HAFENBLATT

FLENSBURG HISTORISCH MARITIM

ISSN 1610-2827

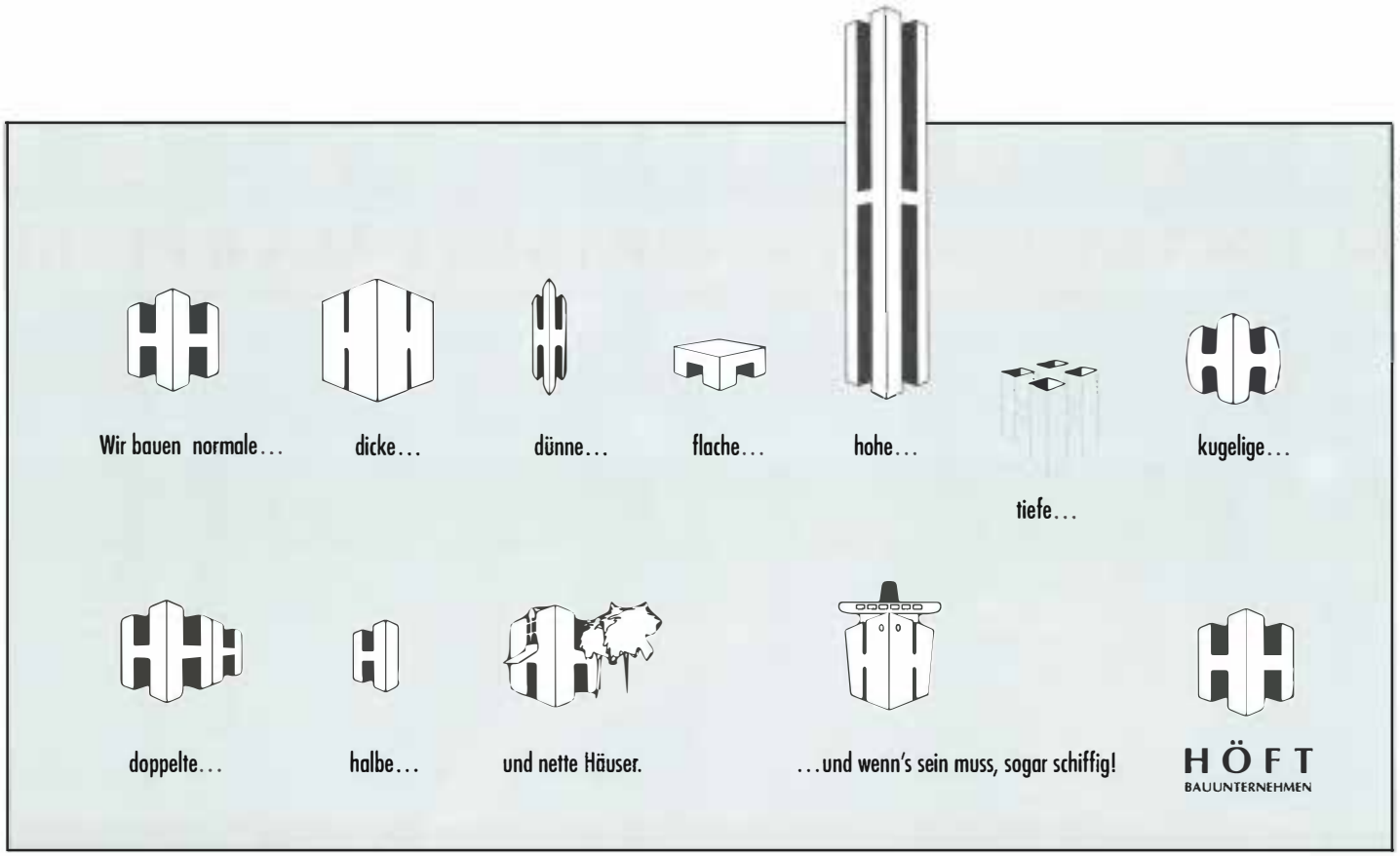
Foto: Museumswerft Flensburg

Start für den Historischen Hafen

Und diesmal...

