HAFENBLATT

FLENSBURG HISTORISCH MARITIM

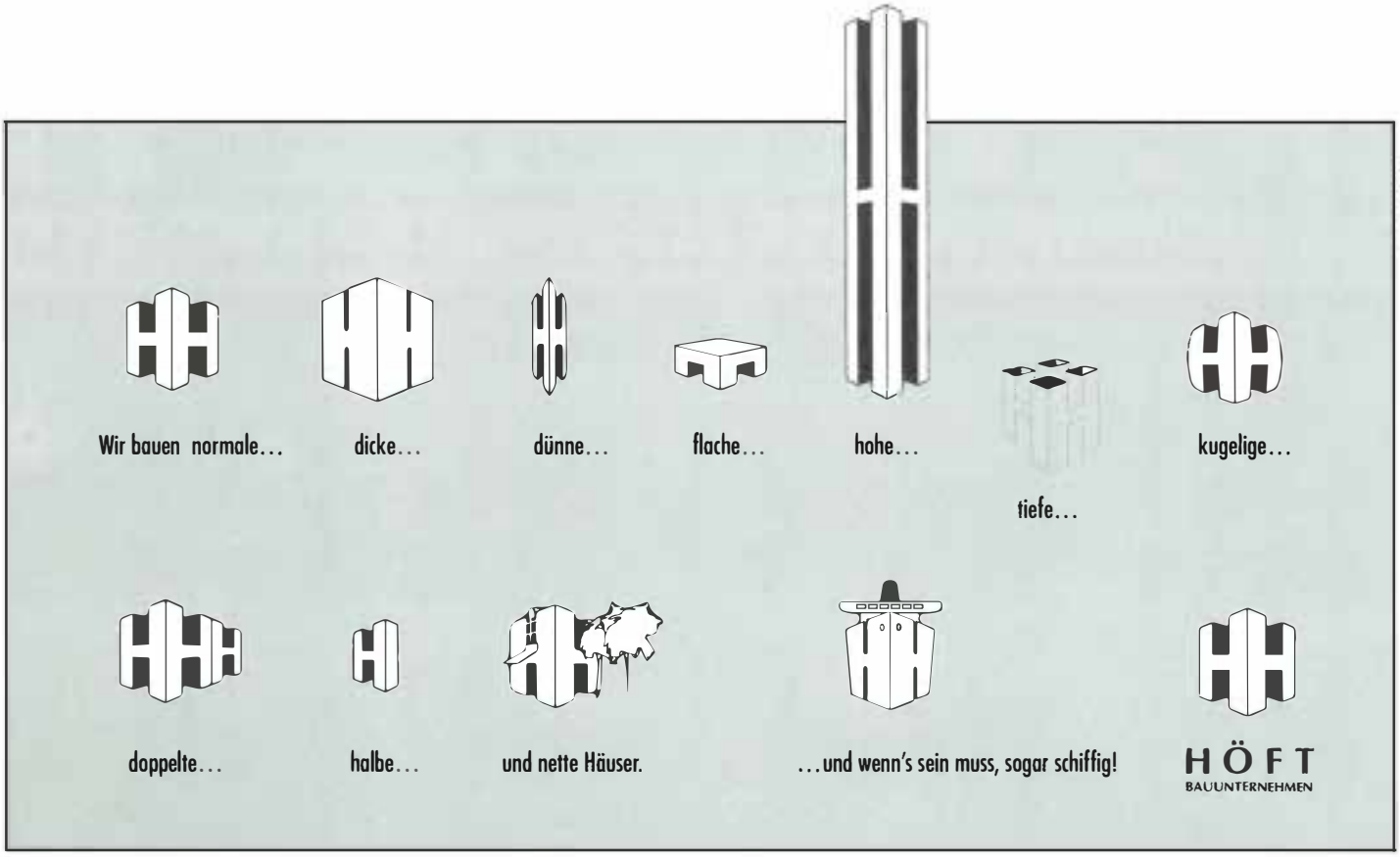
ISSN 1610-2827

Fotodesign: Bernt Hoffmann

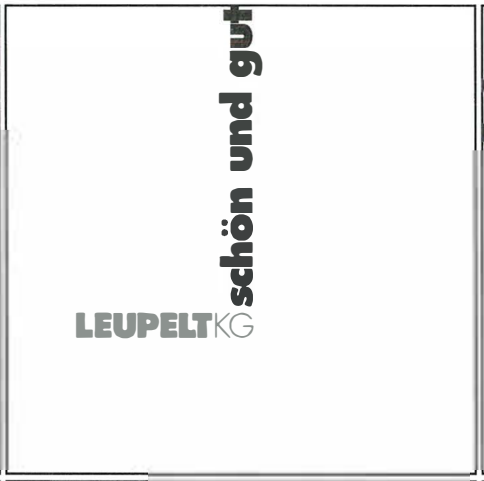
Und diesmal...

Alte und neue Smakkejollen, Kaufmann und Reeder Andreas Christiansen Wer ist schon so verrückt und schaufelt Kohlen? Nieten ohne Nadelstreifen. 25 Jahre Museumshafen, das Farbengatt, Bücherschapp, Flensburg klassisch ... maritime Termine!

Nr. 16 – Mai 2004


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

schön und
gut
LEUPELTKG

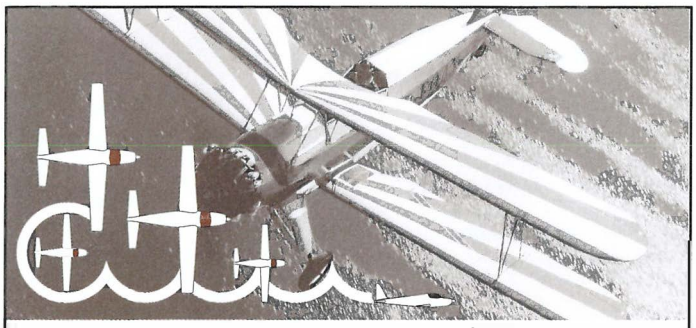

schön und gut
LEUPELTKG

schön
und
gut
LEUPELTKG

gut und schön
LEUPELTKG

schön
und gut
LEUPELTKG

LEUPELTKG
MEDIENGESTALTUNG UND DRUCK
Heideland-Ost 24
D-24941 Weding
info@leupelt.de
www.leupelt.de
Fon (0461) 95 77 00
Fax (0461) 95 77 0-11
ganz schön gut...



LUFTSPORTVEREIN FLENSBURG E.V.

AIR-SHOW

Flugplatz Flensburg-Schäferhaus
Samstag von 14.00 - 18.00 Uhr
Sonntag von 10.00 - 17.00 Uhr

Flensburg, 7. + 8. August 2004

NONSTOP-ACTION

FARBEN SÖRENSEN

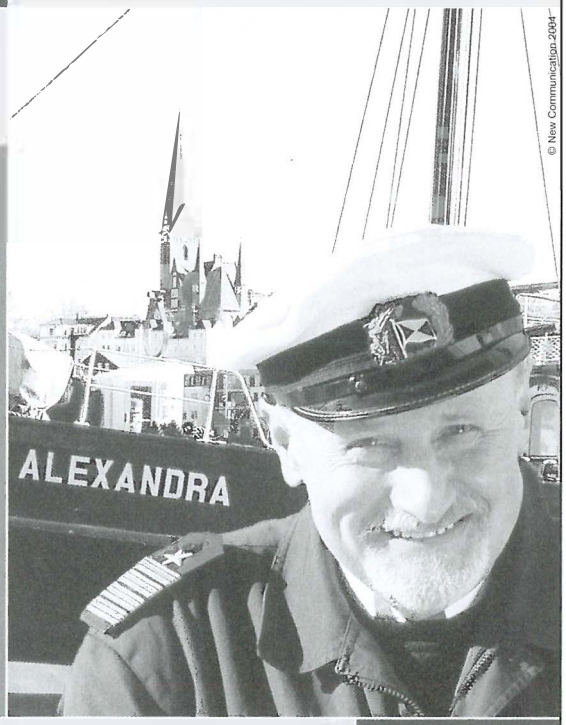
Farben, Tapeten, Gardinen, Teppich- und PVC-Böden liefert preiswert und schnell...

...ihr Flensburger Fachgeschäft auf dem Friesischen Berg.

Friesische Straße 67 · 24937 Flensburg
Tel. 04 61/ **5 03 24-0**
Parken direkt am Haus · Einfahrt Schützenkuhle
Kastanienweg am Plus-Markt

Energie zum Leben!

Flensburger Originale!



© New Communication 2004

Strom, Wasser oder Fernwärme? Welche Energie Sie auch wünschen: Mit uns sind Sie immer auf dem richtigen Dampfer!

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

Herausgeber: Rainer Prüß

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

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

Mitarbeit an dieser Ausgabe:
Werner Fischer, Dr. Jutta Glüsing, Uwe Kutzner, Wolf-Rüdiger Kuhnke, Wolfgang Weyhausen, Jens Zimmer, Gustav Winkler, Gerd Büker, Ingrid Illias (Termine)

Layout: Rainer Prüß | Petra Massolle

Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: August 2004
Anzeigenschluss: 15. Juli 2004

Anzeigenbestellung bitte direkt über den Fördeverlag
Druck und Verarbeitung: Leupelt KG, Weding

Printed in Germany

Bildnachweis:

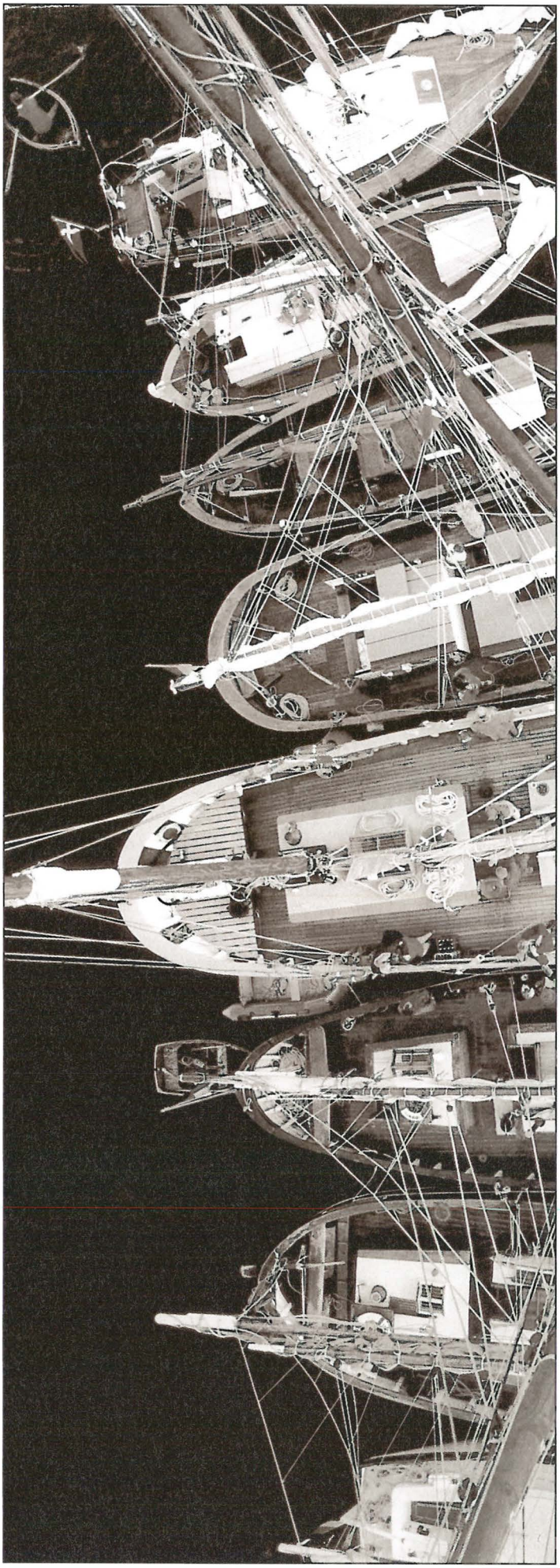
Titelfoto:	Bernt Hoffmann
Seite 3:	Kay Greiser
Seite 4 u. 5:	Großfotos: Ole Stichling (S. 4), Lore Brink (S. 5)
Seite 6, 7 u. 8:	Archiv Alexandra, 6 : Otto Beckmann
Seite 9:	Otto Beckmann
Seite 10 bis 13	Archiv Museumshafen
Seite 14 u.15:	Archiv Museumswerft
Seite 16:	Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 17:	1: Eiko Wenzel , 2: Hilde Credo
Seite 18, 19, 20:	Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 24:	Archiv M. Meesenburg
Seite 25:	2: R. Prüß
Seite 26 u. 27:	diverse Archive, Blick Bohlwerk: Harald Harpke
Seite 28:	Seenotrettung: Archiv DGzRS

...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



Blick aus der Tagelage

FLENSBURGER SCHIFFAHRTS MUSEUM

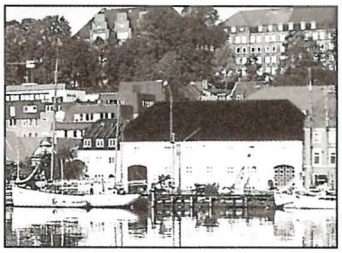
Flensburger Schiffahrtsmuseum und Rum-Museum im alten Zollpackhaus

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.

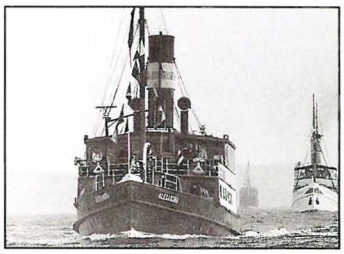
Liegeplatz gegenüber dem Flensburger Schiffahrtsmuseum

Tel. am Liegeplatz 0461 17190
während d. Fahrt 0171 3164007

Schiffbrücke 22 | 24939 Flensburg
Postfach 16 16 | 24906 Flensburg

fon 0461 2 12 32
fax 0461 2 12 47
mobil 0171 316 40 07
email
DampferAlexandra@aol.com

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



FÖRDERVEREIN
MUSEUMSWERFT
FLENSBURG

Museumswerft Flensburg gemeinnützige GmbH

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

Museumswerft Flensburg
gemeinnützige GmbH
Schiffbrücke 43-45
24939 Flensburg

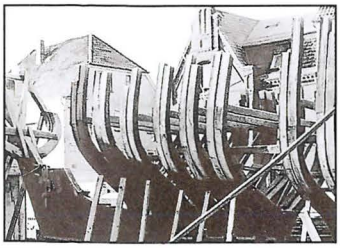
fon 0461 18 22 47
fax 0461 18 22 48

Spendenkonto
Sparkasse Flensburg
Konto 229 075 · BLZ 215 500 50

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

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

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



Museumshafen Flensburg e.V.

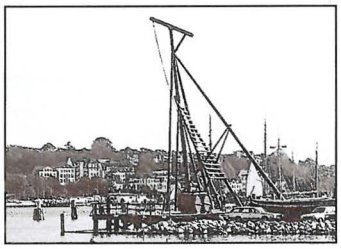
Verein zur Infahrthaltung und Instandsetzung historischer Wasserfahrzeuge

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

Museumshafen Flensburg e.V.
Herrenstall 11
24939 Flensburg

fon 0461 2 22 58
fax 0461 2 20 27
www.museumshafen-flensburg.de

Spendenkonto
Flensburger Sparkasse
Konto 8000 719
BLZ 215 500 50



Blick in die Takelage

„Wer ist schon so verrückt und schaufelt Kohlen ...“

Dampfer fahren ist Frohnarbeit. „Denn man sieht nur die im Lichte, die im Dunkeln sieht man nicht.“ Kapitän Weyhausen erzählt über Freud und Leid der Seefahrt mit dem Salondampfer ALEXANDRA.

Wenn moderne Schiffe bei der Brennstoffübernahme nur den Rüssel mit dem Absperrventil in ein Tankrohr hineinhalten, dann werden wir auf unserem Dampfer neidisch. Mal eben nur den Schlauch ein bisschen bewegen und schwuppdiwupps wird der Tank gefüllt, so einfach geht das bei uns an Bord aber nicht. Da sind Frauen und Männer gefragt, die auch eine große Kohlenschaufel bewegen können. Denen es nichts ausmacht, Schwielen an den Händen zu bekommen und davon nicht zu knapp.

Unsere „Alex“ dampft ja nach wie vor mit der Antriebstechnik von 1908. Eine 2-fach Compound Dampfmaschine mit 420 PSi treibt den Dampfer an. Damit diese Dampfmaschine auch dreht, braucht sie Dampf, viel Dampf. Dieser Dampf wird im Kessel erzeugt und der Kessel wird mit Kohlefeuerung über zwei Feuer beheizt. Somit wären wir schon einmal beim Brennstoff. Die „Alexandra“ braucht Gasflammkohle-Nuss 1. Leider heutzutage die teuerste Kohle, dafür aber auch die beste.

Am Kai der Stadtwerke dürfen wir großzügigerweise unsere Kohle lagern. Von weitem sieht es immer aus wie ein kümmerlicher Haufen, aber über 20 t liegen dort und warten auf fleißige Kohlenschipper.

Wenn dann die Maschinenpatentinhaber zum Kohlebunkern rufen und die gesamte Besatzung „voller Freude“ geschniegelt und gebügelt

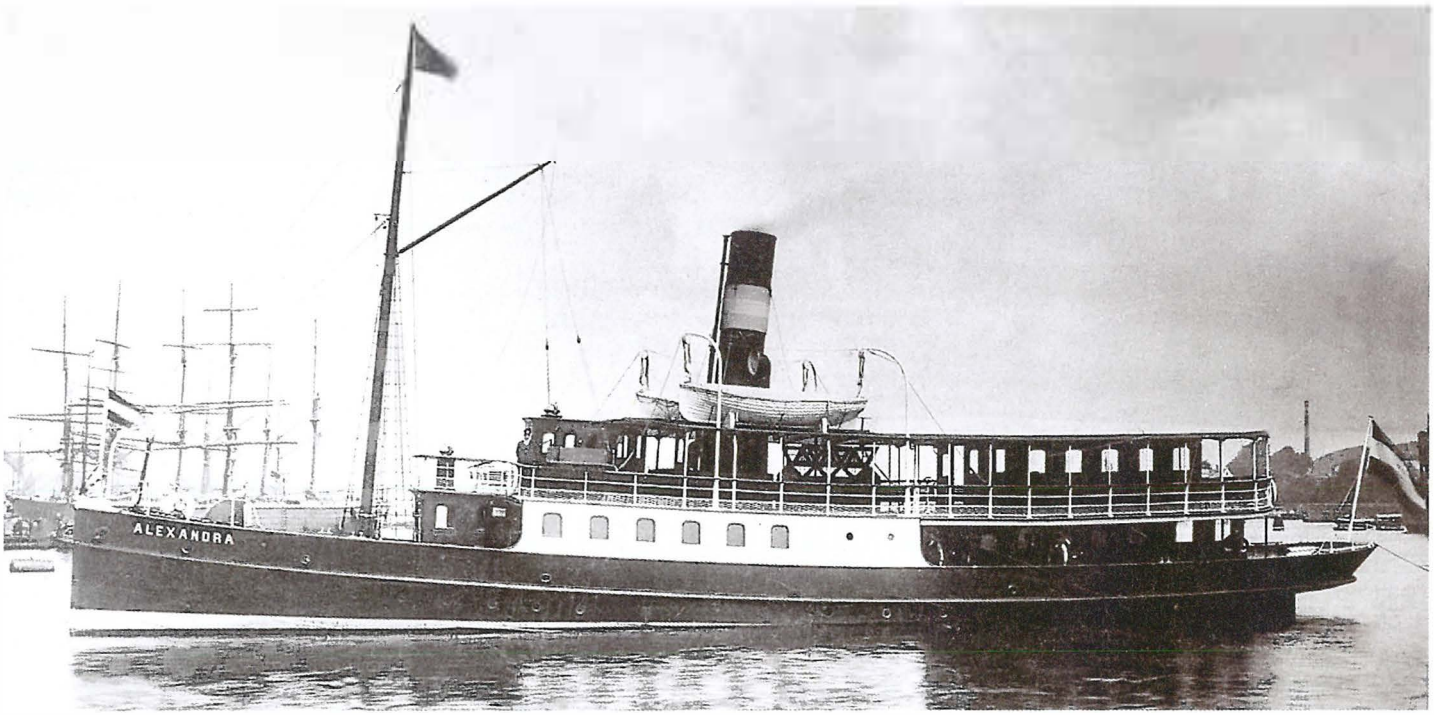
antreten muss, dann ist immer etwas los an Bord. Die Kohlelöcher müssen frei gestellt werden, Schwimmwestenkisten kommen aus dem Weg, Matten schützen das Inventar, die Fenster entsprechend geöffnet sein, das Rutschgeschirr aufgebaut werden. Das können nur die Heizer, unsere Ingenieure brauchen dafür immer zu lange. Besen, Schaufeln, Trimmstangen und die berühmte Taschenlampe müssen her. In der Resto (beim Zahlmeister) werden vorsichtshalber schon einmal Wasserflaschen klargelegt und die älteren Damen verpieseln sich zum schlauen Schnack auf's Achterdeck oder machen Passagierbetreuung. Denn ab und zu kommen Interessenten oder Fotofreaks mit.

An Land hat die Besatzung inzwischen das Förderband so hingestellt, dass die Kohle genau in den Trichter im geöffneten Fenster fallen kann. Dazu brauchen wir vier Mann und einen zum Anweisen. Dann wird die Rampe aufgebaut, natürlich fehlt wieder ein Keil, macht aber nichts, wir sind Weltmeister im Improvisieren.

