher ein, in die faszinierende Welt des Lichts einzutauchen.

Öffnungszeiten für die Dauer der Herbstferien (6.10. - 18.10.03):
Mo.-Fr. 9.00 – 18.00 Uhr
Donnerstag bis 21.30 Uhr!
Sa. 12.00 – 18.00 Uhr
So. 10.00 – 18.00 Uhr

Öffnungszeiten 19.10.03 - 30.4.04:
Mo.-Fr. 9.00 – 16.30 Uhr
Sa. 12.00 – 18.00 Uhr
So. 10.00 – 17.00 Uhr

20. September - 23. November
Flensburger Schiffahrtsmuseum

Sonderausstellung
„Wolkenmeere - Meereswolken"
Ein Bilderzyklus von Elke Wree
Katalog: 10,- EUR

RESTAURANT Im alten Speicher GmbH FLENSBURG

Entdecken Sie das behagliche Ambiente unserer Räumlichkeiten 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

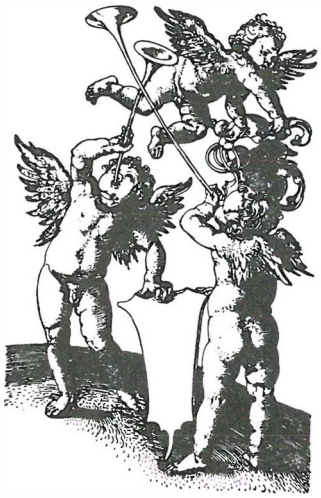
SIE FINDEN UNS!
RATHAUSSTRASSE
IM HOF
GROßE-STRASSE
HEIKE
SPEICHERLINIE
PARKHAUS
HOTEL MERCURE
NORDERHOFENDEN
ZOB POLIZEI

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

Dezember

12. - 21. Dezember 2003
Flensburg Hafenspitze

„Spitzen"-Weihnachtsmarkt
des Museumshafens an der Hafenspitze mit Museumsseglern, Weihnachtsfeiern im Festzelt, Jule Böcke, Weihnachtsbäume, Kinderträume, kulinarisches, antiquarisches, Punsch und Gebäck, Chorsingen, Weihnachtsbläser, Kinderprogramm mit Märchenstunden im Festzelt, Vorlesestunden, Konzertabende, Kinder-Weihnachtskarussel, Ki-Mi-Ma-Zi, usw.



... maritime Flensburger Großveranstaltungen 2004

Rum-Regatta 19.-23. Mai 2004

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.

Januar 2004

15. Januar 2004
Restaurant Borgerforeningen

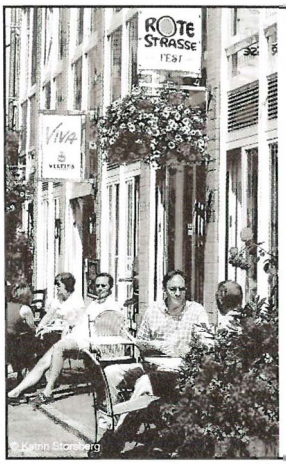
19.30 Uhr
Jahreshauptversammlung des Nautischen Vereins
anschl. KAdm Gottfried Hoch, Stellvertreter Befehlshaber der Flotte, Chef des Stabes, Flottenkommando „Die Flotte heute"

Februar 2004
12. Februar 2004
Restaurant Borgerforeningen

19.30 Uhr
„Der Untergang der PRESTIGE"
Peter Schmitz,
ABS Europe Ltd., Hamburg
Veranstalter: Nautischer Verein

April 2004
15. April 2004
„Leuchttürme: Rätselraten für Segler"
Atze Lehmann

Mai 2004
19. - 23. Mai 2004
25 Jahre Rum-Regatta
Der Museumshafen Flensburg feiert das Jubiläum mit einer verlängerten Rum-Regatta. Gefeiert wird vom 19. - 23. Mai 2003 mit großem Spektakel, vielen Gästeschiffen und tollem Landprogramm.



Viva
Mexican Restaurant
Taparia
Vamos al tapeo!
Rote Strasse 15 · 24937 Flensburg
phone 0461-182 49 30 · fax 131 46
www.viva-flensburg.de

Auch der Museumshafen feiert sein 25jähriges Bestehen.
Der Veranstaltungstermin hierfür wird noch bekanntgegeben.

22. Mai
Salondampfer „Alexandra"
Saisoneröffnung zur Rum-Regatta

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

Schiffahrtsmuseum
Das Flensburger Schiffahrtsmuseum wird gefördert durch den Förderverein Flensburger Schiffahrtsmuseums e.V.. Werden Sie Mitglied! Jahresbeitrag: 20 EUR. Fördermitglieder haben freien Eintritt!