Die harte Tour - 25. Rum-Regatta, an der Dansk Jagd wird weitergebaut lütte Jollen, wir kommen als Freunde, Seenotrettung gestern und heute very british, Dampferpavillon, das Farbengatt, Bücherschapp, ... maritime Termine!

Nr. 17 – September 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

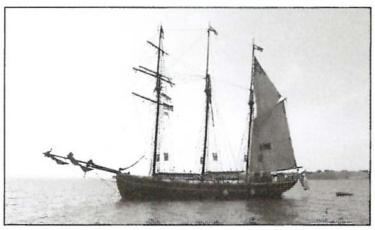
schön
und
gut
LEUPELTKG

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...

Begrüßung	Tonne	3
Die Vereine	Tonne	4
„Wir kommen als Freunde!" Alexandra auf großer Fahrt!	Tonne	6
Orkan, Kohle und Wurst – Dampfer, Kohle und Kosten	Tonne	8
Hingucker	Tonne	9
25 Jahre Rum-Regatta – very british	Tonne	10
Why Flensburg is rated as Europe's most relaxed regatta.	Tonne	11
Die harte Tour	Tonne	12
An der Dansk Jagt wird weitergebaut	Tonne	14
Flensburg - very british	Tonne	16
Flensburger Impressionen	Tonne	17
Seenotrettung im Wandel der Zeit	Tonne	18
Bücherschapp	Tonne	23
Dampfer Pavillon	Tonne	24
„Zufluchtsort für Querköpfe..."	Tonne	25
Farbengatt	Tonne	26
Veranstaltungskalender	Tonne	28
Impressum	Tonne	30



Liebe Leserin, lieber Leser ...

Auf der Museumswerft wird weitergebaut an der Danske Jagt. Ein schönes Signal für die Zukunft der Werft. Das wurde entsprechend gefeiert auf dem Werftgelände an der Schiffbrücke. Zeitgleich machte Anfang September die ACTIV im Museumshafen fest. Mit Rum aus der Karibik. Viele Jahre hat der Museumshafen an diesem Thema gearbeitet. Endlose behördliche Auflagen, immense Kosten für die wochenlange Charter eines Schiffes. Es schien aussichtslos. Dann kam wie aus heiterem Himmel eine Postkarte aus der Karibik. Der alte Gaffelfreund Volkwin Marg schickte heiße Grüße: „Hallo Günthi, hallo Rainer. ACTIV liegt in der sengenden Hitze der Karibik. Wenn ich zurückkomme, kann ich dann bei euch in Flensburg meinen Heimathafen haben?" Wir konnten es nicht fassen. Das war die Chance! ACTIV kann doch den Rum mitbringen zur 25. Rum-Regatta. Nach endlosen Telefonaten und organisatorischen Problemen konnten alle Schwierigkeiten ausgeräumt werden. Auf der Reise kam das Schiff in einen atlantischen Sturm und schlug leck. Der Rum-Regatta Termin platzte. Aber jetzt wurde es Realität. Der 3-Mast Brahmsegelschoner ACTIV brachte vier Fässer Rum in die alte Rum-Stadt. Nach 140 Jahren wieder das erste Mal! Fast ein historisches Ereignis. So freute sich denn auch Dr. Jutta Glüsing aus dem Schiffahrts- und Rum-Museum über die schöne Fortsetzung der Flensburger Rum-Story. Als die ACTIV in den Flensburger Hafen einlief, folgte ihr der 3-Mastschoner ALBATROS und wenige Stunden später lagen der 3-Mast Clipper AMPHITRITE und die großen stählernen Logger RYVAR und VEGESACK am Schiffbrückkai, dem zukünftigen »Historischen Gästehafen«. Das war nicht geplant, aber ein schönes Beispiel für die realistischen Möglichkeiten für den »Historischen Hafen Flensburg«. Am gleichen Wochenende lief die große klassische englische Smack WILLOW WREN im Museumshafen ein: „Jetzt bleiben wir in Flensburg!" Das alles sind gute Zeichen für das Projekt »Historischer Hafen Flensburg«.