Zwischenzeitlich hat der Rest der Maschinengang die Schubkarren, zusätzliche Schaufeln und anderes aus dem Lager der Stadtwerke herbeigeschafft. Alles wird wie ein Puzzle zusammengesetzt und die Transportkette Kohlenhaufen-Bunkerloch steht wie eine Eins.

Jetzt muss nur noch das Transportband elektrischen Kontakt haben. Das wird über unseren Notdiesel unter der Back sichergestellt.

Da aber das Transportband an Länge nicht reicht, muss die Kohle zunächst mit der Schubkarre die Rampe herauf und dann auf das Transportband abgekippt werden. Damit sind vier lizensierte Schubkarrenfahrer und 4-5 kräftige Kohlenschipper voll beschäftigt. Am Transportband steht meistens ein nicht mehr so dynamischer Typ, der dafür sorgt, dass die Kohle auch richtig läuft. Am Bunkerloch sorgt immer der/die Maschinist/in für ordentliches Trimmen der Kohle durch Anweisung an den



kernigen Heizer im tiefen Bunker. Es scheint, als ob in Madras/Indien ein Schiff mit Kohle beladen wird, all hands im Gleichtakt marsch und möglichst die Kohle sauber auf das Band kippen. Gar nicht immer so einfach, man muss schon mit Schisslaweng die Schubkarre kippen. Aber an den Karren und den Schaufeln sind „nur Spezialisten" tätig, sogenannte „Kohleverteiler". Übrigens haben wir zwei Bunkerlöcher an Backbord und zwei an Steuerbord.

Sobald also eine Seite beladen ist, heißt es „klar vorne und achtern" und die „Alexandra" wird gedreht, damit die Schlagseite behoben wird und der andere Bunker beladen werden kann. Das ist nicht immer so leicht, vor allen Dingen bei Wind, denn die „Alex" ist doch etwas schwerfälliger als manche glauben. Na ja, bei dem Alter kommt manchmal der Altersstarrsinn.

Wir haben an jeder Seite einen Bunker. In jeden Bunker gehen etwa 8 t Kohle. Also nach Adam Riese insgesamt 16 t oder 320 Zentner.

Mit dieser Kohlenmenge könnten wir einmal durch die Ostsee von Flensburg bis Helsinki dampfen. Da aber in Helsinki unser Kohlebunkerequipment nicht bereit steht, dampfen wir also lieber in heimischen Gewässern. Sonst müssten wir noch streng mathematisch werden, denn bei gleichem Kohlevorrat und verschiedenen Geschwindigkeiten erhalten sich die Aktionsradien des selben Schiffes annähernd umgekehrt wie die Quadrate der dazu gehörigen Geschwindigkeiten. Ist doch gar nicht so schwer.

Zwischendurch hat uns die Restauration fürsorglich wie immer mit Wasser versorgt, denn Schaufeln macht durstig und der Staub den Hals trocken. Manch unchristlicher Spruch macht die Runde, aber auch manche hochphilosophische Bemerkung wird mit Erstaunen zur Kenntnis genommen. Wir, und damit meine ich die Crew der „Alex", sind schon was Besonderes.

Wer ist schon so verrückt und schaufelt Kohlen, das bei Wind und Wetter, ohne Extraheuer, Zuschläge und sonstigen Vergünstigungen und ist dabei noch fröhlich und engagiert. Wobei ich das Wort „fröhlich" nicht extra strapazieren möchte. So ist das eben. Wenn irgendwann der Ruf ertönt, noch vier Karren, dann hat die Besatzung wieder eine reife Leistung hingelegt. Alle schön schietig und schmierig, aber nicht ohne Hoffnung. Unter

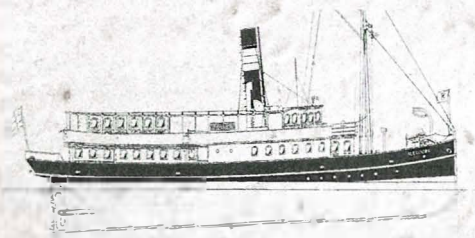
Hoffnung verstehen wir auch, dass irgendwann ein nicht mehr benötigtes Transportband herumsteht, dass wir aber gut gebrauchen und bezahlen können. Uns fehlt in unserer Kohlebeladungskette noch die Verbindung vom Kohlehaufen zum Förderband an Bord. Das würde unsere Arbeit enorm erleichtern. Sobald die Kohle richtig getrimmt, sozusagen gebügelt ist, werden die Bunkerdeckel wieder geschlossen, alles andere wieder an Ort und Stelle gepackt oder gestellt, die Maschine meldet klar zum Verholen, Leinen los und dann auf große Fahrt zum Alex-Ponton. Dort wird dann erst einmal die alte Dame entstaubt, so mit Besen und Feudel, so wie sich das gehört.

Dass am Ende der Bunkerei ein schönes, herzhaftes, wohltemperiertes, ploppig, blumiges „Flens" dazugehört, steht wohl außer Frage.

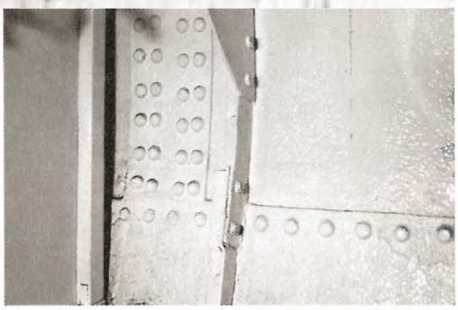
Ist Dampfer fahren nicht das Schönste auf der Welt?

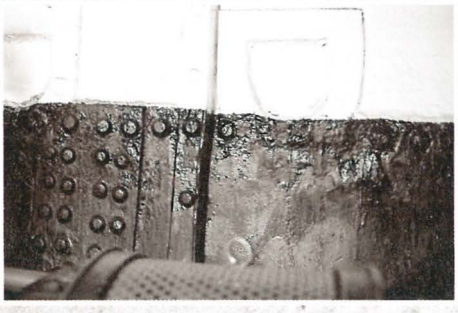
Wolfgang Weyhausen, Kapitän

Nieten
ohne Nadelstreifen



Der Bau des Alex-Rumpfes 1908





1908 gab es die meisten der heutigen Fertigungsverfahren im Schiffbau noch nicht und auch die Qualität des „Werkstoffs Stahl" war eine andere. Aus diesen Gründen unterscheidet sich der Schiffskörper der „Alexandra" von den heutigen Stahlschiffen sehr stark.

1908 wurden Stahlschiffe genietet, denn die in den Anfängen stehenden Schweißverfahren wurden nicht verwendet. Dieses Verbindungsverfahren besteht darin, in die Bauteile eine oder mehrere Reihen Löcher zu bohren. In diese Löcher wird ein glühendes Stück runder Stahl gesetzt und dann mit Niethämmern so verformt, dass auf beiden Seiten halbrunde Materialaufstauchungen entstehen. Dieser sogenannte Niet erkaltet und zieht sich dabei zusammen. Über seine halbrunden Köpfe zieht er dabei die Bauteile zusammen und ist auch in der Lage durch seinen Querschnitt Scherkräfte zu übertragen. Diese Köpfe, sowie die an den Kanten übereinander liegenden Platten der Außenhaut, sind neben der Rumpfform charakteristisch für Schiffe dieser Jahre. Der Klang der Niethämmer war das bestimmende Geräusch auf den Werften.

Während heute Schiffe aus tonnenschweren Sektionen auf dem Bauplatz zusammengesetzt werden, wurden sie damals aus Einzelteilen auf der Helling (schiefe Ebene als Ablaufbahn) zusammengebaut.

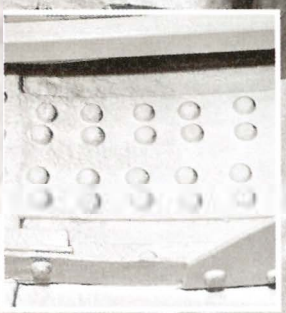
Als erstes wurde der Kiel „gestreckt". Dieses senkrechte Bauteil befindet sich in der Schiffsmitte an der Außenhaut des Schiffes und stellt vergleichsweise das Rückgrat dar, das sich über die Schiffslänge erstreckt. Das vordere Ende ist der Bug, achtern endet er am Stevenrohr, der Lagerung und Durchführung der Antriebswelle.

An diesen Kiel wurden die Spanten angesetzt. Diese bestehen bei der Alex aus Winkelprofilen, die entsprechend der Rumpfform gebogen sind und diesen in Querrichtung aussteifen. Die Räume unter dem Hauptdeck werden durch Querschotte abgeteilt. Zusammen mit den Decksbalken, die das Deck tragen, entsteht ein Gerippe, das dem Rumpf Festigkeit gibt.

Die Platten der Außenhaut wurden auf großen Pressen nach Modell gebogen und dann auf der Helling an das Spantengerippe angesetzt. Der nächste Schritt war das Bohren der Nietlöcher, danach erfolgte das Vernieten mit den Spanten und den umliegenden Platten. Mit den von oben überlappenden Platten entsteht ein geklinkerter Rumpf wie bei Holzschiffen.

Der gesamte Bau verlief sehr ähnlich wie bei hölzernen Schiffen, so dass man das Prinzip noch heute an den Bauten der Museumswerft beobachten kann.

Jens Zimmer, Dipl.-Ing.



Die Rum-Regatta wird 25. Sie zeigt die Sonnenseite der historischen Wasserfahrzeuge. Die Schiffe sind dann „schick in Schale". Diesen Zustand zu erreichen, kostet ein Vermögen. Oder es kostet das, was Männer und Frauen in ihrer Freizeit „vermögen". Meistens kostet es beides: Die Hingabe aller finanziellen Mittel, aller Wochenenden, aller Urlaube, aller freien Stunden. Oft auch den Tausch entspannter Nächte gegen Schlaflosigkeit, Probleme mit Banken und den Verlust von Freunden und Lebenspartnern, denn ein Schiff duldet in der Regel keine anderen Geliebten neben sich. Die Restaurierung eines historischen Segelschiffes wird nicht vom Staat gefördert. Es gibt keine Zuschüsse für den Erhalt dieser schwimmenden Denkmäler. Mancher merkt schon bei Beginn der Restaurierungsarbeiten, dass die Bemühungen dem Aufwand und den Kosten eines Neubaus gleichkommen werden. Oftmals wird es noch teurer – die eigene Arbeit nicht mitgerechnet. Andere sitzen derweil in den Straßencafés und trinken coole Cocktails, die Gaffler liegen mit verschmiertem Overall unter dem Schiff, wechseln Planken, dichten Nähte, entrosten Schäkel und Bolzen und denken am Ende des Winters nur an die drei elementaren Fragen: Saufen wir beim Abslippen ab? – Sind wir schon vorher pleite? – Werden wir fertig zur Rum-Regatta? Wenn der Gaffelhimmel gnädig gestimmt ist und der bewegliche Himmelfahrtstag nicht zu früh im Mai liegt, werden die meisten mit der Winterüberholung fertig und erscheinen abgearbeitet aber in freudiger Erwartung der Saison in Flensburg. Wenn aber zur Rum-Regatta ein neuer Skipper auftaucht, der mit seinem neu erstandenen restaurierungsbedürftigen Wrack in Flensburg einläuft, um schon mal freudig das neue Objekt der Begierde vorzustellen mit den Worten: „Dieses Jahr müssen wir noch dies und das und im nächsten Jahr bin ich fertig!", dann erscheint ein stilles, mitleidig wissendes Grinsen in den Gesichtern der umstehenden Gaffelgemeinde: „Aha, wieder so ein Träumer … sagen wir's ihm? Besser nicht. Schön, dass es sie gibt."

R.P.

Illustration: Otto Beckmann

EHLER
ERMER
&
PARTNER

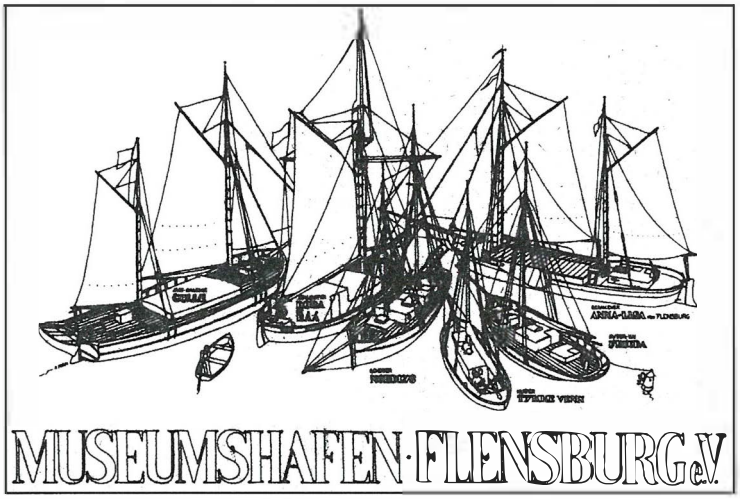
WIRTSCHAFTSPRÜFER
STEUERBERATER | RECHTSANWÄLTE

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

25 Jahre

Erst wollte ihn keiner haben, jetzt ist er nicht mehr wegzudenken.



Wie es los ging? Es war alles ganz einfach. Eine Hand voll Seebären, oder solche, die sich dafür hielten, trafen sich Ende '79 im „Schwarzen Walfisch", um bei Bratkartoffeln und mitgebrachten Krabben nach dem Vorbild des Museumshafens Oevelgönne in Flensburg einen Museumshafen zu gründen. Sie waren Eigner historischer segelnder Berufsfahrzeuge und ihre Schiffe lagen verstreut in den hinteren Winkeln von Marinas und Industriehäfen. Die Skipper waren sich einig, man sollte doch dieses Kulturgut nicht verstecken, sondern angemessen präsentieren, und wenn schon der Staat und der Denkmalschutz sich nur um Häuser und nicht um Schiffe kümmerten, könnte die historische Hafenstadt Flensburg doch wenigsten einen Platz für schwimmende Denkmäler zur Verfügung stellen.

Die Idee war gut, aber niemand in Flensburg hatte eine rechte Vorstellung von dem, was in den Köpfen dieser langmähnigen Typen vor sich ging und wieso gerade diese Menschen „die besten Plätze" im Flensburger Innenhafen haben wollten, wo man doch gerade die Yachten aus dem Hafen verbannt hatte, weil sie die Berufsschifffahrt störten und überhaupt, wozu sollte das alles gut sein? Da entstand die Idee: Man müsste eine Menge alter schöner Segelschiffe nach Flensburg einladen, um die Flensburger Bevölkerung für einen solchen Anblick zu begeistern. Volkes Begeisterung und Wille sollte dann die Politiker bewegen, einen Platz im Hafen zu gewähren. Eine derartige Veranstaltung musste einen Namen haben. Glückstadt hatte ja die „Matjes-Wochen", Flensburg hatte die lange Rum-Geschichte, also wie wär's mit einer „Rum-Regatta"? Das klang gut. Der Plan schien Sinn zu machen und Vorsitzender Jürgen Klette schrieb sich die Finger wund. Alle alten Schiffe, deren Adresse er habhaft werden konnte, erhielten eine lange handschriftliche(!) Einladung mit der Erläuterung des Ansinnens, der Beweggründe und Ziele und der Bitte, diese Aktion durch zahlreiches Erscheinen zu unterstützen.

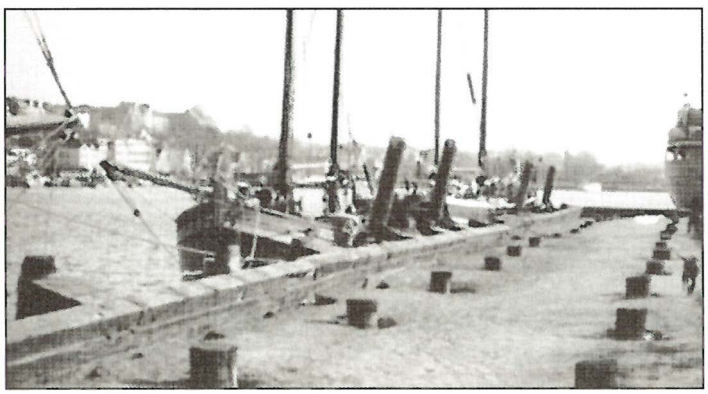
Im Vorfeld gab es Fragen über Fragen. Wieviele Schiffe würden kommen? Kämen überhaupt welche? Sollte man vielleicht für die Schaulustigen auch einen Getränkestand aufstellen? ...vielleicht sogar eine Wurstbude? ... oder wäre das übertrieben? Nach tagelangen Diskussionen entschlossen sich Günthi und Rainer ganz kühn zu Bier und Wurst. Leider fand sich kein einziger Gastronom in Flensburg, der geglaubt hätte, dass auch nur fünf Schiffe und 100 Leute kommen würden. Einzig der Gastwirt Kurt Bonde, Dorfkrug in Gremmerup, witterte ein Geschäft. Oder hatte er Mitleid? Der Erfolg war überwältigend. Über dreißig alte Segelschiffe aus Deutschland und Dänemark erschienen zur ersten Rum-Regatta. Die Wurst war innerhalb kürzester Zeit ausverkauft und Flensburg war begeistert. Nur im Rathaus fiel der Groschen langsam. Selbst ALEXANDRA wollten die Stadtoberen lieber verschrottet sehen. Nach langen Verhandlungen und kräftiger Unterstützung von Paul Hertrampf (damals 2. Bgm.) erhielt der Verein das baufällige Bohlwerk. Der Verein konnte den Entscheidern klarmachen, dass das Aufgeben und Anschütten der Kaianlage die Stadt viel Geld kosten würde. Das könne man sparen, wenn der Museumshafen den Kai mit eigenen Mitteln restauriert. Das zog. In monatelanger Arbeit bauten die Schipper den geforderten Bohlwerk-„Laufsteg". Recycling war angesagt. Gebrauchte Pfähle rausreißen, bei Heiland alte Balken besorgen, Schrott-Bagger umbauen zur abenteuerlichen Ramme (siehe nächste Seiten, altes Hafenblatt). Und dann wurden mitten im Winter Pfähle aufgelegt. Die Mitglieder standen mit langen Gummihosen im Eiswasser. Unterkühlte Blasen wurden mit Grog kuriert. 1984 zum Hafenfest konnten die ersten 30 m begangen werden.

Die Flensburger fanden das toll und zogen mit. Für ein paar Mark konnte man eine Bohle spenden, wurde Pate und die Initialen wurden eingeschnitzt.

Das klingt heute alles einfach, dauerte aber Jahre. Das alles wäre ohne die Unterstützung Flensburger Unternehmen nicht möglich gewesen. Im Rathaus bastelte man indessen an immer weiteren Vorschriften und Auflagen zur Rum-Regatta. Aber der Erfindungsreichtum der Vorschriftenbastler fand jäh ein Ende. Die Museumshafenleute verlegten die Rum-Regatta kurzerhand in die Bucht von Egernsund. Kein Landprogramm, aber Spaß für die Schipper. Danach wurde die Zusammenarbeit mit den Ämtern sehr angenehm...

Die erste Rum-Regatta 1980 war der Beginn einer Tradition. Innerhalb weniger Jahre wurde sie zur größten nordeuropäischen Veranstaltung dieser Art und feiert jetzt das 25-jährige Jubiläum.

Und der Flensburger Museumshafen gilt immer noch als das Vorzeigestück der inzwischen über zwanzig deutschen Museumshäfen.



Die ersten Pfähle für den Bohlwerk-Laufsteg sind gerammt...

...und im Eiswinter legen die Schipper des Museumshafens die Balken auf.

ZEITTAFEL

1979 trafen sich in Flensburg eine Hand voll verwegener Eigner historischer Segelschiffe, um in Flensburg einen Museumshafen zu gründen und dort historische Wasserfahrzeuge zu präsentieren. Gegen erhebliche Widerstände haben die Mitglieder die Idee eines Museumshafens verfolgt.

1983 konnten sie nach fast zweijährigen Verhandlungen mit einem umgebauten Bagger an einer verfallenen und aufgegebenen Kaianlage die ersten recycelten Pfähle für ein eigenes **»Bohlwerk«** rammen. In endlosen Arbeitsstunden entstand der »Museumshafen Flensburg«, und mit dem hölzernen Laufsteg des Bohlwerks wurde das erste Stück einer **»Uferpromenade«** um den Flensburger Innenhafen Wirklichkeit.

1980 Um in der Bevölkerung für diese Idee eines Museumshafens zu werben, veranstaltete der Museumshafen 1980 die erste internationale **»RUM-REGATTA«**, an der bereits 30 Schiffe teilnahmen. Die Flensburger waren begeistert, und die Rum-Regatta entwickelte sich innerhalb kurzer Zeit mit über 130 historischen Schiffen zum größten und beliebtesten internationalen Gaffelseglertreffen Nordeuropas.

1980 veranstaltete der Museumshafen auch die erste **»Flensburger Apfelfahrt«**. Unter dem Motto: „Eine Region versorgt sich selbst" knüpft die Fahrt der historischen „Appelkähne" an die Obstbautradition dieser Region an. An dieser Veranstaltung sind seit einigen Jahren die Gemeinden Gråsten (DK) und Langballigau beteiligt. Svendborg (DK) hat diese Idee übernommen.

An historischer Stelle entstand als Sanierungsobjekt in Eigenleistung und mit Städtebauförderungsmitteln der **»Herrenstall 11«**, das Vereinshaus zur Pflege der internationalen Kontakte und als Treffpunkt für Mitglieder und Gäste.

1989 konnte, nachdem das Haus halbsaniert abbrannte, in einem neuen Anlauf das zweite Mal Richtfest gefeiert werden.

Aufgrund des Erfolges der Rum-Regatta und der Flensburger Schifffahrtsgeschichte entwickelte der Museumshafen 1986 die Idee eines Dampfschifftreffens, und lud zur Rum-Regatta **1989** offiziell zum ersten „Dampfertreffen" des Museumshafens ein. An diesem Treffen nahm unter anderen z.B. die STETTIN teil.