Regelmäßige Programme auf der Museumswerft:
Jeden Dienstag und Mittwoch von 15.30 bis 17.00 Uhr:
Bootsbau für Kinder
(Alter 6 bis 15 Jahre)
Unter Anleitung der Bootsbauer werden kleine Holz-Segelboote gebaut. Jeder nimmt ein selbst gebautes Holzboot mit nach Hause.

Jeden Dienstag von 15.00 bis 15.45 Uhr:
Werftführungen
Wir stellen Ihnen unser Werftgelände vor und beantworten Ihre Fragen.

Gruppenanmeldung unter Telefon: 0461 - 18 22 47

BRINK & PARTNER
RECHTSANWÄLTE
NOTARE

WIR SIND IN DAS EUROPA-HAUS UMGEZOGEN ...

RATHAUSSTRASSE 1
24937 FLENSBURG
(PARKEN IM HOF)

TELEFON 04 61/141 41-0
TELEFAX 04 61/141 41-24
INTERNET www.brink-net.de
E-MAIL: reno@brink-net.de

Rainer Prüß
RUM REGATTA
Lieber heil und zweiter, als kaputt und breiter
100 Seiten, über 300 Farbfotos
Format: 210 x 297 mm
ISBN 3-9808924-0-9
EUR 49,80

Fördeverlag Flensburg
Schiffbrücke 66, 24939 Flensburg
www.foerdeverlag.de
Bestellung einfach per Post,
anrufen 0461 / 90 21 90
oder per email: info@foerdeverlag.de

Geschenke?

...das Buch zur Rum-Regatta mit über 300 tollen Farbfotos von Bernt Hoffmann, Gisela Schaefer u.a. Dazu Hintergründe, Geschichten und Anekdoten 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.

Energie zum Leben!

Wasser gibt es in drei Formen

Flensburgs Wasser ist eins der besten der Welt.
Absolut sauber und wohlschmeckender als mancher Drink.

www.stadtwerke-flensburg.de · Tel: 0461 / 487 44 44

stadtwerke flensburg gmbh

Impressum

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

ISSN 1610-2827

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

Herausgeber: Rainer Prüß

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

Redaktion: Rainer Prüß (verantw.)
Redaktionsbeirat:
Dr. Ludwig Allkemper, Werner Fischer, Dr. Jutta Glüsing, Uwe Kutzner, Jens Peters

Mitarbeit an dieser Ausgabe:
Werner Fischer, Dr. Jutta Glüsing, Sönke Grimm, Wolf-Rüdiger Kuhnke, Wolfgang Weyhausen, Jens Zimmer, Helmut Ohl, Ingrid Illias (Termine)

Layout: Rainer Prüß I Petra Massolle

Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: April 2004
Anzeigenschluss: 15. März 2004