Und die Politiker im Rathaus sind sich einig. Dies ist eine große Chance für Flensburg. Auch die Landesregierung stützt das Projekt. Innenminister Rohwer sagte bei zwei Ortsterminen in Flensburg die Förderung zu und die Fachbereiche im Rathaus sind mit den Vereinen Museumshafen, Museumswerft, ALEXANDRA und dem Schiffahrtsmuseum mitten in den Planungen zur Realisierung. Das alles stimmt hoffnungsfroh für die Entwicklung der Küste und wir hoffen auf Ihre Unterstützung.

Wir wünschen viel Spaß beim Lesen.

Rainer Petra Massolle

Wieder mit Liegeplatz im Museumshafen: ACTIV

FLENSBURGER SCHIFFAHRTS MUSEUM

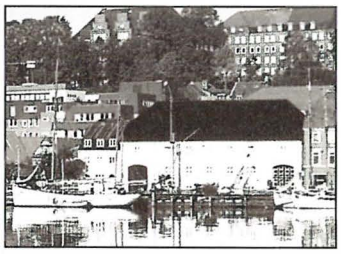
Flensburger Schiffahrtsmuseum und Rum-Museum im alten Zollpackhaus

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.

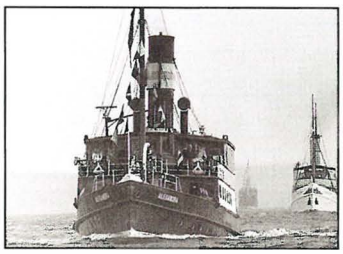
Liegeplatz gegenüber dem Flensburger Schiffahrtsmuseum

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 Fort bildungsplätze 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

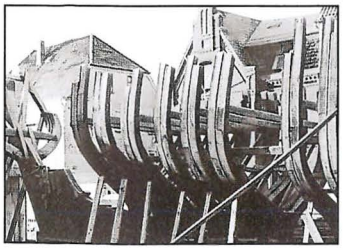
fon 0461 18 22 47
fax 0461 18 22 48

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.

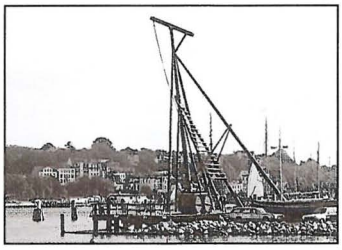
Verein zur Infahrthaltung und Instandsetzung historischer Wasserfahrzeuge