Als die ALEXANDRA dann restauriert war, machte sie daraus in eigener Organisation das größte europäische **»DampfRundum«**.

Als Ausgliederung der bei der Rum-Regatta immer zahlreicher werdenden klassischen Yachten, entstand so auch das Flensburger Klassiker-Festival, heute **»ROBBE & BERKING CLASSICS«**, das von Oliver Berking ebenfalls zur größten nordeuropäischen Veranstaltung entwickelt werden konnte.

Bereits **1984** entwickelte der Museumshafen die Idee eines Freiluftareals mit einer eigenen Werft und Slipanlage für historische Segelschiffe. **1987** wurde dieser Plan als Zeichnung erstmals veröffentlicht und für eine Realisierung geworben. Uwe Kutzner, damals Eigner der VALDIVIA und Mitglied des Museumshafens setzte mit großer Energie diese Grundidee mit der **»Museumswerft«** um.

1988 initiierte der Museumshafen Flensburg e.V. die **»Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen«**. Die Gründungsversammlung fand in Flensburg statt. Deren gemeinsame Schiffssicherheitskommission für Historische Wasserfahrzeuge schuf unter Flensburger Federführung in zähen Verhandlungen mit dem Bundesverkehrsministerium die neben der »Berufsschifffahrt« und den »Sportbooten« neue rechtlich definierte Klasse der »Traditionssegler«.

1989, eine Woche nach der Maueröffnung wurde der Museumshafen Flensburg e.V. auf Einladung bei der noch konspirativen Gründung der **Traditionssegler-vereinigung Mecklenburg-Vorpommern** behilflich und begleitete die Entwicklung der Organisation der ostdeutschen-Gaffelszene. 1990 gab es mit der Rum-Regatta und dem Greifswalder »Wieker Fischerfest« das erste **Deutsch/Deutsche Gaffeldurcheinander**, für das mit einem gemeinsamen Plakat geworben wurde.

Auf der Suche nach historischen Vorlagen für einen einfachen Arbeitskran zum Masten setzen, stieß der Museumshafen im Flensburger Schiffahrtsmuseum auf die Abbildungen des historischen **»Krahn von 1726«**.

1991 konnte der Verein mit Hilfe finanzieller Unterstützung des Unternehmens Danfoss die Replik des Krahns als Wahrzeichen für die große Schifffahrtsgeschichte der Stadt an historischer Stelle errichten. Danach wurde ein kleiner **»Lüttfischerhafen«** für die historischen Jollen konzipiert. **1995** konnte er mit Hilfe der Fa. JACOB CEMENT BAUSTOFFE und seiner Bauhandwerkspartner realisiert werden. Mit Hilfe der Fa. M. MEESENBURG und dem Ausbildungszentrum Bau wurde die kleine Hafenanlage mit dem Werkstattgebäude »Dreidächerhütte« komplettiert.

Der Museumshafen Flensburg gilt immer noch als „Vorzeigestück der deutschen Museumshäfen". Das kommt nicht von alleine. Wir bedanken uns bei allen Freunden und Helfern, die in den letzten 25 Jahren die Arbeit des Vereins durch ihre Arbeitskraft, durch Sachleistungen oder finanziell unterstützt haben. **Danke!**

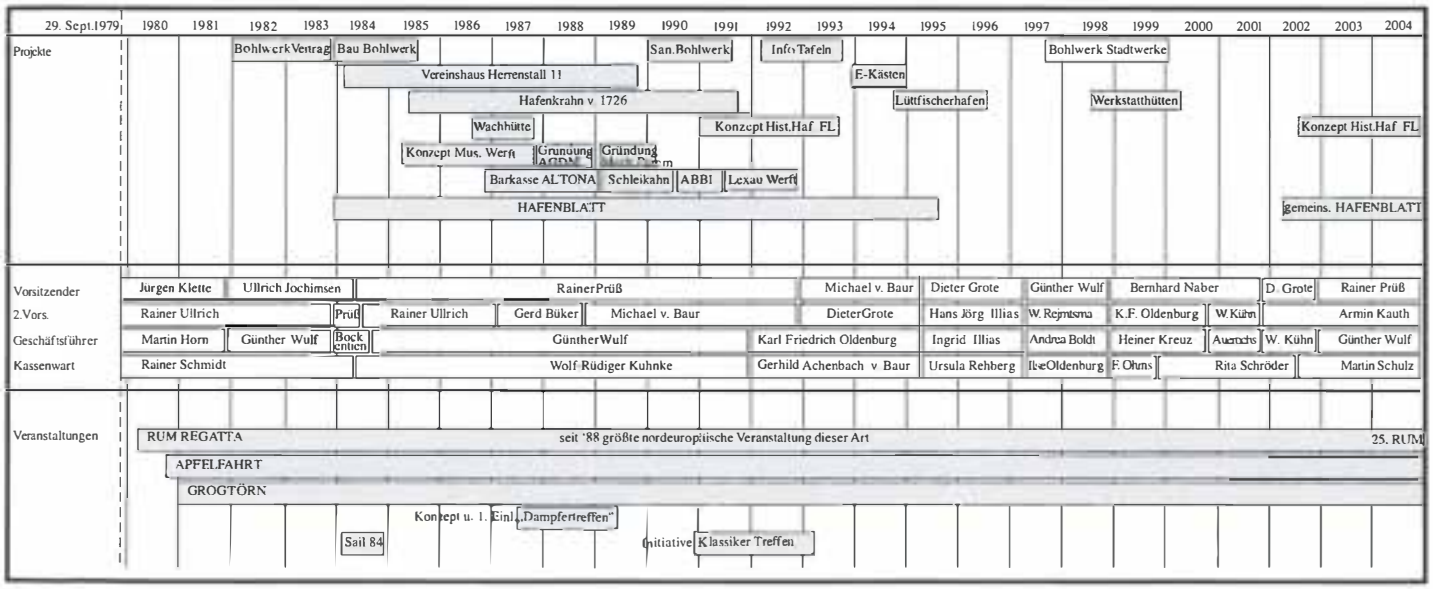
Anmerkung:

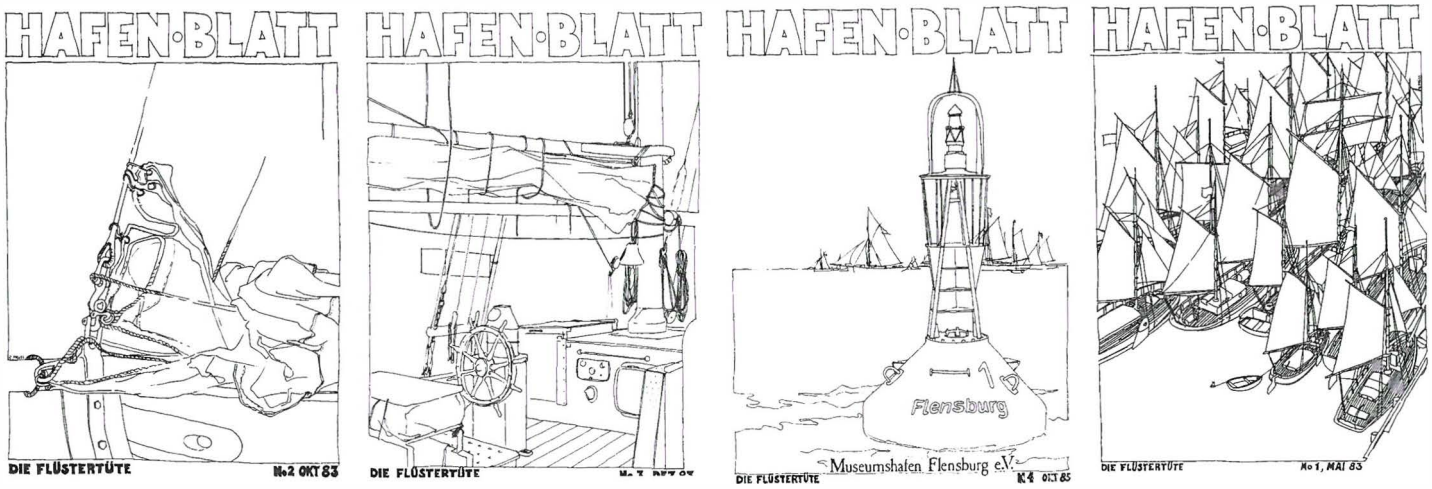
Die Schiffe des Museumshafens sind im Privatbesitz. Es gibt keine staatlichen Zuschüsse. Es fließen auch keine Spendengelder in die Schiffe. Sie werden von den Eignern mit unvorstellbarem Aufwand restauriert und in Fahrt gehalten. Ehrenamtlich „nebenbei" organisieren die Mitglieder des Museumshafens die Vereinsarbeit, das Schiffshistorische Archiv, das HAFENBLATT, die Jugendjollen und natürlich die öffentlichen Veranstaltungen RUM-REGATTA, APFELFAHRT, Grog-Törn usw.

Die Schipper liegen freiwillig hier. Sie wohnen z.T. in anderen Städten, und wir müssen sie überreden und überzeugen ihre Schiffe hier in Flensburg zu präsentieren und im Verein mitzuarbeiten. Flensburg war bei der Gründung der zweite Museumshafen. Inzwischen gibt es **20 Museumshäfen in Deutschland**. Die Schiffseigner können dort z.T. kostenlos liegen. In Flensburg muss der Museumshafen für seine gemeinnützige Arbeit jährlich über **15.000** EUR Gebühren entrichten. Das macht die Arbeit nicht leichter, aber wir sind guten Mutes und wir hoffen weiter auf Ihre Unterstützung. Für Flensburg!

Rainer Prüß, Vorsitzender *Günther Wulf, Geschäftsführer*

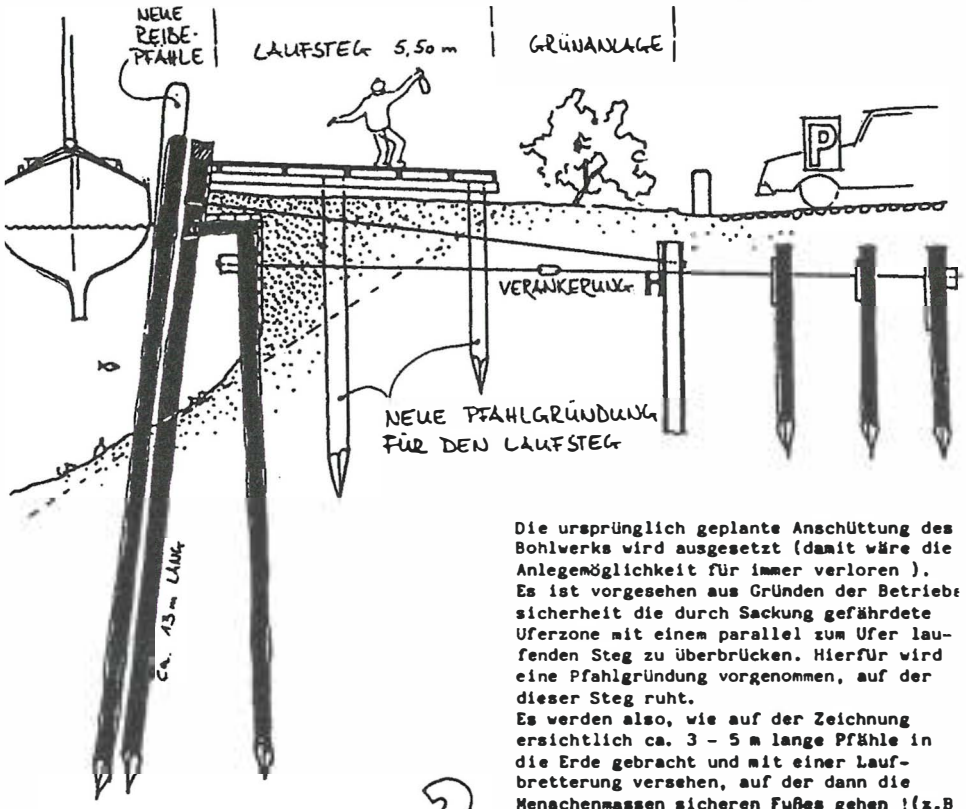
Zeittafel: Dargestellt sind die wichtigen Projekte des Vereins und die jeweiligen Vorstände von 1979 bis 2004





Nein, das Hafenblatt ist keine neue Zeitschrift. Das erste Hafenblatt gab es im Mai 1983. Handgezeichnet, mit der Schreibmaschine geschrieben und auf dem Fotokopierer vervielfältigt. Der Museumshafen war gerade drei Jahre alt. Wir brauchten ein Mitteilungsblatt, eine Vereinszeitung, damit wir darstellen konnten, was im Museumshafen passiert. Die Vertragsverhandlungen über Liegeplätze am Bohlwerk waren gerade unter Dach und Fach. Zur Sicherung der Fußgänger sollten wir als Vertragsbestandteil einen hölzernen Laufsteg bauen. 180 m lang, solide und massiv. Wir mussten selber mit allen verfügbaren Kräften, mit abenteuerlichen Umständen an einem absolut maroden, aufgegebenen Bohlwerk Pfähle rammen. Das Gelände sackte, die ganze Konstruktion war hinfällig, Kümos konnten nicht mehr festmachen. Wie das Ganze vor sich ging, zeigen diese alten Artikel aus den ersten Hafenblättern, die damals noch den Untertitel „Flüstertüte" trugen. Für Landratten: eine Flüstertüte ist ein Sprachrohr.

BOHLWERK



WAS WAR UND WAS WIRD

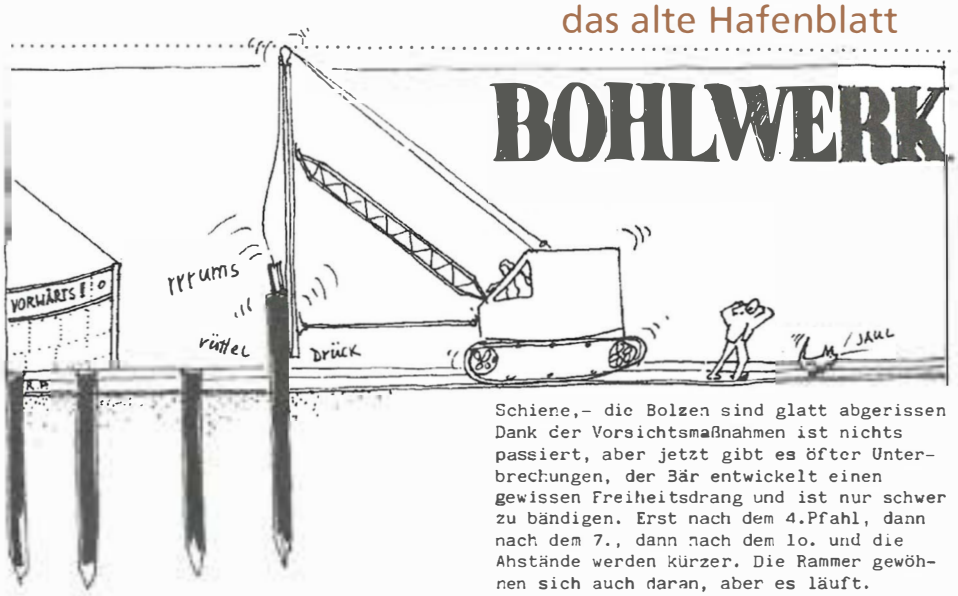
Der Werkausschuß der Stadt hat im letzten Jahr der Errichtung eines Museumshafens grundsätzlich zugestimmt(der Vertrag steht noch aus). In den klärenden Gesprächen wurden mögliche Gesichtspunkte und Auflagen erörtert, die zum Betreiben der Anlage erforderlich sind (z.B. Strom, Wasser, Grünanlagen, Reinigung usw.). Wichtigster baulicher Punkt der Gespräche war folgender:

Die ursprünglich geplante Anschüttung des Bohlwerks wird ausgesetzt (damit wäre die Anlegemöglichkeit für immer verloren). Es ist vorgesehen aus Gründen der Betriebssicherheit die durch Sackung gefährdete Uferzone mit einem parallel zum Ufer laufenden Steg zu überbrücken. Hierfür wird eine Pfahlgründung vorgenommen, auf der dieser Steg ruht.
Es werden also, wie auf der Zeichnung ersichtlich ca. 3 - 5 m lange Pfähle in die Erde gebracht und mit einer Laufbretterung versehen, auf der dann die Menschenmassen sicheren Fußes gehen !(z.B bei der Rum-Regatta) Genau für diese Pfahlgründungen wollen wir die alten Pfähle benutzen. Zum Einrammen in die Erde sind noch genug ordentliche Stücke dabei. Diese Pfähle stammen von der alten Eltro-Brücke und wurden von GÜnter Heise,Reinhard (Juliane und Hafenfähre) sowie Kutter Skylla und Leuten vom Verein gezogen! (Darum liegt auch noch Kutter Skylla am Bohlwerk).
Wir müssen dieseArbeiten mit unseren eigenen Kräften ausführen, aber über das Einbringen der Pfähle besteht ein Angebot von Reinhard Meier, der uns bei dieser Arbeit weiter helfen will. →

Zunächst ist ein anderer Arbeitsgang vorrangig, und das ist die Sicherung unserer Schiffe.
Das letzte Hochwasser hat in deutlicher Weise gezeigt, wie gefährdet unsere Liegeplätze sind. Für die Schiffe besteht die Gefahr auf die inder Hochwasserlinie liegenden Köpfe der Reibepfähle aufzusetzen, und das kann bei Wellenschlag zu erheblichen Beschädigungen an den Rümpfen führen ! Wir haben deshalb beschlossen, zunächst eine Reihe von längeren Reibe-Pfählen zu setzen an denen die Schiffe bei Hochwasser gefahrlos rauf und runter rutschen können.
Diese Arbeiten sollen auch mit Reinhards Hilfe bis zum Herbst abgeschlossen sein, jedes Schiff wird dann 2 Reibepfähle zur Verfügung haben.Erst nach dieser Aktion wird der Laufsteg-Neubau in Angriff genommen und endlich nach dessen Fertigstellung wird auch der Drahtzaun wieder verschwinden, der jetzt zur Sicherung der Fußgänger dient. Damit wird dann auch der Steg für den öffentlichen Fußgängerverkehr freigegeben.
Die Arbeitsgruppe Bohlwerk hat sich in der Zwischenzeit auch Gedanken über Form und Größe der Liegeplätze gemacht. Über diese Ergebnisse werden wir in einer der nächsten Ausgaben berichten. ●

Die Arbeitsgruppe Holzbohlwerk besteht aus: Ekki Christiansen,
Armin Kauth
Ulli Jochimsen
Rainer Prüß
Gerd Büker

BOHLWERK



JETZT! rrrumms...,jetzt hat es..rrrumms jetzthat es auch der ..rrrumms..Letzte mitgekriegt..rrrumms.. ES Läuft!rrrumms!!! Gerd von der "rückwärts-VORWÄRTS-Dame" löst die Riegelung,..rrrumms,..John und Achim blicken gelassen auf den breitgematschten Pfahlkopf, der "Bär"läuft wieder nach oben.Rrrumms!

Es lief nicht immer so gelassen. Wenn man Gerds Eintragungen in"Lügenbuch" verfolgt gab es zu Anfang doch erhebliche Probleme. Hein Kramer hat wohl so manche Schweissnaht genäht' und stellte ständig LKW, Werkstatt und Material zur Verfügung bis die Ausrüstung endlich brauchbar war, und nebenher schweisste sich auch eine ziemlich ausgebuffte Rammermannschaft zusammen.

22.Okt, Förde Blockade, Rammer geshanghait

26.Okt, Beginn der Arbeiten, Rammschiene klariert und den 4ookg "BÄR" aufgesetzt, eingerichtet usw.

2.Nov. 1. Pfahl gerammt!!!!!Es funktioniert! aber dann, Rückschläge,schweissen, einarbeiten, durchblicken, aber dann sind 6 Reibepfähle drinnen und die haben ja auch am 27./28. beim Hochwasser gleich geholfen! (Die Damen Bellis, Nordlys und Gulle bedanken sich schon mal!)

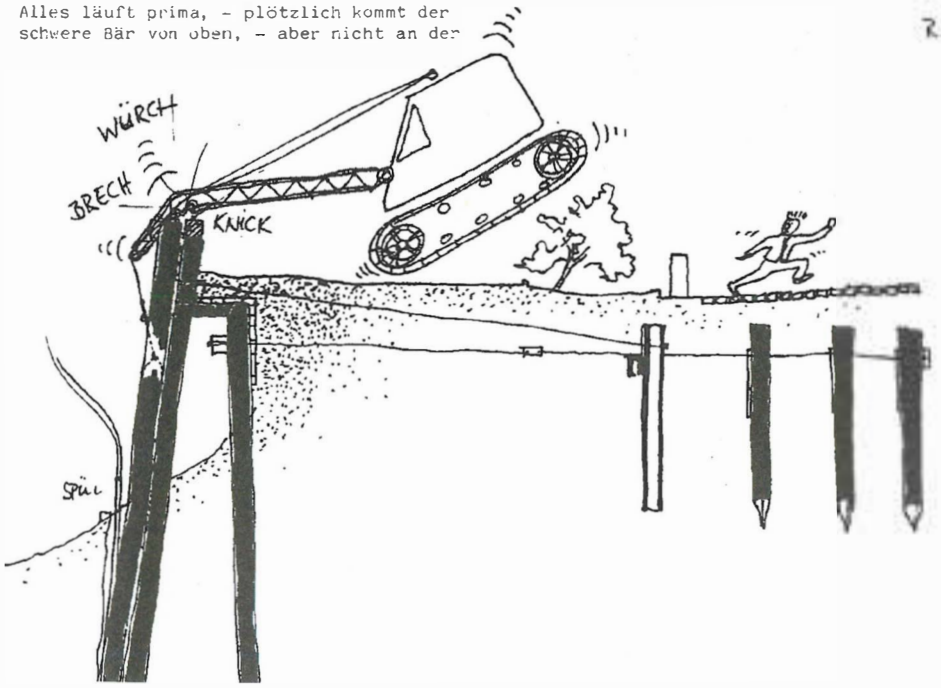
Aber jetzt sind die Reibepfähle alle, und es müssen neue, längere (12/14m)her.