Anzeigenbestellung bitte direkt über den Fördeverlag

Druck und Verarbeitung: Leupelt KG, Weding

Printed in Germany

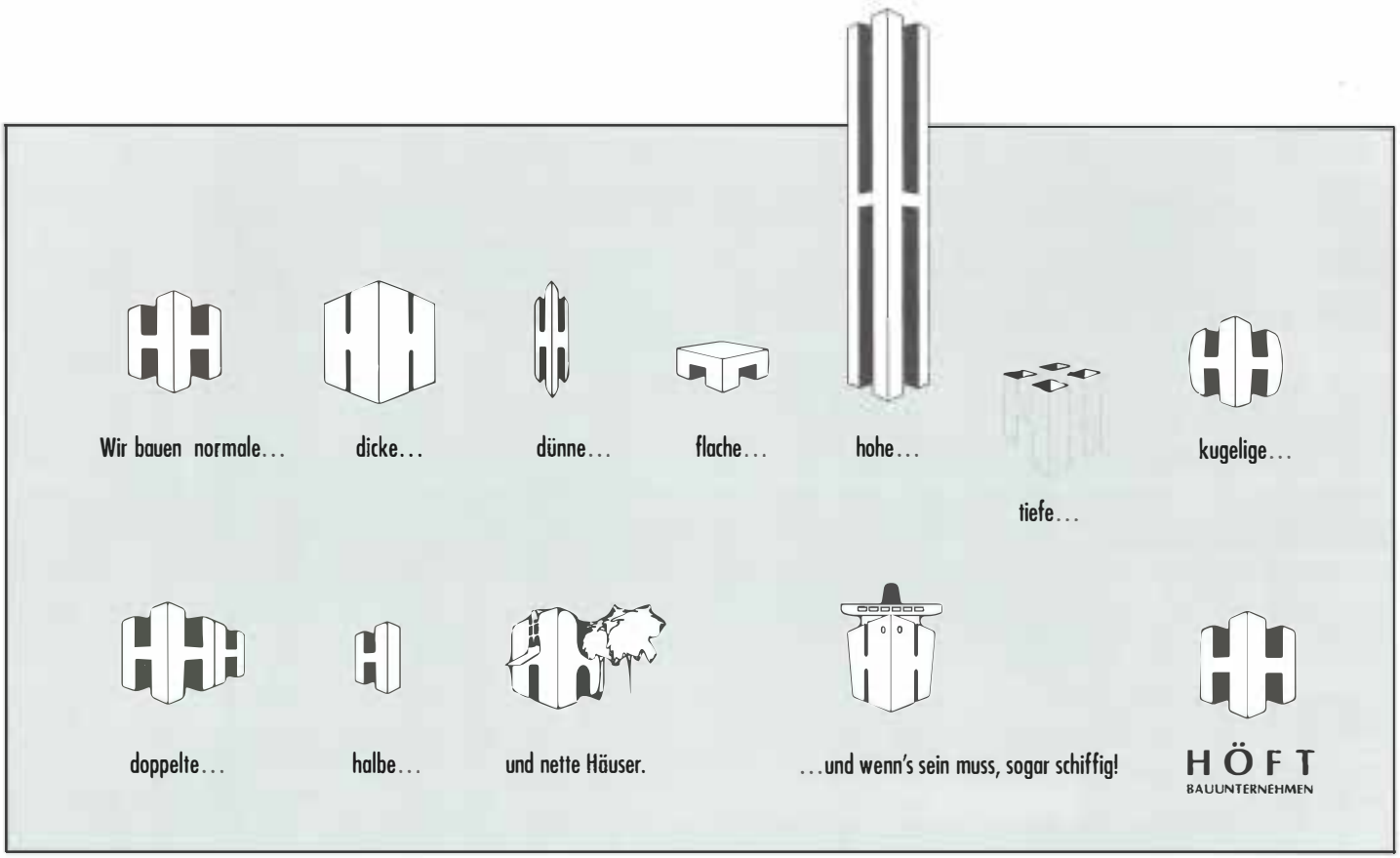
Bildnachweis:
Titelfoto: Harald Harpke
Seite 3: Katrin Storsberg
Seite 4 u. 5: Großfotos: Lore Brink
Seite 6, 7 u. 8: Archiv Alexandra, 8 unten: H.W. Langholz
Seite 9: 1: Museumshafen, 2: Museumswerft, 3: Museumshafen, 4: Herbert H. Böhm
Seite 10 : Archiv Museumshafen
Seite 12: 2,3,4,5: Archiv Museumshafen, 1: Karin Baum
Seite 12: 2,4: Karin Baum
Seite 13: 1,2,4,5,7,8,10: Archiv Museumshafen, 3,6,9: Karin Baum
Seite 14 u.15: Archiv Museumswerft
Seite 16: Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 17: 1: Archiv R. Prüß, 2: Archiv Museumshafen
Seite 18, 19, 20: Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 21: R. Prüß
Seite 24: Katrin Storsberg,
Seite 26 u. 27: diverse Archive, Rahsegler: Lore Brink
Seite 28 u. 29: Rum-Regatta: Bernt Hoffmann

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

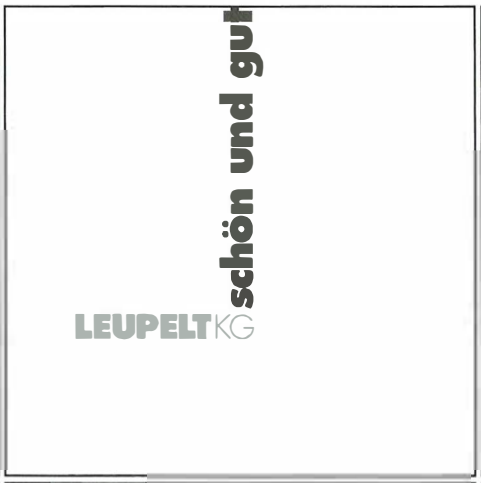
ROCK MACHT SCHILDER BESCHRIFTUNG...

www.rock-macht-schilder.de

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


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 Wending
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)