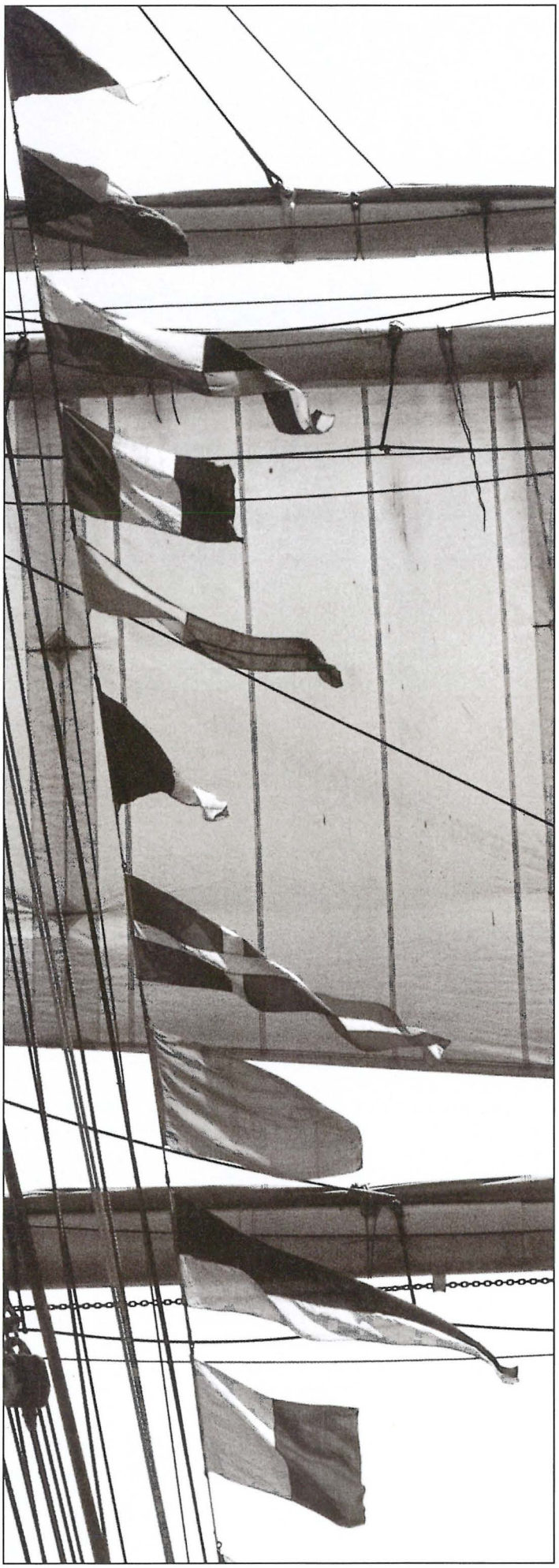
Der „Museumshafen Flensburg e.V." ist eine private Initiative und wurde als gemeinnütziger Verein 1979 gegründet mit dem Ziel der „Wiederherstellung und Infahrthaltung traditioneller Segelschiffe und anderer historischer Wasserfahrzeuge". Dieser große Bereich wird eingegrenzt auf die segelnden Berufsfahrzeuge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





Über alle Toppen geflaggt.

„Wir kommen als Freunde!“ Alexandra auf großer Fahrt!

Am 08. Juli 2004 war es wieder soweit. Die „Alex“ hatte gerüstet, genügend Frischwasser und Proviant geladen, die Kohlebunker bis zum Bunkerloch voll, ca. 16 Tonnen beste Kohle, laut Passagierliste waren nur zwei Personen nicht gekommen und so konnte es pünktlich, gemeinsam mit dem Dampfschlepper „Woltmann“ auf die weite Reise nach Vejle in Dänemark gehen.