11. Nov.Rammbeginn für die Pfähle des Sicherheitssteges an Land (5 und 3m lang) Wichtigstes Werkzeug ist die Schlauch-Wasserwaage um auf ganzer Länge der Anlage das gleiche Niveau zu halten.

Alles läuft prima, - plötzlich kommt der schwere Bär von oben, - aber nicht an der Schiene,- die Bolzen sind glatt abgerissen Dank der Vorsichtsmaßnahmen ist nichts passiert, aber jetzt gibt es öfter Unterbrechungen, der Bär entwickelt einen gewissen Freiheitsdrang und ist nur schwer zu bändigen. Erst nach dem 4.Pfahl, dann nach dem 7., dann nach dem 1o. und die Abstände werden kürzer. Die Rammer gewöhnen sich auch daran, aber es läuft. Inzwischen sind landseitig 2o Pfähle drinn, plus 6 Reibepfähle, das sind fast ein Viertel der Gesamtpfähle! (und was das bedeutet, kann man im Artikel über den Nutzungsvertrag Stichwort Kosten nachlesen) Gerd schenkt mir noch ein Gläschen nach, -wir sitzen in der kleinen Vorderkajüte seiner "Vorwärts", der Ofen bollert leise vor sich hin,Feierabend. Gerd erzählt von seinen rückwärtsvorwärtsgedanken und wie er immer nach dem Rammen anfängt auf seinem Schiff herumzuwerkeln.Er sucht einen Zettel damit ich mir Notizen machen kann, kramt Fächer durch, räumt nebenher ein bißchen auf, aber dann findet sich ein Stück, (letztes Relikt des Papiermacher-Meisters Gerd Roeben?!) Feinmechaniker war er auch, jetzt weiß ich auch warum die Jungs die Pfähle so "fein" reinkriegen. "Daß ich Metaller bin, hilft natürlich schon, aber John ist Tischler und zusammen mit Achim gibt das wohl ne gute Mischung".

Wir nippen noch einen, draußen friert es. "Und was ist mit dem Frost?"frag ich, und denk an den Fortgang der Arbeiten. Gerd ist optimistisch,"wir fangen nach Weihnachten wieder an, und wenn der Bagger nicht kreppiert, werden wir fertig!" Unter dem Asphalt am Ufer liegt wohl eine dicke Filterpackung aus Kies, und das ist ein guter Rammboden, trotz Frost. "Wir brauchedann natürlich das Holz für die Lauf - Bretterung." Er sieht mich fragend an, "Stimmt", sag ich, denn das war die entscheidende Frage. Und jetzt hoffen wir beide auf ein "gutes" neues Jahr,...rrrumms

R.P.

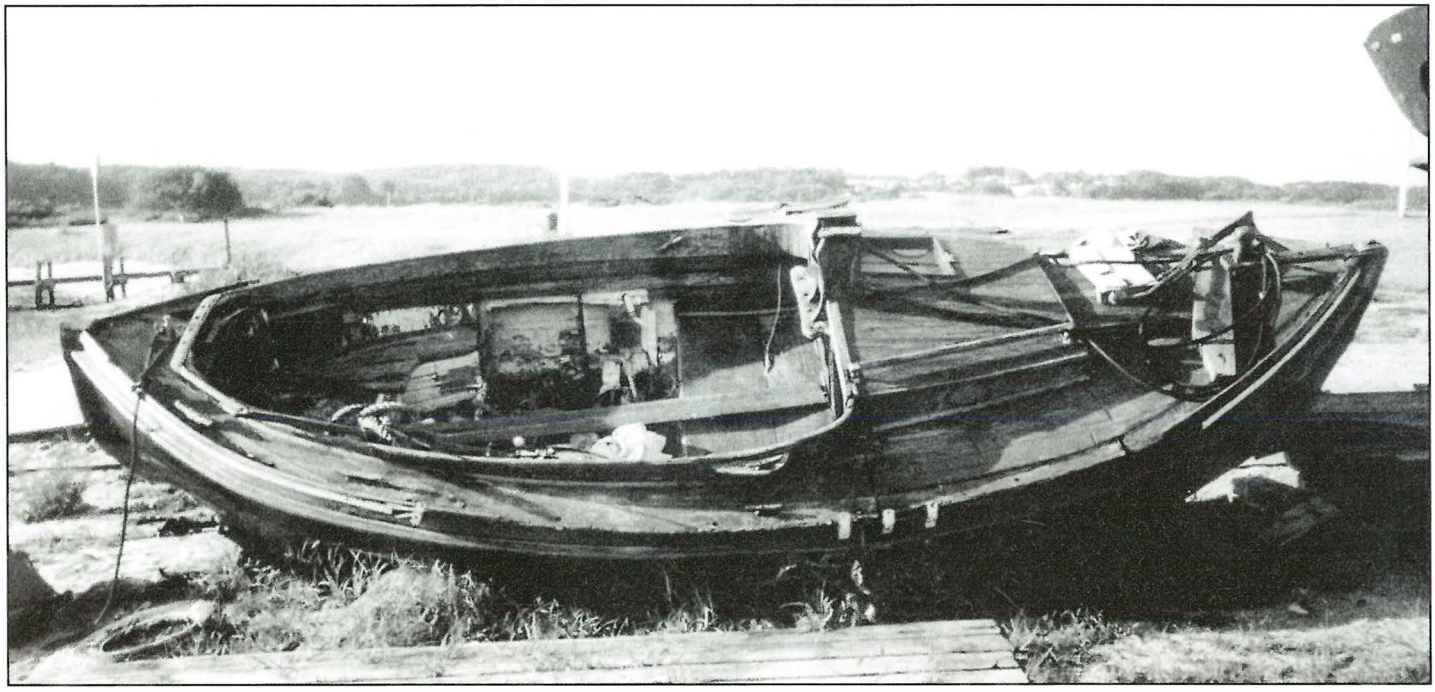


SCHNACK am Bohlwerk

Mit Sakko und Sandalen, Plastiktüte
inne Hand stand er in respektvollem
Abstand an der Pier und guckte in die
Luft, zum Segel hoch:
"Soll das trocknen?"
"Ja."
"Soll ja Regen geben!"
"Ja."
Pause
"Is das verspaakt?(Stockflecke)"
"Ja!"
Pause
"Dascha nich so schön!"
Pause, und dann weiter,
"Mußt in Kalliko kochen,- ham wir auch
immer gemach,- auch die Netze, - mindsten
alle halbe Schaar, -wird schön braun!"
"Ja!"(-solln natürlich weiß bleiben!)
Pause, er zieht sich kräftig einen aus
der Faxe-Dose, guckt mich treuherzig an:
"Ich kann kein Kaffee ab!" sacht er,
ich kratze weiter auf der Farbe rum.
Er zeigt auf die Farbe,
"Mußt mit Soda waschen, läuft alles so
runter und wird schneeweiß, auch das
Dech, schneeweiß sachich!!"
"Ja,- glaub ich wohl"(sach ich und denk:
soll aber gerade schön schwarz bleiben,
vonwegen der Pflegeleichtigkeit!)
Er kommt ans Bohlwerk geklettert, guckt,
und dann fachmännisch:
"Nordseekutter,-nich?" (stimmt) und denn:
Bün scha lange aufm Logger gefahrn,
mitn Stahldeck, aber obenauf mit Holz,
- wegenne kalte Füße weißt?! aber imme
schneeweiß gescheuert sach ich, schneeweiß!
und denn mit Schwedenharz(Holzteer) und
Leinöel- einssuzwei Gemüsch fein pinseln"
Langsam verschlug es mir die Sprache,
der war offensichtlich noch einer von denen,
die noch durch die Klüsbacken zur Welt
gekommen waren, und dann folgten mehr
oder weniger differenzierte Betrachtungen
über die Fischerei und Seefahrt im
allgemeinen und im Besonderen über die
Verwertbarkeit von Fischen , bis hin zur
Herstellung von Fischledernen Seemanns-
schuhen. Was soll ich sagen, es dauerte
gut eine Stunde, ich war fassungslos.
Ud sowas läuft hier rum,
mit Sakko und Sandalen!

Rainer

Alte und neue Smakkejollen INJA und OKSEØ



„INJA" als Wrack-Fundstück auf den Ochseninseln.

Seit dem Frühjahr diesen Jahres belebt eine neue Smakkejolle das Flensburger Hafenbild, die auf der Museumswerft gebaute OKSEØ.

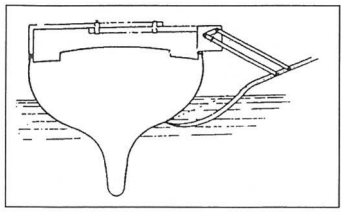
Sie ist der erste Nachbau der INJA, die in den achtziger Jahren Hans-Hartwig Wichmann gehörte und im Flensburger Museumshafen lag.

Hans-Hartwig Wichmann hatte das Boot 1981 von einem Fischer bei der Schusterkate gekauft. Es war aber vielleicht schon vorher zu einem „Lustboot" umgebaut worden: Die Steven waren angestückelt, die Seiten mit einer elften Planke erhöht worden, das vordere Drittel nochmals eine Handbreit erhöht, mit einem Deck aus Nut-und-Feder-Brettern versehen und mit Mahagoni-Furnier „geliftet" worden. Dadurch war eine Schlupfkajüte entstanden, die bestimmt sehr unbequem war. Ein Zeitungsfoto zeigt das Boot 1986 mit einer Gaffelrigg und Niro-Beschlägen. Irgendwann wurde der Rumpf mit GFK überzogen. So lag er in den neunziger Jahren zuerst in, dann vor der Bootshalle auf der Großen Ochseninsel. Sein SLEIPNER-Motor von 1954 war ausgebaut worden und stand zum Verkauf. Dem glücklichen Käufer wurde für 500 Kronen extra auch noch der rotte Rumpf aufgedrängt. Der musste dann nach Flensburg geschleppt werden.

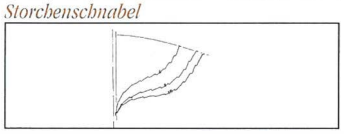
Soviel zur bekannten Vorgeschichte der INJA. Aber wie sah das Boot ursprünglich aus, wofür war es gebaut worden? Enthäutet und entkernt zeigte sich schnell, dass es entgegen anderen Vermutungen nie eine Bünn (einen Fischkasten mit Löchern in den unteren Planken für frisches Wasser) besessen hatte. Dollbord und Dollen für die Riemen waren beim Umbau entfernt worden, und es gab auch keine Duchten mehr. Dadurch war der Rumpf erheblich geschwächt worden, und Rudern, der häufigste Antrieb solcher Arbeitsboote, war unmöglich geworden. Gesegelt wurden diese Boote nur auf längeren Wegen mit achterlichem oder halbem Wind, wozu die Boote mit einem Sprietsegel, in Süddänemark „Smakke" genannt, ausgestattet waren. Zum Arbeiten konnte die Sprietstange einfach hochgeklappt oder der Mast entfernt und auf die Backbordseite gezurrt werden, so dass man auf der Mastducht sitzend rudern konnte; gefischt wurde über die Steuerbordseite. Meist war auch eine Stagfock vorhanden; Toppsegel sind zwar häufig auf alten Bildern zu sehen, waren aber eher selten (ausgenommen bei den jährlichen Fischerregatten!).

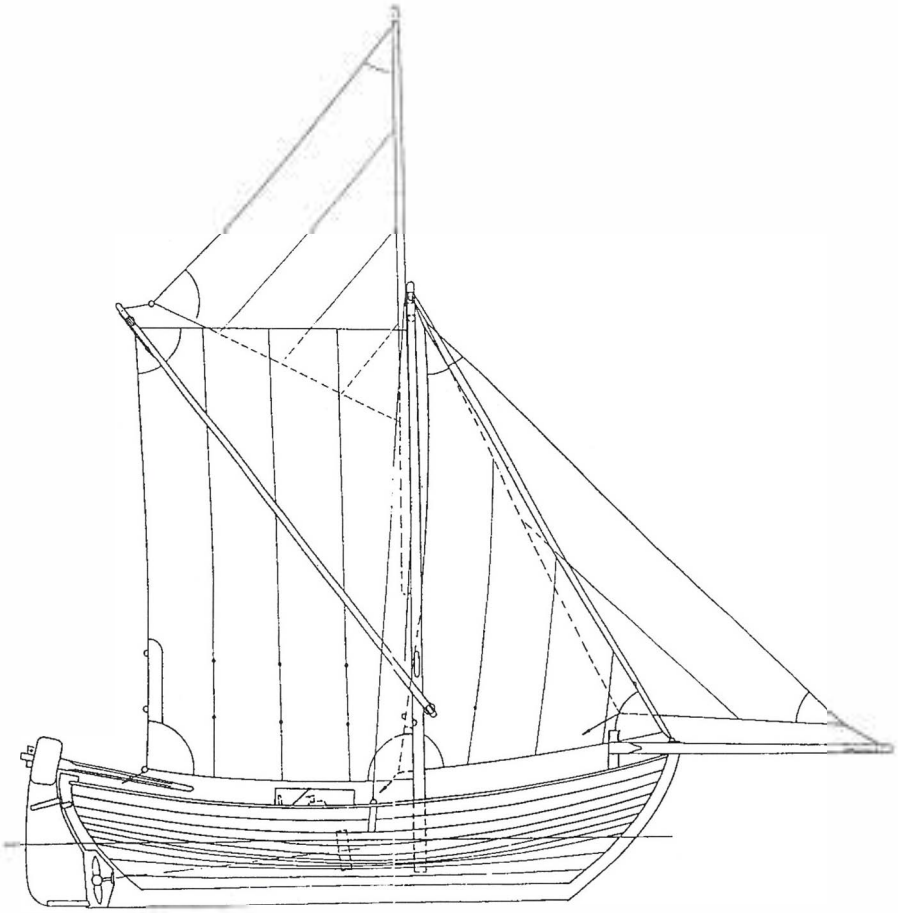
Eine solche Smakkejolle sollte also wieder entstehen. Beim Aufmessen des alten Rumpfes zeigten sich zwei Besonderheiten: die ins Auge fallende große Breite (in einer früheren Ausgabe des Hafenblattes war von einer Schildkröte die Rede) und der S-förmige „scharfe" Spant. Zum Aufzeichnen der Spantenrisse wurde ein „Storchenschnabel" verwendet. Damit kann die Form abgetastet und in der gewählten Verkleinerung direkt auf ein Stück Papier übertragen werden. Das Ergebnis ist verblüffend: Nicht nur ist die S-Form klar herausgearbeitet, sondern auch Winkel und Breite jeder Planke sind deutlich abzulesen. Nach den daraus entstandenen Rissen wurde auf der Flensburger Museumswerft ein erster Nachbau auf Kiel gelegt, allerdings mit einem viel flacheren Spant: Betrug der V-Winkel der Kielplanken beim alten Rumpf gut 60 Grad, so wurden bei der OKSEØ daraus 120 Grad. Dadurch hat das Boot mehr Auftrieb und weniger Tiefgang, was durch einen 0,2 Meter hohen und 4 Meter langen zusätzlichen „Loskiel" ausgeglichen wurde.

Beide Spantformen, die scharfe und die flache, hat es bei Smakkejollen gegeben. Im Wikingermuseum in Roskilde liegt und segelt die MARCUS NOER, der Nachbau einer „Frederiksundjolle" von 1900 mit fast gleicher Länge und Breite wie die INJA, aber mit flachem Spant. Die MARCUS NOER hat eine Bünn, und hier liegt der Hund (oder der Fisch) begraben: die Bünn enthält mehrere hundert Liter Wasser,



Storchenschnabel



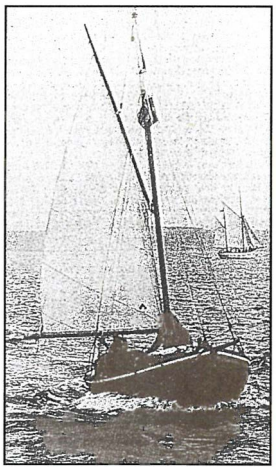


einen Ballast, der durch einen stumpfen Spant ausgeglichen werden kann. Die INJA hatte keine Bünn, und dafür einen scharfen „Spant". Solche „tætjoller", dichte oder trockene Jollen, verwendete man in Dänemark als Lotsen-, Krämer- und Lastboote und für Fahrten zum Markt und zu den Nachbarn. Die große Breite der INJA deutet eher auf ein tragfähiges Last- als auf ein schnelles Lotsenboot hin; so wurden ähnliche Boote zwischen den südfünischen Inseln und Holmen zum Transport von Kühen verwendet, im Kleinen Belt auch von erlegten Schweinswalen. Leider ist vom Rumpf der INJA nichts mehr vorhanden, was auf eine frühere Verwendung oder ihr Alter schließen ließe. Übrig geblieben sind nur noch ein paar handgeschmiedete Spieker, etwa zwei Zoll lange feuerverzinkte Schiffsnägel. Die große Zeit der Smakkejollen war mit dem Aufkommen kleiner Bootsmotoren vor dem Ersten Weltkrieg vorbei, so dass die INJA wohl spätestens aus den zwanziger Jahren stammen könnte. Ein paar ihrer Planken hängen jetzt über dem Tresen der „Mojito" am Nordermarkt, um dieser kubanischen Bar ein maritimes Flair zu verleihen.

Zurück zum Neubau, der OKSEØ. Die hatte ihren ersten, leider trotz eines riesigen Wimpels völlig unbeachteten Auftritt bei der Rum Regatta 2003 und erreichte, mit geliehenen Segeln (Smakke und Fock) und einer Mannschaft von fünf unbeachtet das Zielschiff. In der Zwischenzeit gibt es einen Satz von vier Segeln (Smakke, Fock, Topp und Klüver), alle aus einer großen alten Fock geschneidert. Ohne Klüver ist das Boot sehr luvgierig; der Mast sitzt deutlich zu weit hinten. Erst ein Klüverbaum von 2,5 m Länge brachte Besserung. Das Boot macht etwa 75 Grad Höhe; da wird das Kreuzen zeitraubend. Dafür lässt es sich gut rudern, ohne Mast sogar alleine. Bei der diesjährigen windlosen Apfelfahrt war sie spielend als erste zurück.

Wie geht es nun weiter? Ein zweiter Nachbau, die neue INJA wieder mit scharfem Kiel, ist auf der Museumswerft fast fertig. In diese soll der alte Motor eingebaut werden. Richtige Segel sind in Arbeit. Über Größe der Segelfläche gehen die Meinungen auseinander. Die MARCUS NOER soll 27 Quadratmeter haben, bei einer Länge von 5,4 Metern. Üblich war als Segelfläche bei schlanken Booten etwa die Hälfte, bei breiten Booten bis zu zwei Drittel des Quadrates der Rumpflänge, also 15 bis 20 Quadratmeter. Die neue INJA mit 5,2 Meter Länge wird knapp 20 Quadratmeter Segelfläche haben.

Im kommenden Jahr könnte es dann richtig losgehen mit den Smakkejollen in Flensburg. Neben den beiden fast gleichen Nachbauten OKSEØ und neue INJA gibt es ja schon die „tosmakker" (Zweimaster) EURYDIKE und TORSK (erstere als Hafenfähre mit Motor), dazu zwei Aalbordjollen, die ABBI, eine Arenal-Sjekte und mehrere andere Boote noch ohne Segel, so die LION. Was fehlt, sind Frau- und Mannschaften: alle an Bord! Die Museumswerft hat jedenfalls bewiesen, dass nicht nur in Egernsund, sondern auch in Flensburg, Boote nach historischem Vorbild gebaut werden können.



Gustav Winkler

Ein Bild mit vielen Unbekannten. Wenn Sie mehr über dieses Foto wissen, über Details zu Wasser oder zu Lande, dann freuen wir uns mit dem Flensburger Schiffahrtsmuseum über Hinweise.

Hafenvisionen

Bildbetrachtung *von Rainer Prüß*

Hafenpartie bei der Werft. Flensburg? Ja, Flensburg! Ungewohnte Perspektive und vergangene Zeit. Ist das nicht die Gallwik und der Ausgang des Innenhafens? Da, wo auf dem Zipfel links heute die FSG liegt? Ja. Aber die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft ist hier noch am alten Standort. Auf diesen Flächen und in den z.T immer noch vorhandenen Gebäuden arbeiten heute die FWN, die Fahrzeugwerke Nord, und die FFG, die Flensburger Fahrzeugbau Gesellschaft. Im Bildvordergrund verläuft die Werftstraße, und das gewinkelte Gebäude unten rechts im Bildvordergrund ist die Walzenmühle. Die „Kathedrale des Nordens" hat hier noch keinen Turm, der wurde wohl später aufgesetzt. Und auch die angrenzenden Siloröhren am Grönlandgang mit der vor kurzem niedergekommenen Ziegelfassade sind noch nicht gebaut.

Am Ausrüstungskai der Werft liegt ein Frachtschiff unter dem Dreibein-Kran. Der vordere Mast fehlt noch, aber der Schornstein dampft bereits. Die schräg verlaufende Helling vor dem großen Schwimmdock ist Lagerplatz für unzählige Ausrüstungsteile. Dort liegen auch Masten und Ladebäume, und vier weiße Rettungsboote warten schon auf ihren zukünftigen Platz an Bord, um hoffentlich nie zum Einsatz zu kommen.

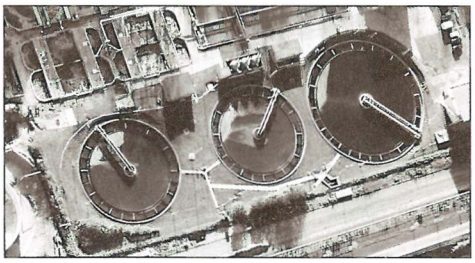
An der linken Bildseite schlängelt sich der Brauereiweg um die Gallwikbucht herum. Ein Dreimast-Schoner hat hier festgemacht. Sondiert er die Liegemöglichkeiten für den Sportboot-Seglerhafen von Niro-P?

Der Platz ist günstig. Man liegt hier sehr geschützt bei Westwindlagen. Der Brauereiweg führt zum heutigen Werftgelände der FSG. Offensichtlich ist die Werft schon im Umzug begriffen, denn an der Spitze der Landzunge liegt bereits ein Schwimmdock verankert. Auf diesem Spitzengrundstück steht heute die »Garage« der FSG, in der die größten RORO Fähren Europas entstehen. Dahinter öffnet sich die Wasserslebener Bucht. Der Steg am »Ostseebad« Strand zeigt noch die kleinen Badehäuschen.

Gegenüber auf der rechten Hafen- und Bildseite unterhalb der Sonwik-Bucht verweisen Spundwände und ein Wasserbaufahrzeug auf das neue Hafenbecken des »Industriehafens«, der hier gerade im Bau ist. Sie sind Vorboten der erwarteten Hafenentwicklung, die dann doch nicht eintraf. Neben der »Englischen Brücke« eine weitere Fehleinschätzung zukünftiger Entwicklungen der Schifffahrt. Das dämpft die Hafen-Visionen bis heute und ist vielleicht Erklärung für die verbreitete pessimistische Einschätzung des Hafenpotentials. Aber wer überhaupt keine Visionen hat, wird auch keine Ziele erreichen. Die FSG hat sich mit ihren Visionen von marktgerechten Schiffstypen zum erfolgreichen und hochdekorierten Weltmarktführer entwickelt. Man muss es wollen, man muss an sich glauben, und man muss hartnäckig daran arbeiten. Wie heißt es doch: „Von nix kommt nix." Auch der Hafen hat ein großes Entwicklungspotential. Machen wir was draus!

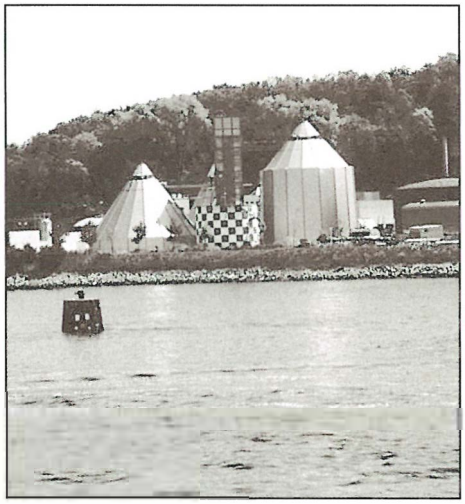
Flensburger Impressionen

Wundersame Dinge geschehen in Flensburger Hafenumfeld. So ist es der Wirtschaftsförderungs- und Regionalentwicklungsgesellschaft WIREG gelungen, eine neue Industrieansiedlung nach Flensburg zu holen. Der renommierte Messgeräte-Hersteller VD-Oh! hat bereits mit der Produktion von Großanzeigegeräten begonnen. Die ersten tachoartigen Rundinstrumente für die Anzeige von Strömungswiderstand, Dickluft- und Gasverbreitungsintensität wurden in einem Flensburger Naherholungsgebiet installiert und sind hier im wirkungsvollen Einsatz. Hervorzuheben ist insbesondere die gute Ablesbarkeit der Anzeigen, die formschöne Gestaltung der Benutzeroberfläche und die gelungene Einbettung der Instrumente in das sie umgebende Umfeld. *R.P.*



Gelungenes Instrumentendesign

Bereits seit geraumer Zeit ist nicht mehr zu verheimlichen, was offen sichtbar ist: Flensburg konnte innerhalb der letzen Jahre ein neues Raumfahrtzentrum errichten. Bereits im Vorfeld der Diskussion um den möglichen Standort des neuen Zentrums entschied sich die Bundesregierung für eine wassernahe Positionierung. Kanzler Schröder: „Wenn der erste Start ins Wasser fällt, darf ein solches Raumfahrtzentrum nicht so weit vom Ufer stehen." Flensburg bot als Hafenstadt im nationalen Wettbewerb die besten Standortvoraussetzungen für das neue »Kak Caneveral«. Bereits vor einigen Jahren wurde deshalb unbemerkt von der Öffentlichkeit mit den Grabungen für die Raketenschächte begonnen. Wie sich bei der



Anlieferung der Raketen herausstellte, waren die Raketenschächte nicht tief genug gegraben worden, so dass die neuen Mars-Raketen mit ihren Kopfelementen aus den Startschächten herausragen. Technische Besonderheit der neuen Raketentypen ist der Betrieb der Endstufen im sog. Kohlenvortrieb auf Basis der bewährten Stadtwerke-Wirbelschichtfeuerung, bei der die Heizkosten für die Zündung der dritten Stufe den Flensburgern zusammen mit den Fernheizungskosten in Rechnung gestellt werden. In bester Tradition regionaler Anpassung wurde das Gebäude der Startzentrale im sogenannten Adelbyer Karro gestaltet. Hier verwendeten die Maler statt der adelbyensischen Regionalfarbe Blau einen marsmäßigen Rotton. *R.P.*

25. Rum-Regatta vom 20. - 23. Mai 2004!

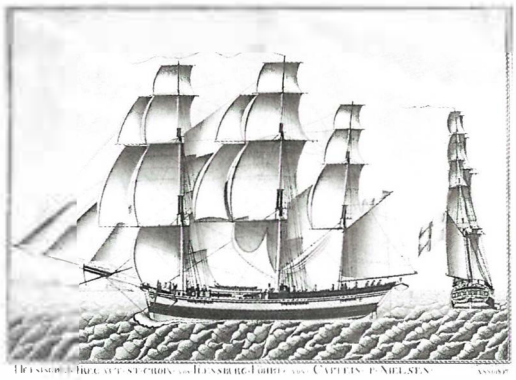
Zucker aus Westindien
Andreas Christiansen, Raffinadeur, Kaufmann und Reeder in Flensburg

(1743 – 1811)

„Nachdem mich Gott in dieser Welt auf eine wunderbare Art mit weltlichen Gütern und Gaben gesegnet hat, und ich nunmehr spüre, dass er mich zu sich in sein besseres Leben hinüber ruft, so habe ich hierdurch bestimmen wollen..."

Flensburg im Jahre 1783

...mit diesen Worten lässt Andreas Christiansen wenige Tage vor seinem Tod sein Testament beginnen (7.7.1811), in der Hoffnung, dass sein Sohn nicht unzufrieden sein würde, „wenn er erfährt, wie groß seine Erbportion wird." An anderer Stelle wird kurz nach seinem Tod von ihm als einen „unserer ausgezeichnetesten und achtungswürdigsten Mitbürgern" gesprochen, den es zu ehren gelte. Als Andreas Christiansen auf dem heutigen Alten Friedhof zu Grabe getragen wurde, gehörte er tatsächlich zu den bedeutendsten Unternehmern seiner Zeit in Flensburg. Er hinterließ ein Handelshaus auf dem Holm seinem gleichnamigen Sohn, teilte seine Segelschiffsflotte auf, auch zu Gunsten seiner Schwiegersöhne Heinrich Carstensen Jensen (1789 - 1860) und Peter Petersen-Schmidt (1774 - 1844), so dass ebenso seine Töchter versorgt waren. Er ließ dennoch ein unveräußerliches Vermögen sichern, „nicht als Armenvorsorge, sondern um Armut vorzubeugen."



Noch heute sind im Stadtbild Spuren seines emsigen Strebens nach Wohlstand und Besitz zu entdecken. Auch haben seine Erben ihr Vermögen wiederum in Häuser und Gärten angelegt, prägten deren Handelsinteressen die letzten Jahrzehnte, in denen Flensburg neben Kopenhagen und Altona insbesondere durch die Westindienfahrt zu einem Zentrum für Kolonialwaren wurde. Doch mit der Loslösung der damaligen Herzogtümer Schleswig und Holstein aus dem dänischen Gesamtstaat nach 1864 verlor der Westindienhandel seine überragende Bedeutung für Flensburg. Bereits 1857 hatte eine große Wirtschaftskrise, die über die Vereinigten Staaten und England auch den Kontinent erfasste, der Flensburger Wirtschaft zugesetzt und die Handelshäuser Andreas Christiansens und H. C. Jensens in den Konkurs getrieben. Doch zu Beginn des Flensburger Überseehandels war Andreas Christiansen einer der mutigsten Jungunternehmer gewesen, der im Auftrag der 1755 gegründeten „Handlungsgesellschaft auf St. Croix in Westindien" diese wirtschaftliche Blüte Flensburgs einleitete. Bereits 1766 hatte er jene dänische „Zuckerinsel" (St. Croix) kennengelernt. Es folgten mehrere Reisen dorthin, zunächst auch auf Kopenhagener Schiffen. 1773 begann er als Partenreeder, d. h. dass er Anteile an einem Schiff besaß, die regelmäßige Fahrt zwischen Flensburg und Dänisch-Westindien einzurichten. Seit 1778 betrieb er in Flensburg eine Zuckerraffinerie. Seine eigene Flotte wuchs. Er erwarb einen Schiffbauplatz am Hafen, Grundstücksankäufe in der Großen Straße und auf dem Holm folgten, und einen Mühlenbetrieb auf der westlichen Höhe legte er sich auch noch zu.

Andreas Christiansen war nicht der Spross einer alt eingesessenen Flensburger Kaufmannsfamilie. Er stammte aus Ellum bei Lügumkloster und begann in Flensburg eine Kaufmannslehre bei Daniel Weis und Peter Feddersen. Die Kenntnisse, die er danach während seiner monatelangen Aufenthalte in Dänisch-Westindien gewonnen hatte, befähigten ihn dazu, den Westindienhandel auf sicherere Beine zu stellen als seine Vorgänger.

Denn bereits 1755 war ein erstes Flensburger Schiff, die NEPTUNUS, mit einer Ladung „Viktualien" ausgelaufen, 1756 ein zweites Mal, worauf ein weiteres Schiff, die SCHWALBE, unter Führung von Rörd Eschels ab 1757 mehrere Reisen nach St. Croix unternahm. Schwierigkeiten bei der Abwicklung der Handelsgeschäfte vor Ort, eine schlechte Zahlungsmoral der Plantagenbesitzer und Unannehmlichkeiten mit dem Zoll hier in Flensburg begründeten 1770 die Auflösung der westindischen Kompagnie (von 1755), in deren Diensten auch Andreas Christiansen zunächst gestanden hatte, bevor er sich selbstständig machte.

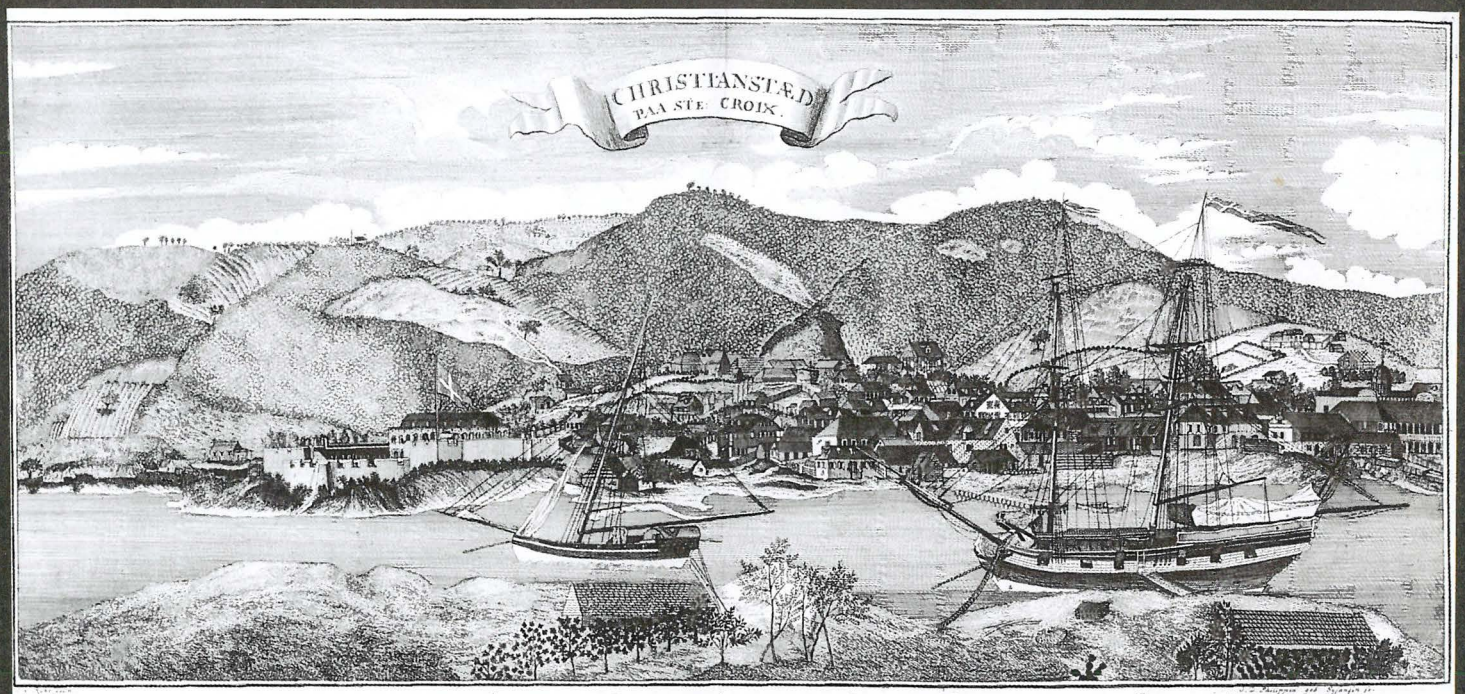
Sein erstes Schiff, das er 1773 zusammen mit Peter Feddersen sen. und Friedrich Feddersen bauen ließ, war die PERLE, eine Schnau, auf der er vermutlich seine drei letzten Reisen nach St. Croix unternahm.

Mit diesen Fahrten begann der kontinuierliche Flensburger Westindienhandel. 1776 wurde von denselben Partenreedern die DELPHIN in Flensburg gebaut. Sie schaffte 19 Reisen nach Westindien, bevor sie 1789 vor Skagen verunglückte. Vor allem die Familie der Feddersen und Andreas Christiansen profitierten in diesen Jahrzehnten vom Westindienhandel. Zu den wertvollsten Rohstoffen aus Dänisch-Westindien gehörte neben Baumwolle, Tabak, Rum, Farb- und Edelhölzern der Zucker, gewonnen aus dem Saft des Zuckerrohrs. Erst durch Columbus war die Zuckerrohrpflanze auf die Westindischen Inseln gelangt und verdrängte im Laufe der Jahrhunderte durch gezielten Anbau die ursprünglichen Nutzpflanzen, so auch auf den von Dänemark in Besitz genommenen 3 Inseln St. Thomas, St. John und St. Croix, die seit 1917 zu den amerikanischen Virgin Islands gehören. Der Handel mit diesen Inseln basierte vornehmlich auf dem Tausch von Lebensmitteln und anderen Konsumgütern wie auch von Gerätschaften für die Plantagenbewirtschaftung und Schiffsausrüstung. Später kamen die gebrannten Ziegel von der Flensburger Förde als Ballast in die Karibik, wo sie beim Häuser- und Treppenbau Verwendung, z. B. von Christiansted (St. Croix), fanden. Im Gegenzug brachten steigende Frachtraten große Mengen von Kaffee nach Flensburg, zeitweise waren es höhere Importe als nach Kopenhagen. Verarbeitete Baumwolle und Tabake wurden zum Teil wieder ausgeführt und der hochprozentige „Pure-Rum" zwecks Veredelung auf Eichenfässer gelegt. Von dem begehrten Zucker wurde der weitaus größte Teil in Flensburg raffiniert, hier verkauft bzw. auf den Absatzmärkten in den Herzogtümern Schleswig und Holstein zu Geld gemacht. Im Zusammenhang mit jenen exotischen Importgütern wie Tee, Kaffee und Kakao, allesamt als Getränk von bitterem Geschmack, wurde der Zucker zu einem unentbehrlichen Süßstoff. Der Konsum in Europa stieg gerade im 18. Jahrhundert immens, so dass wegen der Nachfrage auf dem Zuckermarkt hervorragende Gewinne zu erzielen waren. Süßte man auf unserem Kontinent in den früheren Zeiten Speisen und Getränke mit Honig und verkostete den wegen des hohen Preises nur in Apotheken erhältlichen Zucker, der über arabischen Anbau und Märkte nach Europa kam, als Arzneimittel, so gelang es, mit der Eroberung der Neuen Welt durch die Spanier und Portugiesen, das Zuckerrohr auch auf den westindischen Inseln anzupflanzen. Es entwickelten sich Methoden, aus dem Zuckerrohrsaft Zucker und Melasse herzustellen. Die Produktion auf den später entstandenen Plantagen hatte zur Folge, dass die Hauptlast des Anbaus, bei der Ernte und der Verarbeitung in den Mühlen und in den Zuckersiedereien von Sklaven bewältigt werden mußte.

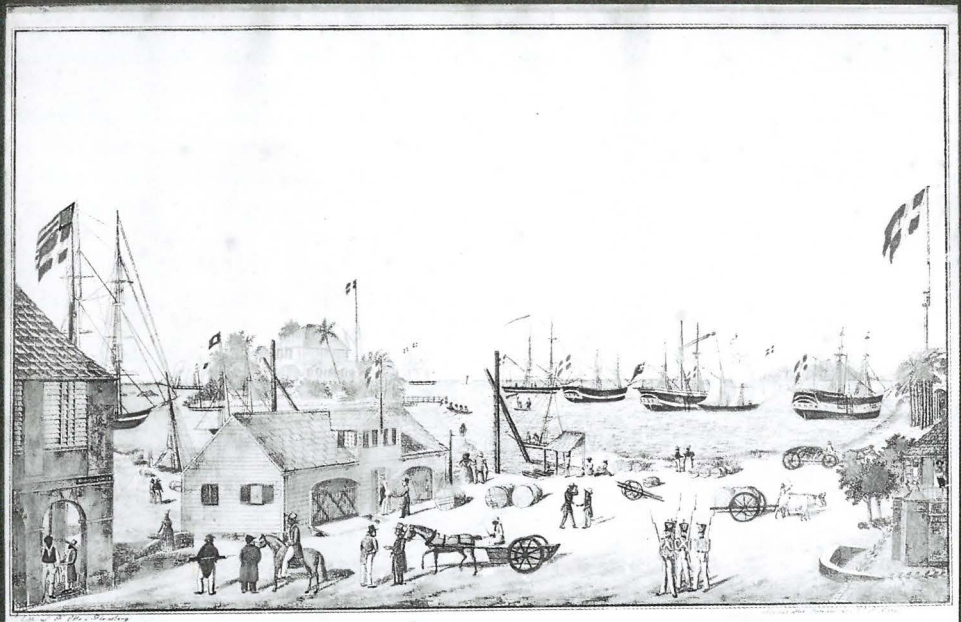
Der so gewonnene Rohrzucker wurde nach Europa verschifft. Aus Dänisch-Westindien kam nur der braune Rohrzucker, dessen Veredelung in hiesigen Zuckerraffinerien durchgeführt wurde, so auch in Flensburg.

Die in dieser Stadt seit 1778 von A. Christiansen betriebene Zuckerraffinerie war bald die bedeutendste ihrer Art. Daneben gab es je nach Konjunktur 5 bis 8 weitere Betriebe. 1783 hatte die Jahresproduktion bei Christiansen einen Wert von 50.000 Reichstaler erreicht. Er überflügelte damit seine Konkurrenten um das Fünffache. Im Geschäftsjahr 1782/83 wurden in seiner Raffinerie über 500.000 Pfund Rohzucker verarbeitet.