Der Eisbrecher „Stettin“, natürlich unter Volldampf, sollte eine halbe Stunde später, natürlich auch mit voll Haus, folgen. Das Wetter, sommerlich, besch..... schön. Zunächst ging es durch die Innenförde, nicht ohne vor Holnis dreimal „tuuut“ gemacht zu haben. Dort haben Freunde der „Alexandra“ ihren unverbauten Blick auf die Förde und auf unseren Dampfer. Langballigau wurde passiert und Kragesand umrundet. Da waren sie da, die berühmten Ostseewellen, sie kamen aus südöstlicher Richtung und waren gar nicht so lütt. Die Fahrgäste wurden darauf hingewiesen, Türen nur an den Klinken anzufassen, den Seemannsgang auf breitbeinig zu üben und dabei versuchen, die Wackelei leicht mit den Hüften auszugleichen. Außerdem wäre es ratsam, sich auf dem Oberdeck niederzulassen, denn die eine oder andere Welle könnte ja, wer weiß das schon, über das Schanzkleid witschen. Ob unsere Empfehlungen auch angenommen wurden, wage ich zu bezweifeln, denn es gab die ersten seewassergetönten Frisuren, nasse Füße und ungläubige Blicke. Die „Alex“, so ein „großer“ Dampfer, konnte schaukeln? Oh hauahauaha, wat een Malheur. In Sonderborg machte die Brücke bald auf und wir fuhren mit vier Traditionsschiffen, denn die „Stadt Kiel“ hatte sich nach einer wackeligen Überfahrt von Kiel, zum „Flottenverband ehrenamtlicher Seeleute“ gesellt. Ausgangs Alsen Fjord waren sie wieder da, die Ostseewellen. Also Kurs auf den Årøsund abstecken, damit die Ostseewellen etwas achterlicher als quer einkamen und weiterwackeln. Leis' die Wellen wiegen war nicht, aber unser Dampfer steckte den „Mors“ so schön in die See und wieder hoch und wir verloren keine Fahrt, dass es am Ende richtig Spaß machte, immer nach Norden und dann geradeaus zu dampfen. Durch den Årøsund ging es mit 13 Knoten Fahrt und weiter Richtung Kolding und Fredericia. Die Wackelei ließ auch langsam nach und die etwas säuerlichen Mienen verschiedener Leute hellten sich auf, das Essen schmeckte plötzlich wieder und ein kleiner „Aufmunterer“ tat sicherlich gut. Vor uns die beiden großen Brücken, welche Jütland mit der Insel Fünen verbinden. Es ist schon ein erhabenes Gefühl, mit 13,5 Knoten (lt. GPS), da stand nämlich ordentlich Strom, unter diese gewaltigen Brücken zu dampfen. Verschiedene Schiffe riefen über UKW an, fragten, wo wir hin wollten, freuten sich über das sicherlich nicht alltägliche Geschwader und wünschten artig eine „gute Fahrt“. Vorbei an Leuchtturm „Strib“,

dem Hafen und Werft in Fredericia dampften die vier Schiffe Richtung Vejle Fjord. Gerade als die Untiefentonne zum Vejle Fjord umrundet war, da kam es wieder, das besch..... schöne Wetter. Eine Warmfront mit Regen ohne Ende empfing uns von der allerbesten Seite.

Landschaftlich ist der Vejle Fjord wirklich schön, fast so wie unsere Flensburger Förde. Aber nach der Schaukelei nun auch noch Regen, das war für manche Gemüter doch einfach zu viel. Also ab in die Restauration und einen Kummerschluck für die Psyche, das war hier die richtige Antwort.

Unser Bootsmann hatte mittlerweile den Dreizack von Neptun poliert, die wallende Frisur, natürlich in weißblond, zurechtgelegt und hielt, nachdem wir die Brücke in Vejle passiert hatten, vorne auf der Back Ausschau nach netten Menschen oder so ähnlich. An Backbordseite im Hafen von Vejle die Frachtschiffe, an Steuerbord die Traditionsdampfer, von allen begrüßt zu werden, ist auch für Hein Seemann immer etwas Schönes. Vorne auf der Back „Neptun" in Vollmontur, Dreizack, wallender Mähne, ein Astralkörper wie Adonis, der Götterbote und mit dem Ruf: „Wir kommen als Freunde". Das hat einfach etwas!

Alle waren im Nachhinein zufrieden, im Bus haben dann die Gäste von der richtigen Seefahrt geschwärmt, dass sie jetzt Seebeine hätten, es doch gar nicht so nicht schlimm war und überhaupt..., dass Kohleschippen bei Seegang auch noch geht, die Maschine so schön rund läuft und die Besatzung sich viel Mühe gibt, um der Aufenthalt an Bord im „Dampfmichelin" es mindestens auf fünf Kohlen bringt. Da wir ja als Freunde kamen, wurden wir auch als solche in Vejle behandelt. Wir hatten eine schöne Zeit während des Dampffestivals, nur das Wetter war wie immer, besch..... schön.

Neptun musste noch ein paar Mal auftreten, denn so ein schöner Körper wirkt magnetisch auf die Menschen, vornämlich auf die Damenwelt. Dieser Magnetismus hat sogar einen Ost- und Westpol. Unsere Kompassnadel hat natürlich keinen Schaden genommen, die Deviation stimmt nach wie vor.