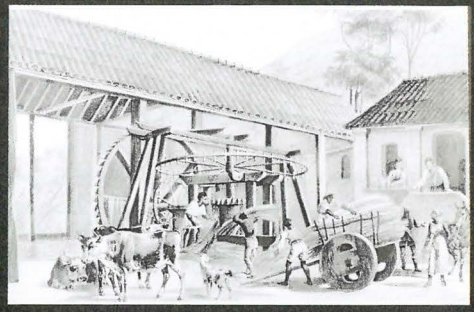
Der größte Teil des Zuckers kam von St. Croix, aber auch von anderen westindischen Inseln, nachdem 1781 der Handel z. B. mit Surinam (Südamerika), Martinique, Guadeloupe und Grenada durch die dänische Regierung freigegeben worden war. Andreas Christiansens Gesamtvermögen stieg in den Jahren 1783 bis 1792 um 200.000 Mk auf etwa 433.000 Mk, obwohl Kopenhagen weiterhin den Zuckerhandel durch Auflagen erschwerte. Obwohl die Christiansen'sche Zuckerraffinerie laut Schilderung des Magistrats 1783 „die größte und kostbarste Anlage besitzt" und er „3 Pfannen gebraucht, 2 Gesellen und einen Meistergesell, Handlanger und Jungen ... nach den Umständen bald mehr, bald weniger" beschäftigte, ist der Standort dieses Betriebes nicht bekannt. Ebensowenig lassen sich Produktionszahlen für diese Jahre ermitteln. Die Zuckerraffinadeure machten offensichtlich ein Geheimnis daraus, „was die Umstände und Betreibung sowie Geschäfte angeht." Große Einbuße erlitten die Zuckerproduzenten in Flensburg durch die Auswirkungen der Napoleonischen Kriege, in die auch Dänemark 1807 hineingezogen wurde und seine Neutralität verlor. Die Zuckerimporte gingen zurück. Obwohl Andreas Christiansen seine beiden großen Westindiensegler ST. CROIX und SCHWALBE im Sommer 1807 unbeschadet nach Flensburg zurückholen konnte, ging sein Zuckergewerbe stark zurück und erholte sich erst nach Kriegsende (1814). Mit der Herstellung von 205.000 Pfund Zucker und 183.000 Pfund Sirup brachte

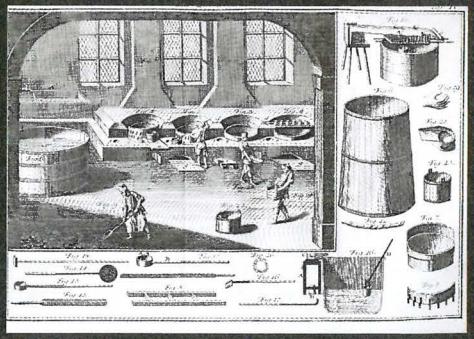


1. Fortresse Christiansvaern 2. Brigantinen Jægeren 3. Toldforvalterens Boelig. 4. Told Huset 5. Proviant og Pack Huset. 6. Veiger Boeden. 7. Ditto. 8. Veigermesterens Boelig. 9. Den Danske Kirke. 10. Smede Huset. 11. Et Pack Haus. 12. Smeede Huus. 13. Den Hollandske Kirke.



Havnen og Værftet Christianstad paa St Croix





Dieser alte Speicher am Südergraben wurde 1911 abgerissen. Heute steht dort der „Maskenbrunnen".

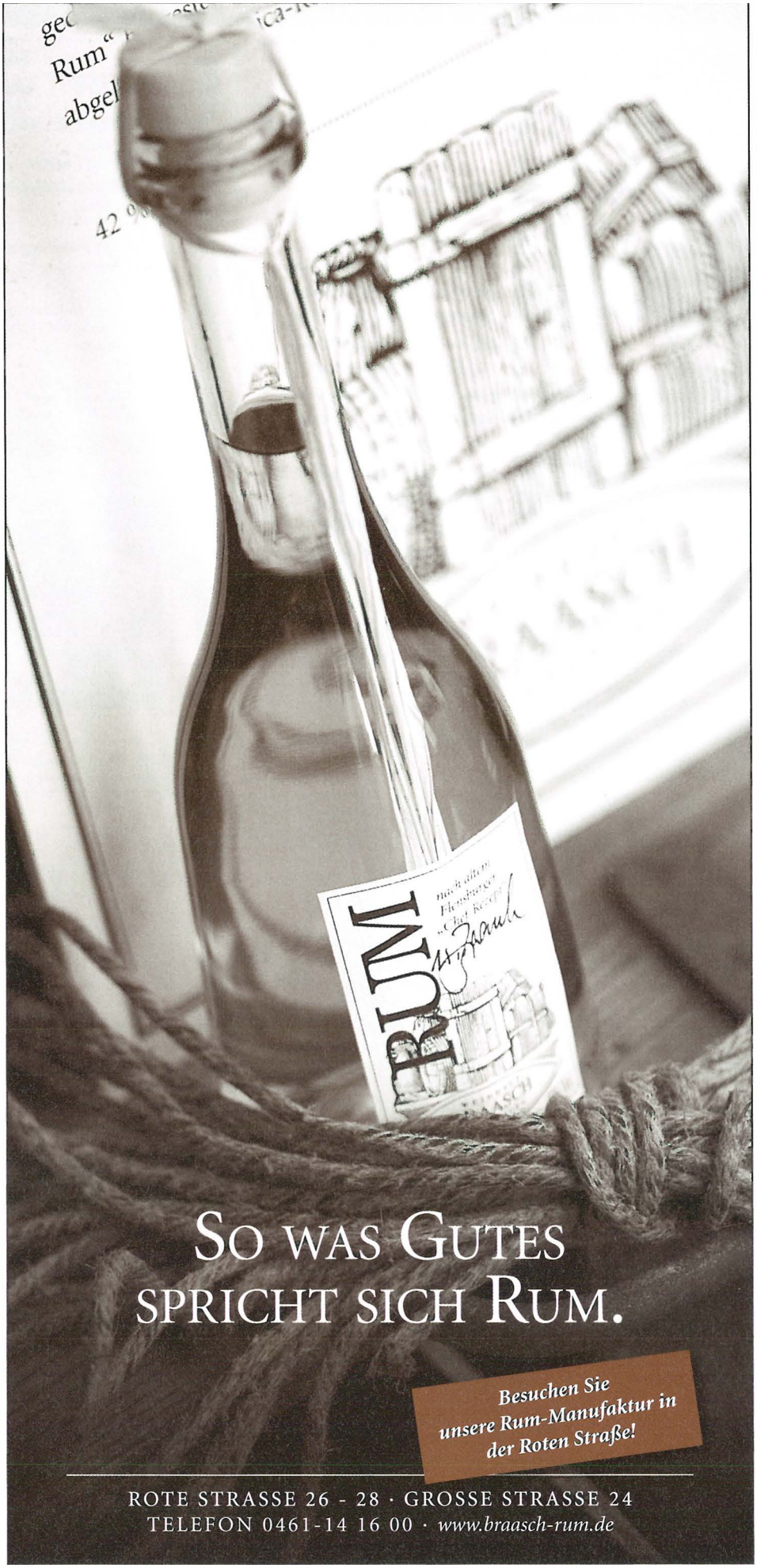
sein Sohn, Andreas Christiansen jun., den väterlichen Betrieb bereits 1815 wieder an die Spitze von insgesamt 8 Raffinerien, die ihre Arbeit wieder aufgenommen hatten.

In jenen Raffinerien wurden damals unterschiedliche Zuckersorten produziert, feine Raffinade, Puder- und Lumpenzucker, Melis sowie Kandis. Diese Sorten unterschieden sich u.a. durch ihren Zuckergehalt, der je nach Verfahren besondere Qualitäten aufwies. Wochenlange Arbeit war damit verbunden. Denn der braune Rohzucker aus Westindien mußte aufgelöst werden, worauf das Abschäumen, Klären und Filtrieren erfolgte. Des Weiteren wurde die so entstandene eingedampfte Masse in Tonformen gefüllt, so dass der flüssige Sirup abfließen konnte, und der Zucker, wobei das Trocknen eine wichtige Prozedur war, letztlich seine gewünschte Konsistenz erhielt.

Der Betrieb einer Zuckersiederei erforderte viel Geschick und hing zum großen Teil auch von der Arbeitsweise ab, die meist geheim gehalten wurde. Denn von der Haltbarkeit und Beschaffenheit des raffinierten Zuckers hing der Gewinn ab, und A. Christiansen verstand etwas von diesen süßen Erzeugnissen. Je öfter die Raffinade verarbeitet wurde, desto besser und weißer wurde der Zucker. So wurde der Kandis durch das vierzehn-, elf- und neunmalige Kochen zu einer besonders geschätzten Zuckerware aus dem Handelshaus Andreas Christiansen. Seinem Bilanzbuch, das Andreas Christiansen bis zum Jahr 1793 geführt hat, ist zu entnehmen, dass er von 1783 bis 1793 insgesamt 2 528 577 Pfund Rohzucker verarbeiten ließ und einen Reingewinn von 220 952 Mk erwirtschaftete. 1789 war er in der Lage, eine zweite Raffinerie in Flensburg zu erwerben.

In jenen Jahren errichtete A. Christiansen auf seinem Anwesen, Große Straße 24, einen mehrgeschossigen Speicher (sog. „Westindienspeicher"), dessen Inschrifttafel noch heute dem Betrachter den Namen des Erbauers nennt: „Herr segne alle diese Werke - verleihe dem Besitzer Stärke. Andreas Christiansen setzte dieses am 20. Mai - Ao. 1789". 1790 zog er um. Auf dem Holm (Nr. 12) baute er sich ein Haus mit prächtiger Fassade, das bald im Volksmund „das Palais" hieß. Zum Graben hin standen die Wirtschaftsgebäude, Lagerhäuser sowie eine Zuckerraffinerie. Der gesamte Komplex wurde 1911 abgerissen. Eine Schiffsliste von 1807 weist ihn als Hauptreeder von neun Schiffen aus, darunter die beiden Fregatten St. CROIX und VESTA. Die Partenreederei der damaligen Zeit beruhte auf einem großen gegenseitigen Vertrauen unter den Anteilseignern, da das Risiko im Überseehandel oft unkalkulierbar war. Meist bestanden verwandschaftliche oder freundschaftliche Bindungen zwischen den Partnern, so auch bei Christiansen, der seinen Sohn und seine Schwiegersöhne beteiligte. Das auf Christiansen gesetzte Vertrauen war stadtbekannt und beschreibt ihn noch zu seinen Lebzeiten als einen der tüchtigsten Unternehmer in der Westindienfahrt. Bürgermeister und Rat der Stadt Flensburg meinten bereits 1799, er sei „nicht nur ein sehr vermögender, sondern dabei außerordentlich tätiger Mann, der das, was er anfängt, auszuführen weiß."

Dr. Jutta Glüsing



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.

PREISE

SALONDAMPFER ALEXANDRA

Begleitfahrt Rum-Regatta
Erwachsene 16,00 Euro
Kinder (4-12 Jahre) 10,00 Euro

Pfingstfahrt „Cuba Libre"
Erwachsene 18,00 Euro
Kinder (4-12 Jahre) 12,00 Euro

Ausflug Sonderburg (Zug-Schiff)
Erwachsene 29,00 Euro
Kinder 20,00 Euro

Sonderfahrt - Kieler Woche Kieler Förde / NO-Kanal
Erwachsene 48,00 Euro
Kinder 30,00 Euro
incl. Bustransfer anlab Flensburg

Sonderfahrt nach/von Vejle
Erwachsene 49,00 Euro
Kinder 30,00 Euro
incl. Bustransfer anlab Flensburg

Begleitfahrt „Flensburg Nautics"
Erwachsene 18,00 Euro
Kinder 12,00 Euro

Auslaufparade „Flensburg Nautics"
Erwachsene 20,00 Euro
Kinder 14,00 Euro

„Dampf-Jazz / Riverboat"
Erwachsene 16.00 Euro
Kinder 10,00 Euro
Einlass ca. 30 Minuten vor Abfahrt

Rundfahrten (ca. 1,5 Std.)
Erwachsene 7,00 Euro
Kinder (4-12 Jahre) 3,50 Euro

FLENSBURGER SCHIFFAHRTSMUSEUM

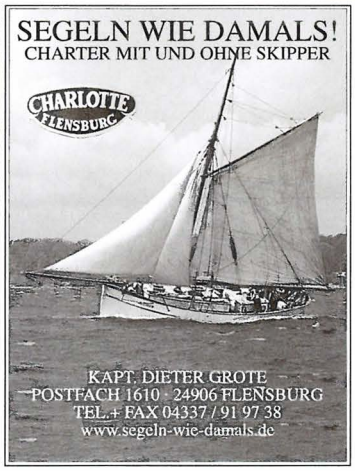
Besuchermagnet für Abenteurer und Entdecker, Familien und Schulklassen, Wissenschaftler, Segler und Freizeitmatrosen. Wie wurde eigentlich ein hölzerner Frachtsegler gebaut? Wie funktioniert eine Dampfmaschine? Geschichten über Bananendampfer, Feuerschiffe und Kohlentrimmer, Piraten, Walfänger, Seenotretter und Petuhtanten, geheimnisvollen Seekarten ...

FLENSBURGER SCHIFFAHRTS MUSEUM
RUM-MUSEUM

Eine Reise durch die Schiffbaugeschichte und die Geschichte der alten Hafenstadt Flensburg...

Tel 0461 - 85 29 70 · Fax 0461 - 85 16 65
schiffahrtsmuseum@flensburg.de · www.schiffahrtsmuseum.flensburg.de

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
Seil SANDER
Norderhofenden 10 · Telefon 04 61 / 2 20 02

DIE SCHÖNSTEN LEUCHTTÜRME DEUTSCHLANDS

VON NIKOLAUS SCHMIDT (TEXT) UND BERNT HOFFMANN (FOTOS)

Leuchttürme gehören zur Küstenlandschaft wie Meer und Wolken. Gleichsam sind Leuchttürme die ältesten verkehrsregelnden Zeichen, die noch heute in Gebrauch sind. Schon die Menschen der Antike, die erste Leuchtfeuer an ihren Küsten erlebten, verstanden auch deren Symbolik. So ist es sicherlich kein Zufall, dass zwei der sieben Weltwunder, nämlich der „Pharos von Alexandria" und der „Koloss von Rhodos", der Überlieferung nach Leuchtfeuer für die Seefahrt gewesen sind. Der neue Band von Bernt Hoffmann und Nikolaus Schmidt präsentiert in beeindruckenden Bildern und mit einfühlsamen Texten die interessanten deutschen Leuchttürme; die übrigens nicht nur entlang der Nord- und Ostseeküste zu finden sind, sondern auch am Bodensee. Das Buch enthält neben gut 165 überwiegend großformatigen, oftmals sogar doppelseitig gedruckten Fotos auch zu jedem Turm einen Kartenausschnitt, der den Standort des entsprechenden Bauwerks verrät.

HEEL Verlag GmbH, Gut Pottscheidt, 53639 Königswinter, 192 Seiten, 165 Farbfotos. Über 50 farbige Karten.

245 x 290 mm, gebunden mit Schutzumschlag. ISBNNr. 3-89330-221-3

EUR 39,90

Frank Schätzing

Der Schwarm

Ein Thriller der Extraklasse

Das Meer schlägt zurück – in Frank Schätzings meisterhaftem Thriller erwächst der Menschheit eine unvorstellbare Bedrohung aus den Ozeanen. Ein Fischer verschwindet vor Peru, spurlos. Ölbohrexperten stoßen in der norwegischen See auf merkwürdige Organismen, die hunderte Quadratkilometer Meeresboden in Besitz genommen haben. Währenddessen geht mit den Walen entlang der Küste British Columbias eine unheimliche Veränderung vor. Nichts von alledem scheint miteinander in Zusammenhang zu stehen. Doch der norwegische Biologe Sigur Johanson glaubt nicht an Zufälle. Auch der indianische Walforscher Leon Anawak gelangt zu einer beunruhigenden Erkenntnis: Eine Katastrophe bahnt sich an. Doch wer oder was löst sie aus? Während die Welt an den Abgrund gerät, kommen die Wissenschaftler einer ungeheuerlichen Wahrheit auf die Spur.
Frank Schätzing inszeniert die weltweite Auflehnung der Natur gegen den Menschen. Ein globales Katastrophenszenario zwischen Norwegen, Kanada, Japan und Deutschland, und ein Roman voller psychologischer und politischer Dramen mit einem atemberaubenden Schluss.

1008 Seiten
Format: 150 x 220 mm
Verlag Kiepenheuer & Witsch
ISBN 3-462-03374-3
24,90 EUR

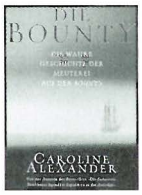
Wilfried Erdmann

Ein deutscher Segelsommer

Diesmal das andere Extrem: 1268 Seemeilen Heimat

Allein gegen den Wind um die Welt – so kennen wir ihn. Doch Deutschlands berühmtester Segler hat auch ein Heimatrevier, die Ostsee. Wilfried Erdmann war wieder unterwegs – 1268 Seemeilen in 144 Tagen, diesmal über Maasholm und Bagenkop nach Warnemünde, durch Bodden und das Oderhaff bis ins polnische Kamin Pomorski, dann über Flüsse, Kanäle und funkelnde mecklenburgische Seen, die Elbe und Lübeck zurück in die heimische Schlei. Sein Boot Kathena Gunilla – kleiner, spartanischer als Kathena Nui – eine fünfzig Jahre alte Hansa-Jolle aus Holz, nur 5,80 Meter lang.
Erdmann erzählt über sein beengtes Leben knapp über dem Meeresspiegel, über weite, wechselhafte Landschaften, interessante Begegnungen mit Menschen, Momente des Zweifels und des Glücks – wie immer gekonnt und authentisch: Wenn Erdmann diesen Segelsommer liebevoll in Worte und Bilder packt, dann entsteht ein Lesevergnügen der ganz besonderen Art.

224 Seiten, mit Karten,
Farb- u. S/W-Abbildungen
Format: 140 x 220 mm
Delius Klasing Verlag
ISBN 3-7688-1544-7
19,90 EUR



Caroline Alexander

Die Bounty

Die wahre Geschichte der Meuterei auf der Bounty

In der Geschichte der Seefahrt hat es zahllose Meutereien gegeben, aber wohl keine hat die Gemüter und die Fantasie der Menschen bis heute so beschäftigt wie die Meuterei auf der „Bounty" im Jahr 1789. Gemälde, Romane, Theaterstücke und nicht zuletzt etliche Spielfilme haben immer wieder farbenprächtig und spannend ihre Version des Vorfalls nacherzählt. Warum die Einzelheiten dieses obskuren Abenteuers am Ende der Welt noch immer lebendig und fesselnd sind, ist mindestens ebenso interessant wie die Wahrheit, die sich hinter dem Mythos verbirgt.
Caroline Alexanders „Bounty" lässt der Geschichte und den beteiligten Personen endlich historische Gerechtigkeit widerfahren. Ihre mitreißende Schilderung basiert auf einer Fülle von Quellen, darunter Briefe, Tage- und Logbücher und Gerichtsakten. Die gängige Version, wonach Kapitän Blighs grausames Regiment der Auslöser für die Meuterei gewesen sein soll, erweist sich letztendlich als unhaltbar. Wie bei einer guten Kriminalgeschichte kommen immer neue erstaunliche Details ans Licht, ergeben sich überraschende Antworten und zugleich fesselnde neue Fragen.

640 Seiten, mit Karten,
Farb- u. S/W-Abbildungen
Format: 165 x 235 mm
Berlin Verlag
ISBN 3-8270-0163-3
29,80 EUR

Johann Wolfgang von Goethe
Peter Schössow

Meeres Stille und Glückliche Fahrt

Mit Goethe aufs weite Meer!
Eine Seefahrt in Bildern

Das Meer kann still sein und glatt, von unendlicher Ödnis, die den Seefahrer schaudern lässt. Doch schon beim ersten Lufthauch legt sich der Schauder, und richtig glücklich ist der Seefahrer, wenn Wind aufkommt, der seinem Schiff die Segel bläht.
Von den zwei Gesichtern des Meeres erzählt Johann Wolfgang Goethe in den berühmten kleinen Gedichten „Meeres Stille" und „Glückliche Fahrt". Der Hamburger Illustrator Peter Schössow hat die Gedichte ganz wunderbar in Szene gesetzt. Ein Bilderbuch, das die Faszination des Segelns Kindern und Erwachsenen gleichermaßen nahe bringt: ein wunderbares Geschenk für jeden Segelfan.

40 Seiten, Bilderbuch
Format: 240 x 190 mm
Hanser Verlag
ISBN 3-446-20443-4
12,90 EUR

Schwarz auf weiß und richtig bunt:

Die Bücherwelt von Rüffer und Westphalen.

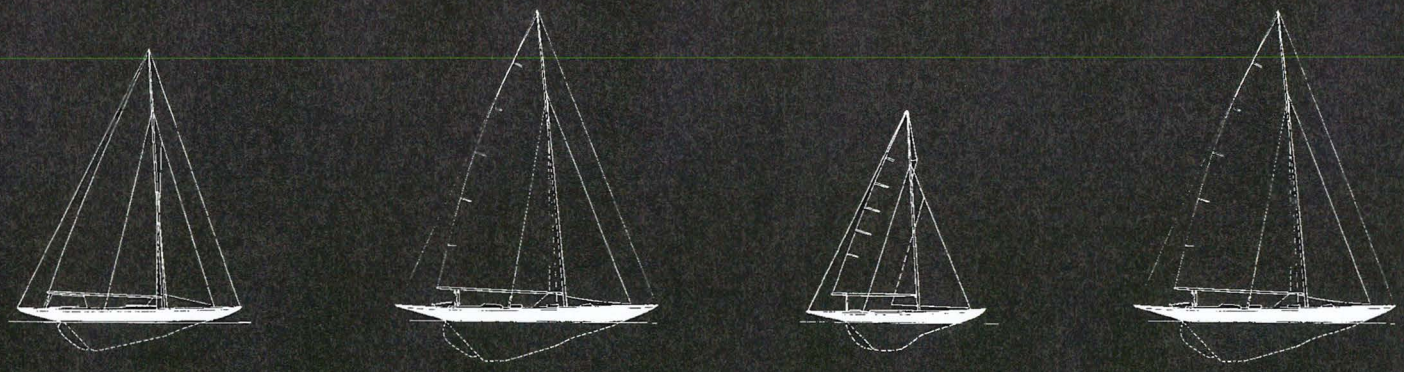
Bücher :Rüffer

Westphalen

Flensburg · Holm 19/21 · Nikolaistraße 5

Bücher Rüffer:
Tel. (0461) 140 40 60
Fax (0461) 140 40 616
www.buecher-rueffer.de
Westphalen:
Tel. (0461) 140 44 90
Fax (0461) 140 44 970
www.westphalen.de

Sie lassen die Herzen höher schlagen, denn sie sind der Inbegriff des klassischen Segelsports. Klassische Yachten gehören zur Geschichte Flensburgs, wie der Westindienhandel, der Zucker und der Rum. Zum Klassiker-Festival tummeln sich hunderte dieser Traumyachten auf der Förde. Jetzt sollen sie ein festes Domizil erhalten. Heimathafen Flensburg.



FLENSBURG KLASSISCH

Der Museumshafen hat ein hohes Ziel gesteckt. Als Teil des Konzeptes »Historischer Hafen Flensburg« beginnt er mit dem Aufbau einer Sammlung klassischer Yachten, die genauso wie die angestrebte Dampfer-Sammlung in einem eigenen Klassiker-Hafen präsentiert werden sollen. Für Flensburg ist das kein aufgesetztes Ziel. Auf der Flensburger Förde wurden schon 1855 »Classics« ausgetragen. Und Flensburg ist bis heute Heimat der 12er, 8er, 6er, 5.5er. Hier gibt es Drachen und Schärenkreuzer, Nordische Kreuzer und nicht zuletzt werden selbst auf der Rum-Regatta klassische englische Yachten wie die große WILLOW WREN präsentiert. Diese Typen lagen bis weit in die 50er Jahre des 20. Jahrhunterts im Umfeld des FSC im Innenhafen. Und wie das Foto zeigt, lag man auch zu bestimmten Anlässen auf der Westseite des Hafens im Bereich Hafenspitze. Auf dem Foto ist umschwer im Hintergrund der abgebrannte Rotermund-Schuppen zu erkennen, an dessen Stelle heute Jessens Fischperle liegt.

Die Stadt Flensburg stützt die Bemühungen der Umsetzung des Gesamtkonzeptes und schon seit geraumer Zeit führt Günther Wulf die Liste der Interessenten, die hier einen Platz für ihre klassischen Yachten suchen. Wenn Flensburg mit den ROBBE & BERKING CLASSICS innerhalb kürzester Zeit zum Regattazentrum dieser Yachten geworden ist, so gehört dazu unbedingt eine ebenso ausgerichtete ständige Präsentation dieser Typen in einer Klassiker-Sammlung. Dass dazu auch landseitig die Bedingungen geschaffen werden müssen, versteht sich von selbst, denn mit ein paar Pollern ist es nicht getan. Die Yachten sollen vandalismussicher an einer Steganlage liegen und brauchen natürlich, wie die Berufsseglersammlung des Museumshafens, landseitige Möglichkeiten der Lagerung und Versorgung. Die Rahmenbedingungen für die Schaffung einer solchen Infrastruktur werden zur Zeit untersucht. Dazu gehören auch Lärmschutzmaßnahmen. Die Anlage soll ähnlich wie am Museumshafen mit Informationstafeln ausgestattet werden, auf denen die Geschichte der Schiffe und die Klassen-Besonderheiten erläutert werden. Flensburg profiliert damit weiter seine einmalige Stellung im Bereich historisch maritimer Kultur und ist auf dem Weg zu einer europäischen Spitzenstellung in der Präsentation von Boots- und Schifffahrtsgeschichte, die nicht nur in musealen Glasvitrinen zu bewundern ist, sondern die mit Regatten und Hafenfesten zur selbstverständlichen Lebensqualität einer Stadt gehören. R.P.

Klassische Yachten an der Hafenspitze. Wer kennt das Datum der Aufnahme?

Es schrieb uns...

Harald Frhr. von Forstner, Voerde

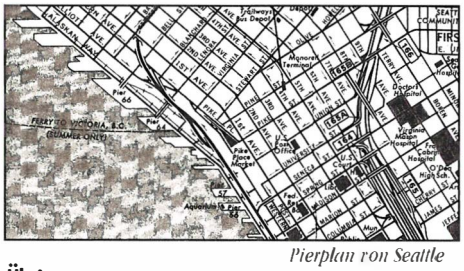
Zuerst fand ich bei meinem Sohn in Kiel zwei ältere Ausgaben des Hafenblattes, nun, während meiner letzten Wehrübung auch die Nr. 15. Ich bin jetzt wieder regelrecht „angestochen".

So gegen 1945-1950 kam damals die „Else Sieg" in Mürwik an die Pier, ich meine mich zu erinnern, dass damals auch noch der Schwimmkran „Langer Hein" dort lag und in der Förde und in Gelting U-Boote entsorgte, die dann auf dem Gelände, wo heute Jacob Cement ist, verschrottet wurden. Dann hat es wohl einmal auf der „Else Sieg" gebrannt. Ich meine mich zu erinnern, dass die Hulk bei Holm & Molzen dort, wo jetzt der Museumshafen ist, sie als Kohlenhulk Verwendung fand. Wäre es möglich, über das Schicksal dieses Schiffes einmal zu berichten bzw. zu recherchieren? Ich erinnere mich auch, einmal bei meinen Großeltern, die lange Zeit im Margaretenhof/Johannisstr. wohnten, über das Schiff gelesen zu haben. Also sollte im Archiv von „Tante Maas" eigentlich etwas zu finden sein. Ich würde mich sehr freuen, von Ihnen zu hören.

Anm. der Redaktion: Gerne doch. Wir machen uns an die Arbeit und bitten auch unsere Leserinnen und Leser in ihren Köpfen und Hinterzimmern zu kramen. Wir werden berichten, wenn wir etwas gefunden haben.

Dipl.-Ing. Klaus J. Raben, Kiel

Vielen Dank für die Übersendung des Hafenblattes Nr. 15 - ich habe mich sehr darüber gefreut! In dieser Ausgabe verwenden Sie auf der Seite 16 in der 2. Spalte für ein „Kai" die Bezeichnung „Pier". Das ist falsch, weil man an einer Pier beidseitig anlegen kann. Auch in den vorangegangenen Ausgaben des Hafenblattes wird die Bezeichnung „Pier" immer wieder falsch verwendet. Meistens befinden sich auf einer Pier Lagerschuppen oder Abfertigungshallen. In New York und Seattle gibt es z.B. Hafenbecken mit Pieranlagen. In Flensburg gab es meines Wissens keine Pier, auch heute nicht. Gelegentlich sende ich Ihnen einmal zur Information Kartenausschnitte der Häfen von New York und Seattle.



Pierplan von Seattle

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.

„Aufgetakelt wie eine Fregatte..."

Aufgestöbert im Archiv

„Aufgetakelt wie eine Fregatte ..." die abfällige Bemerkung für ein aufgedonnertes Frauenzimmer. Schlimmer die Bemerkung: „Na, ziemlich abgetakelt..." Begriffe aus der Seefahrt übernommen in die Alltagssprache, aus einer Zeit, in der Seefahrt eine wichtige Rolle spielte bei der Versorgung der Bevölkerung mit Gütern, speziell mit Luxusgütern.

Das seemännischen Lexikon von www.Janmaat.de sagt:

1. Fregatt = als optakelt Fregatt, ist een Froensminsch (Frau), das modisch-übertakelt wie ein Vollschiff angesegelt kommt.

2. Fregatte = früher ein schnelles dreimastiges Segelschiff für den Aufklärungsdienst, heute ein schnelles Motorschiff zum Schutz von Geleitzügen und U-Boot-Ortung.

Fregata ursprünglich im Mittelmeer ein arabisch-algerisches Ruder-Segelschiff ca. 15 m lang mit 2 Lateinersegeln. Ein wendiges Schiff für Kundschafter- und Kurierdienste.

Das europäische Fregattschiff entstand als Kriegsschiff, dessen Ursprung in der Entwicklung von kleinen schnellsegelnden Schiffen lag, als den Engländern die Bedrohung durch die spanische Armada schwer auf der Seele lastete.

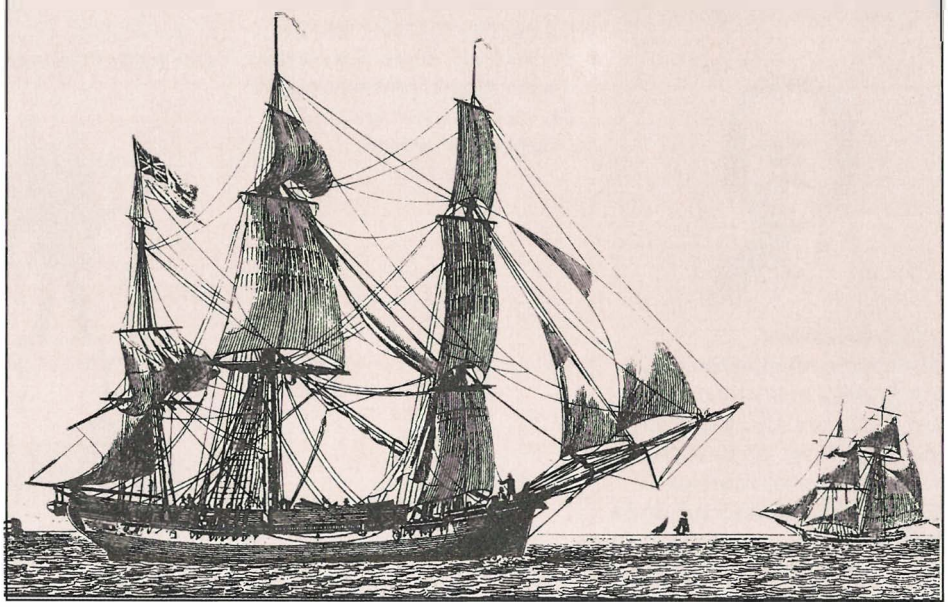
Schwere Segelschiffe – Schlachtschiffe – mit denen man den schwerbewaffneten Galeonen der Spanier Paroli bieten konnte, hatten die Engländer nicht, konnten sie auch so schnell nicht bauen. Die Stärke lag in einer neuen Taktik: mit schnellsegelnden, manövrierfähigen Schiffen sich aus dem Bereich der Breitseiten der Schlachtschiffe herauszuhalten und mit schnellen Vorstößen die Armada zu bekämpfen. Der Erfolg gab den mutigen Kapitänen recht. Die Fregatte wurde zum Prototyp der schnellen mittelschweren Kriegschiffe, in den Händen der Freibeuter der Schrecken der langsamen schwerfälligen Frachtgaleonen. Sie kamen mit schwellenden Segeln „angerauscht wie eine Fregatte", brachten das Schiff auf mit einer Prisenbesatzung und hetzten mit vollen Segeln hinter dem nächsten her.

Die Vervollkommnung erhielten die Fregatten durch die französische Schiffbaukunst im 18. Jahrhundert. Sie hatten schlankere Linien und waren in der Geschwindigkeit anderen Kriegs- und Handelsschiffen weit überlegen. Vor allem wegen ihrer Geschwindigkeit wurde die Kriegsfregatte zum Vorbild der bewaffneten Handelsfregatte, dem Fregattschiff.

Heute noch verstehen die meisten unter einer Fregatte ein Kriegsschiff, dabei war das Fregattschiff sozusagen das Standardfrachtschiff des 18. Jahrhunderts. (Beispiel Urania von Flensburg) Ausgerüstet mit drei vollgetakelten Masten, d.h.: mit Untermast, Mars- und Bramstenge und einer Menge an stehendem und laufendem Gut, ein imposantes Bild. Böse Zungen sagen auch heute: das Rigg eines Schiffes ist wie eine schöne Frau: ...braucht ständig viel Aufmerksamkeit, und immer wieder neue Kledage ...teuer ...teuer.

Dagegen das Bild einer aufgelegten, abgetakelten Fregatte. Ohne Rigg und schwellende Segel, nur noch mit einem Stummel von Untermast, ein Bild des Jammers...

Gerd Brüker



FARBENGATT

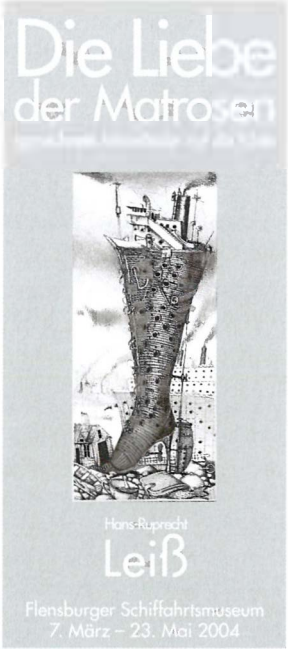
Bunte Mischung aus allen Töpfen. Reste aus allen Eimern. Das letzte aus allen Ecken der kleinen runden Welt.

Fördebrücke
Wieder einmal tagte der Bauausschuss über das Projekt Fördebrücke, die in absehbarer Zeit die Nordstraße mit der Toosbüystraße verbinden soll. Sie soll in angemessener Höhe den Innenhafen überqueren, damit die Museumssegler durchpassen (s. Zeichnung).
Die Überlegungen den Hafen von der Hafenspitze bis zur Komtel mit holländischer Hilfe einzudeichen und zu asphaltieren sind damit vom Tisch, obwohl: den Holländern ist alles zuzutrauen... *RP*

Museumspädagoge geht von Bord
Nach fast 20jähriger Tätigkeit verlässt Christian de la Motte, Kapitän und Lehrer, das Flensburger Schiffahrtsmuseum und geht in den Ruhestand. Wohin ihn nun seine Reise führt, verrät er nicht. Über 20 000 Kindern und Jugendlichen hat er durch seine Schilderungen die Augen für die Seefahrt geöffnet. *JG*

Schipperkrankheit
Abrissbrüche der Wirbeldorn- und Querfortsätze im Bereich der Hals- und Brustwirbelsäule infolge Muskelüberanspruchung, tritt als plötzliches, sehr schmerzhaftes Unfallereignis bei Erd- und Bauarbeitern auf, die die Schipparbeit nicht gewohnt sind.
Rainer Strathmeier, dtv Lexikon

Die Liebe der Matrosen
Unübersehbar wirbt ein rotes Banner für die Frühjahrsausstellung im Schiffahrtsmuseum. Der nicht nur in unserer Region geschätzte Künstler Hans-Ruprecht Leiß schärfte dieses Mal seine Farbstifte für die „Minnelieder auf die Küste". In den ersten 6 Wochen zogen seine überaus phantasievollen Bilder über 3500 Besucher in ihren Bann. *JG*

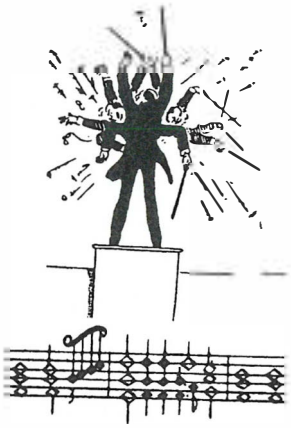


Küstenschifffahrt „ahoi"
Zu ihrem Frühjahrstreffen kommen die Mitglieder des nordeuropäischen „Coastal Shipping" wieder einmal nach Flensburg. Auf dem Programm steht an oberster Stelle die Vorbereitung einer Publikation über Häfen der Nord- und Ostsee. Gastgeber ist das Flensburger Schiffahrtsmuseum, das seinen Erweiterungsbau, das „Dampferhaus", vorstellt. *JG*

Ostsee
Noch in den kalten Januartagen kam der Journalist und international renommierte Experte für Russland, Skandinavien und das Baltikum, Christoph Neidhart, zur Lesung aus seinem neuen Buch: »Ostsee – das Meer in unserer Mitte« nach Flensburg ins Schiffahrtsmuseum. Eine angeregte Diskussion beschloss diesen Abend. *JG*

Erneut ein Minister bei uns
Klaus Müller, Umweltminister in Schleswig-Holstein besuchte im März die Museumswerft. Er informierte sich über den Stand der Arbeiten am Ostseebeobachtungsboot, das von der BINGO-Umweltlotterie gefördert wird. Schulklassen können mitarbeiten. Zwei waren bereits dabei. *UK*

6. Benefizkonzert in St. Marien
Unterstützung bekommt das Schiffahrtsmuseum, das eine bauliche Erweiterung plant, von Seiten des Inner Wheel Clubs und der Rotary Clubs Flensburg. Der Erlös dieses von jenen Clubs organisierten Kirchenkonzertes in St. Marien am 6. Juni 2004 um 19:00 Uhr kommt dem Schiffahrtsmuseum zugute. *JG*

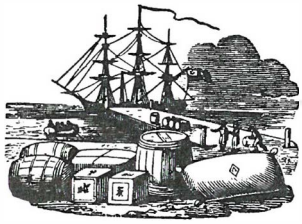


Herzlichen Glückwunsch
Unsere Lehrlinge Vera Druyen und Ferdinand Stratenschulte haben die Gesellenprüfung im Januar 2004 mit Erfolg bestanden. Einen herzlichen Glückwunsch den beiden und alles Gute für den weiteren Weg. Insgesamt hat die Museumswerft inzwischen 10 Bootsbauer und Bootsbauerinnen ausgebildet von denen sechs „bei der Stange" geblieben sind. Die Ausbildungsarbeit der Museumswerft wird seit 1997 vom Lions Club Flensburg Schiffbrücke finanziell unterstützt. *UK*

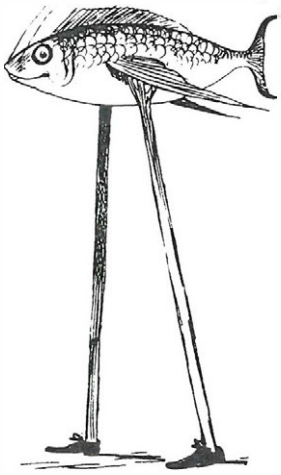
Hafenfahrten mit der EURYDIKE
Täglich ab 10 Uhr fährt Skipper „Ferdi" auf Zuruf mit unserer historischen Smakkejolle. Sie wurde1996 von der Museumswerft GmbH nachgebaut und die Firma Jacob Cement finanzierte dieses stabile Fischerboot. Mit seinem Boot eröffnete 1857 Beeke Sellmer als 59-jährige den Fährverkehr zwischen Laboe und Kiel.
Anmeldungen unter Museumswerft GmbH Tel. 0461-182247. *UK*

Bücherfreunde
Noch im alten Jahr, kurz vor Weihnachten, ging es hoch her im Schiffahrtsmuseum. Hier fand eine „Tausch- und Verkaufsbörse" statt – zugunsten der Museumserweiterung. Heiß begehrt waren die maritimen Bücher. Innerhalb von drei Stunden flossen über 800 EUR in die Kasse des Fördervereins. *JG*

Ochseninseln
Nach den Plänen der neuen Investorengruppe auf den Ochseninseln soll die Hauptinsel mit Hilfe einer großen Brückenanlage zum internationalen Umschlaghafen für Ochsen ausgebaut werden. Die ehemalige Bootshalle soll zum Schlachthof gewandelt werden. Die Investoren kommen damit der Bitte des Flensburger Schiffergelags nach, das aus Sorge um ihr traditionelles Tafelspitz-Essen schon fürchtete, auf Spitzfleisch umsteigen zu müssen. *RP*

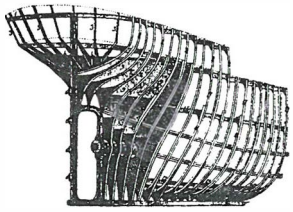


Anpassung
Aus der Fördeverschmutzung zog der Fördebarsch die Konsequenzen. Zur Vermeidung weiterer körperlicher Schäden zeigen sich jetzt genetische Veränderungen an den Bauchflossen. Zur gemeinen Frittentaube und der Brötchenmöve gesellt sich damit auch der Stelzenbarsch zu den sog. Anpassern. Der gewiefte Fördefisch beobachtete in langen Jahren die Bachstelzen im Munkbraruper Tal und geht jetzt trockenen Bauches über die Förde.
Der Vorsitzende W.B.Arsch: „Der Barsch soll nach höherem streben, tieferlegen tun nur Mantas." *RP*



Günthi
„... von Unwissenden auch Günther genannt ist das dienstälteste Vorstandsmitglied des Museumshafens, dicht gefolgt von einem Schreiberling R.P. (11 Jahre) und dem langjährigen Kassenwart W.R. Kuhnke (7 Jahre). Günthi kann auf eine Vorstandsbeteiligung von 12 Jahren zurückblicken. Günthi, der gern im COLUMBUS und im VIVA gesichtet wird, um dort auf ökologische Weise spanische Kaninchen zu vernichten, auf die Frage, ob ihm die Vereinsarbeit Spaß macht: „Jedes Irrenamt fordert seinen Preis ..."

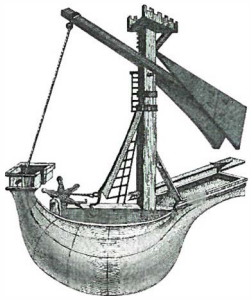
... und damit die Schäden der Arbeit nicht so offensichtlich werden, will er sich jetzt vom Flensburger Krahn liften lassen ... *RP*



hektisch
hek-tisch nennt der Seeman den Matrosen, der in rasendem Tempo um das »Heck« des Schiffes läuft, um zu »Tisch« zu gelangen. Das Heck wiederum kommt sprachlich vom Zaun, bzw. der Abgrenzung, »Heck«, wie der Plattdeutsche dazu sagt, bei Gärtnern auch »Hecke« genannt. Darum heißt das Heck auch Heck, weil bei großen Schiffen ein Zaun rundherum läuft. Das ist dann ein „Heckschiff". *RP*

Das nächste HAFENBLATT erscheint im August 2004

nicht aktiv
Der Marssegelschoner ACTIV sollte den Rum aus der Karibik nach Flensburg bringen. Auf dem Atlantik sprang die ACTIV leck und konnte an der nordamerikanischen Küste eine Werft erreichen. Dort liegt sie jetzt gar nicht aktiv Rum und wartet auf die Reparatur. Böse Zungen behaupten, der amerikanische Geheimdienst hätte die Finger im Spiel gehabt, denn der Rum kam aus Kuba und war nicht libre. *RP*



Klatschkogge
Im Schiffshistorischen Archiv des Museumshafens fand sich diese sog. Klatschkogge, eine speziell entwickelte Koggenart, mit der die Hanseaten beim Anlegen allzufrechen Nichthanseaten mit Hilfe von zwei großen lederbezogenen Flügeln eine klatschen konnten. Die sog. »Hanseastische Klatsche« wurde von sechs Matrosen mit Hilfe eines Seilzuges bedient. *RP*

verbissen
Besonders hartnäckige und verbissene Matrosen wurden auf den großen Rahseglern eingesetzt um mit eiserner Kiefernkraft die sogenannten »Beißeisen« herzustellen. Dieses sind besondere Schäkel für die Anforderungen verdrehter Kapitäne.
Zu solchen maritimen Besonderheiten zählt auch der vielfach genutzte »Herzilein-Schäkel«, mit denen die Bräute in der Heimat angekettet wurden. Neben »Rolling home« gehörte »Herzilein« zu den beliebtesten alten Shanties, die die Matrosen als rhythmische Arbeitslieder beim Schäkeldrehen sangen . *RP*

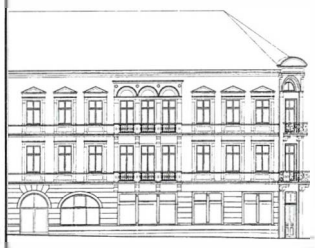
Ratespiel
In loser Folge stellen wir hier Schiffe der Museumshafenszene vor nach dem Motto: Wer kennt dieses Wrack?
Hier zwischendurch eine Extrafrage. Diesmal kein Schiff, sondern: Wer kennt diesen Hafen? Wenn Sie es herausgefunden haben, schreiben oder mailen Sie uns. Wir sind gespannt.
Auflösung aus dem letzten Heft:
Das Foto in Heft 15 zeigte den Haikutter CHARLOTTE beim Stapelhub in Egernsund/Toft.

BRINK & PARTNER
RECHTSANWÄLTE
NOTARE

Sie finden uns
im EUROPA-HAUS ...

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



BDO

BDO Nordwestdeutsche Treuhand
Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

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

Als international tätige Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft lotsen wir unsere Mandanten auch bei rauher See sicher in den Hafen.

BDO

Mai

7. März bis 23. Mai 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonderausstellung
Die Liebe der Matrosen
Gezeichete Minnelieder auf die Küste von Hans-Ruprecht Leiß. Es werden 4 Sondergrafiken à 50,- EUR angeboten.

8. Mai bis 5. Juni 2004
Kunsthandlung Messerschmidt
Norderhofenden 16, Flensburg
Mo.-Fr. 9.30-13.00 Uhr und 14.30-18.00 Uhr, Sa. 9.30-13.00 Uhr
Flensburg – ein Stadtportrait
Bilder von Michael Arp

14. Mai 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Freitag, 16.00 Uhr
Rundgang „Kapitänsweg"
Begleiten Sie Gisela Mikolajewicz auf der östlichen Hafenseite bis hinauf nach Jürgensby.
Treffpunkt: Hafenspitze
Unkostenbeitrag: 3,– EUR

16. Mai 2004
Museumswerft Flensburg
Internationaler Museumstag
Werftführungen von 10 -17.00 Uhr
Hafenrundfahrten mit der Smakkejolle, Kinderaktion

16. Mai 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag, 10.00 und 14.00 Uhr
„Wie entsteht ein Seemannsknoten?"
Mitmachaktionen für kleine Piraten ab 6 Jahren, veranstaltet am „Internationalen Museumstag 2004" mit dem Motto: „Kulturelle Tradition als lebendiges Erbe".

20. bis 23. Mai 2004
(Rum-Regatta)
Museumswerft Flensburg
geöffnet 10.00 - 17.00 Uhr
Werftführungen, Hafenrundfahrten, Kinderaktion

21. - 23. Mai und
28. - 30. Mai 2004
Museumswerft Flensburg
Vater und Kind-Tage
Väter und Kinder lernen die Werft kennen, machen eine Hafenrundfahrt mit der Smakkejolle und bauen ein Werkstück aus Holz. Ein 3-Tage-Programm zusammen mit der Jugendherberge Flensburg. Informationen und Anmeldung unter 0461/182247.

22. Mai 2004
Dampfer „Alexandra"
Sonnabend, 10.30 bis 13.00 Uhr
„Rumregattabegleitfahrt"

Mai / Juni

23. Mai 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag, 11.00 Uhr
Die Liebe der Matrosen
Anlässlich der 25. Rum Regatta: Führung durch die Sonderausstellung von Hans-Ruprecht Leiß mit Dr. Jutta Glüsing.

23. Mai 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag, 14.00 Uhr
Das „Rum-Museum" im Schiffahrtsmuseum
Bei diesem Rundgang erfahren Sie alles über den Flensburger Rum!

30. Mai 2004
Dampfer „Alexandra"
Sonntag, 11.00 bis 13.30 Uhr
Pfingstfahrt
unter dem Motto:
„Cuba libre" mit 8 Musikern aus Kuba („cinqo para ocho")

Bis Ende Mai
Kunsthandlung St. Jürgen
Di.-Fr. 14.30 bis 18.00 Uhr
Sa. 10.00 – 13.00 Uhr
St. Jürgen-Str. 51, Flensburg
Alte Kunst der Ost- und Westküste

Juni

3. Juni
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Donnerstag, 19.00 Uhr
Benefizkonzert in St. Marien
Matthias Janz (Cembalo u. Orgel) und Ingolf Turban (Violine) spielen Bach, Busch und Vitali: Ein Konzert zugunsten des Flensburger Schiffahrtsmuseums, veranstaltet vom Inner Wheel Club Flensburg in Zusammenarbeit mit den Rotary Clubs Flensburg. Kartenvorverkauf: werktags ab 24. Mai zwischen 10 und 12 Uhr in St. Marien.
Eintritt: 15,- EUR und 8,- EUR

Programm
Adolf Busch (1891-1952)
Suite im alten Stil
für Violine und Orgel
J. S. Bach (1685-1750)
Sonate Nr. 3 E-Dur BWV 1016
für Violine und obligates Cembalo
- Pause -
J. S. Bach (1685-1750)
Sonate Nr. 4 c-moll BWV 1017
für Violine und obligates Cembalo
Tommaso Vitali (1663-1745)
Ciaccona g-moll für Violine
und Basso continuo

Juni

6. Juni bis 29. August
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag, 11.30 Uhr
Ausstellungseröffnung:
„Seenotrettung im Wandel der Zeiten"
Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger präsentiert sich.

11. Juni
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Freitag, 16.00 Uhr
Rum „total"
Vom Rum-Museum geht es zusammen mit Gisela Mikolajewicz über Rumhöfe zur „Marienburg", wo der „Johannsen-Rum" hergestellt wird.
Treffpunkt: Schiffahrtsmuseum
Unkostenbeitrag: 3,– EUR

11. Juni 2004
Museumswerft Flensburg
20 Uhr mit open end
KRIMI-nacht
Veranstaltung der Volkshochschule
Anmeldung vhs/Frau Schramm

13. Juni
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag, 11.00 Uhr
„Seenotrettung im Wandel der Zeit"
Lichtbildervortrag mit anschließender Führung durch die Sonderausstellung.

13. Juni 2004
Dampfer „Alexandra"
Sonntag, 14.00 bis 15.30 Uhr
Rundfahrt

15. Juni 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Dienstag, 19.00 Uhr
„Unterwegs auf der Schiffbrücke"
Dr. Christine Keitsch berichtet über das Hafenleben früherer Zeiten mit anschließendem Rundgang über die Schiffbrücke.

Juli

23. Juni 2004
Dampfer „Alexandra"
Mittwoch, 10.00 bis 16.00 Uhr
Kieler Woche Begleitfahrt
(Zubringer)

4. Juli 2004
Dampfer „Alexandra"
Sonntag, 13.00 bis 14.30 Uhr und 15.00 bis 16.30 Uhr
Rundfahrten

4. Juli 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag, 11.00 Uhr
„Seenotrettung im Wandel der Zeit"
Lichtbildervortrag mit anschließender Führung durch die Sonderausstellung.

Veranstaltungskalender Mai bis September 2004

Juli

8. Juli 2004
Dampfer „Alexandra"
Donnerstag, 08.00 bis 18.00 Uhr
Fahrt nach Vejle (Dampffestival)

12. Juli 2004
Dampfer „Alexandra"
Montag, 10.00 bis 20.00 Uhr
Vejle - Flensburg

16.-18. Juli 2004
Museumswerft Flensburg
Ganztagsprogramm für Vater und Kind.
Boote bauen zum Mitnehmen und andere maritime Arbeiten.
Anmeldung: 0461 / 182 247

18. Juli 2004
Dampfer „Alexandra"
Sonntag, 13.00 bis 14.30 Uhr und 15.00 bis 16.30 Uhr
Rundfahrten

18. Juli 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag, 11.00 Uhr
„Aktionstag" der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
Vom „Open Ship", den Fahrdemonstrationen der „IG Modellbau" sowie Mitmach-Aktionen für kleine und große Seeleute reicht das Programm der DGzRS an diesem Sonntag.

25. Juli 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag, 11.00 Uhr
„Seenotrettung im Wandel der Zeit"
Lichtbildervortrag mit anschließender Führung durch die Sonderausstellung.

25. Juli 2004
Dampfer „Alexandra"
Sonntag, 10.00 bis 18.00 Uhr
Sonderburg
Schiff/Zug mit Landgang

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.

August

1. August 2004
Dampfer „Alexandra"
Sonntag, 13.00 bis 14.30 Uhr und 15.00 bis 16.30 Uhr
Rundfahrten

6. bis 15. August 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum/ Dampferhaus
Eröffnung:
Donnerstag, 5. August 2004, 19.00 Uhr
Sonderausstellung anlässlich der „Flensburg Nautics"
Flensburg und die heutige Seefahrt
Die Vielfalt seefahrtsbezogener Aktivitäten in Flensburg, angefangen beim Nautischen Verein bis hin zum Flensburger Schiffergelag, soll einen Überblick zur aktuellen Situation der Seefahrt, des Schiffbaus und der Hafenwirtschaft vor Ort vermitteln. Ein Rahmenprogramm ist in Planung.

8. August 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag, 11.00 Uhr
„Seenotrettung im Wandel der Zeit"
Lichtbildervortrag mit anschließender Führung durch die Sonderausstellung.

8. August 2004
Dampfer „Alexandra"
Sonntag, 10.00 bis 18.00 Uhr
Sonderburg
Schiff/Zug mit Landgang

14. August 2004
Dampfer „Alexandra"
Sonnabend, 10.30 bis 14.00 Uhr
„Flensburg Nautics"
Regattabegleitfahrt

15. August 2004
Museumswerft Flensburg
Sontag, 11.00 bis 13.00 Uhr
Symposium der Flensburg-Nautics
Die Teilnehmer stellen die Frage, ob wir der Verpflichtung nachkommen, die Zeugnisse unserer maritimen Vergangenheit an die nachfolgenden Generationen in geeigneter Weise weiterzugeben. Es sprechen: Dr. Ingo Heitbrinck, Dr. Stefan Opitz, Gerd Büker, Uwe Kutzner.

15. August 2004
Dampfer „Alexandra"
Sonntag, 14.30 bis 17.00 Uhr
„Auslaufparade" der Segler mit Trio „Allemanda"

22. August 2004
Dampfer „Alexandra"
Sonntag, 10.00 bis 18.00 Uhr
Sonderburg
Schiff/Zug mit Landgang

August / September

24. August 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Dienstag, 19.30 Uhr
„Handeln, bevor etwas passiert"
Vortrag über den neuen Seenotkreuzer HERMANN MARWEDE und das Umstationierungskonzept der DGzRS.

29. August 2004
Dampfer „Alexandra"
Sonntag, 13.00 bis 14.30 Uhr
Rundfahrten „Über den Wellen"
von 15.00 bis 16.30 Uhr
„Salonorchester Flensburg"

September

5. September 2004
Dampfer „Alexandra"
Sonntag, 11.00 bis 12.30 Uhr
Dampf-Jazz/Riverboatshuffle

13. September 2004
Dampfer „Alexandra"
Montag, 11.00 bis 12.30 Uhr
Rundfahrten „Tag des Denkmals"
14.00 Uhr
Fahrten zur Marineschule Mürwik

19. September 2004
Dampfer „Alexandra"
Sonntag, 14.00 bis 15.30 Uhr
Rundfahrt

26. September 2004
Dampfer „Alexandra"
Sonntag, 14.00 bis 16.00 Uhr
Rundfahrt

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

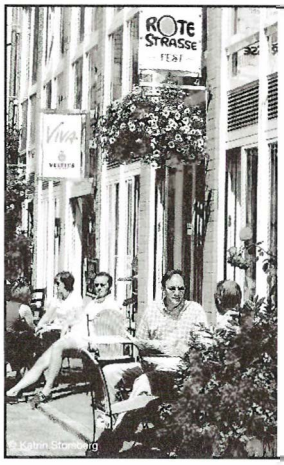
„Alex"-Liegeplatz im Hafen
Telefon: 0461 / 1 71 90
email: Dampferalexandra@aol.com
www.dampfer-alexandra.de

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

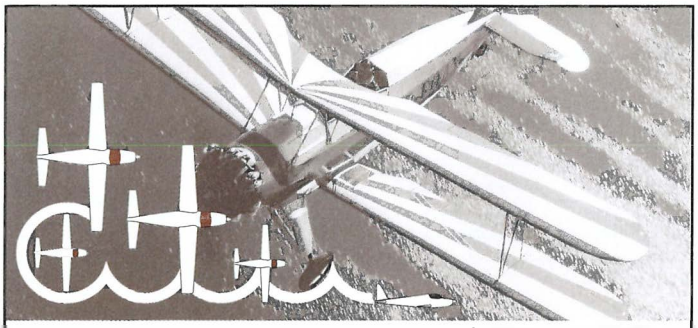
Regelmäßige Programme auf der Museumswerft:
Jeden Dienstag und Mittwoch von 15.30 bis 17.00 Uhr:
Bootsbau für Kinder
(Alter 6 bis 15 Jahre)
Unter Anleitung der Bootsbauer werden kleine Holz-Segelboote gebaut. Jeder nimmt ein selbst gebautes Holzboot mit nach Hause.

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



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



LUFTSPORTVEREIN FLENSBURG E.V.

AIR-SHOW

Flugplatz Flensburg-Schäferhaus
Samstag von 14.00 - 18.00 Uhr
Sonntag von 10.00 - 17.00 Uhr

Flensburg, 7. + 8. August 2004

NONSTOP-ACTION

FARBEN SÖRENSEN

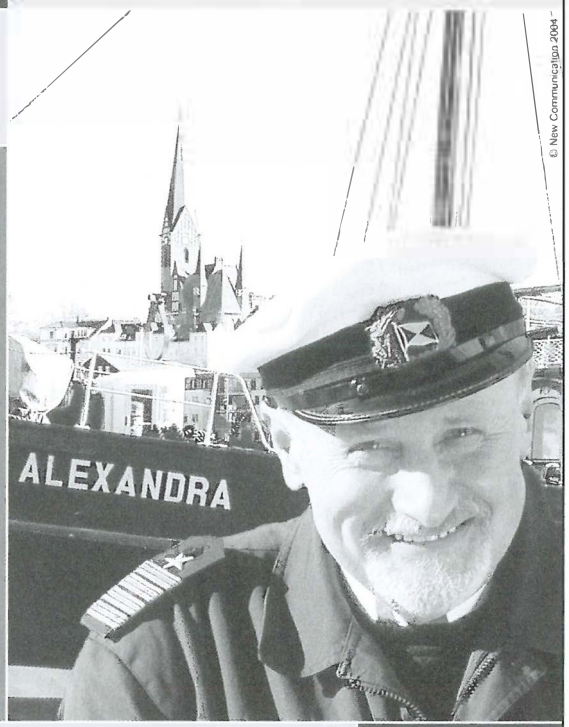
Farben, Tapeten, Gardinen, Teppich- und PVC-Böden liefert preiswert und schnell...

...ihr Flensburger Fachgeschäft auf dem Friesischen Berg.

Friesische Straße 67 · 24937 Flensburg
Tel. 04 61/ **5 03 24-0**
Parken direkt am Haus · Einfahrt Schützenkuhle
Kastanienweg am Plus-Markt

Energie zum Leben!

Flensburger Originale!



© New Communications 2004

Strom, Wasser oder Fernwärme? Welche Energie Sie auch wünschen: Mit uns sind Sie immer auf dem richtigen Dampfer!

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

Herausgeber: Rainer Prüß

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

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

Mitarbeit an dieser Ausgabe:
Werner Fischer, Dr. Jutta Glüsing, Uwe Kutzner, Wolf-Rüdiger Kuhnke, Wolfgang Weyhausen, Jens Zimmer, Gustav Winkler, Gerd Büker, Ingrid Illias (Termine)

Layout: Rainer Prüß | Petra Massolle

Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: August 2004
Anzeigenschluss: 15. Juli 2004

Anzeigenbestellung bitte direkt über den Fördeverlag

Druck und Verarbeitung: Leupelt KG, Weding

Printed in Germany

Bildnachweis:

Titelfoto:	Bernt Hoffmann
Seite 3:	Kay Greiser
Seite 4 u. 5:	Großfotos: Ole Stichling (S. 4), Lore Brink (S. 5)
Seite 6, 7 u. 8:	Archiv Alexandra, 6 : Otto Beckmann
Seite 9:	Otto Beckmann
Seite 10 bis 13	Archiv Museumshafen
Seite 14 u.15:	Archiv Museumswerft
Seite 16:	Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 17:	1: Eiko Wenzel , 2: Hilde Credo
Seite 18, 19, 20:	Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 24:	Archiv M. Meesenburg
Seite 25:	2: R. Prüß
Seite 26 u. 27:	diverse Archive, Blick Bohlwerk: Harald Harpke
Seite 28:	Seenotrettung: Archiv DGzRS

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

ROCK MACHT SCHILDER BESCHRIFTUNG...

www.rock-macht-schilder.de

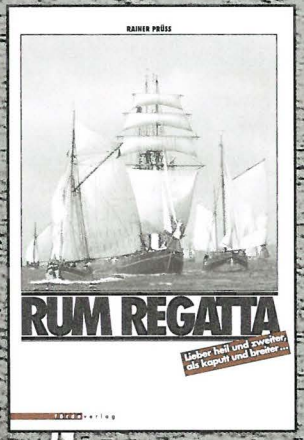
24955 Harrislee · Werkstraße 14 · Fax: 0461/7702224 · Tel.: 0461/70045-0

25 Jahre RUM-REGATTA

Die internationale Flensburger RUM-REGATTA ist das größte nordeuropäische Treffen historischer Segelschiffe. Über 130 „segelnde Berufsfahrzeuge", Kutter, Ewer, Schoner, Barken oder Galeassen treffen sich jedes Jahr zur „unernsten Geschwaderfahrt" auf der Flensburger Förde unter dem Motto:
„Lieber heil und zweiter, als kaputt und breiter" ...

Wolfgang Wiedenmann schreibt im „Piekfall" über „Das Buch zur RUM-REGATTA" ...

Lieber heil und zweiter ...
Von Rainer Prüß ist ein großformatiges Buch namens „Rum-Regatta" erschienen – das ja wohl alles in eins ist: Reportage, Bilderbuch, lustmachendes Erlebnis- und Ergebnisdokument, Geschichts- und Geschichtenbuch, Typenkunde auch noch der entlegendsten Gaffelschiffstypen, und das alles mit immer neuen Bildern, Bildern, Bildern. Die Texte, die der Autor dazu „vergeudet", sind natürlich echter Prüß.
Wie man vieldimensionales Erleben erfolgreich auf zweidimensionalen Seiten zwischen zwei bunte Buchdeckel bringt, das wird hier gezeigt: historisch genau, dramatisch, frechvergnüglich und unterhaltsam. Das Buch wird eines Tages zum Pflichtbesitz von Traditionsschiffsleuten gehören, es wird Seltenheitswert besitzen, es wird hohe Antiquariatspreise erzielen, es gehört also an Bord, ins heimische Regal, und es gehört auf den Gabentisch von Freunden.



Das Buch zur RUM-REGATTA können Sie auf der RUM-REGATTA oder bei Bücher Rüffer und bei Westphalen bekommen... oder auch direkt bestellen über:

Fördeverlag Flensburg
Schiffbrücke 66, 24939 Flensburg
Tel.: 0461 / 90 21 90 Fax: 90 21 9-21
email: info@foerdeverlag.de
www.foerdeverlag.de

Rainer Prüß
RUM-REGATTA
Lieber heil und zweiter, als kaputt und breiter

Format: 210 x 297 mm
100 Seiten, über 300 Farbfotos
ISBN 3-9808924-0-9
EUR 49,80

Rolling home ...

... denn an Land wartet „ein Typ zum Verlieben"!

HANNA XL, BOSSE, LEIF, HENRIK, LISA, ERIK, THORBEN, LENA, LARS, ... WIR BAUEN DIE ECHTEN TYPEN !

HÖFTHAUS
»familienfreundlich«

Höft Bauunternehmen GmbH & Co. KG Langberger Weg 19 24941 Flensburg
Telefon 0461 / 570 8125 Telefax 0461 570 8140 info@hoefthaus.de

...aus Schleswig-Holstein ...für Schleswig-Holstein!

hoefthaus.de