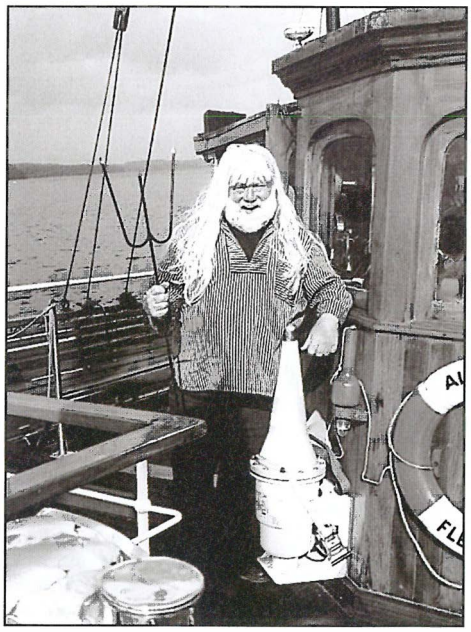
Bei der Rückfahrt am 12. Juli standen doch viele neue Freunde der „Alex" an der Kaikante, winkten fröhlich dem Schiff, den Fahrgästen und der Crew ein Farewell zu. Sogar unsere Akkordeonspielerin in Vejle, 79 Jahre jung, stand am Kai. Sie spielte so schön „Lily Marleen".

Übrigens auch auf der Heimreise hat es hier und da gewackelt. Aber da muss man durch.

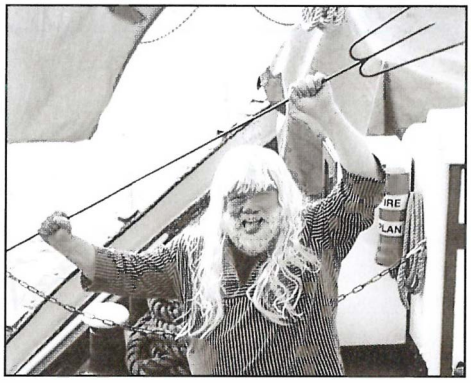
Bedingt durch den günstigen Strom, war „unsere Alexandra" schon 45 Minuten früher als geplant wieder im Heimathafen. Immerhin beträgt die Distanz 90 Seemeilen = 167 Kilometer.

Alles hatte geklappt, funktioniert und die Crew hatte jede Menge Spaß. Vielleicht heißt es ja bald einmal wieder: „Wir kommen als Freunde".

Wolfgang Weyhausen, Kapitän



Bootsmann Horst Petersen als „NEPTUN"

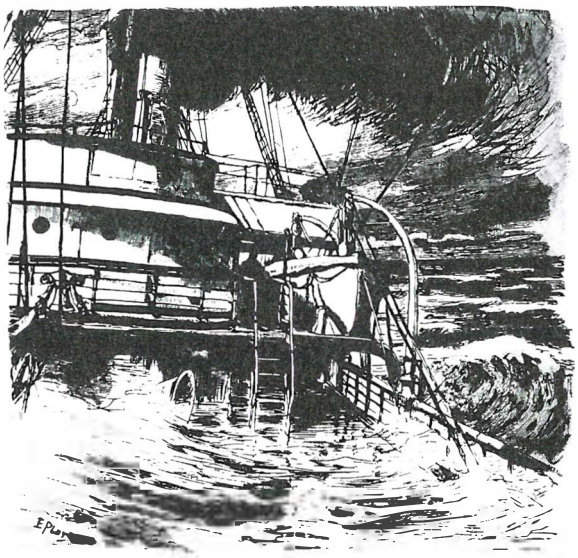


Diese Lotsenkarte hat die Nautische Veröffentlichungen Verlagsgesellschaft aus Arnis uns zur Verfügung gestellt. Sie zeigt im Kartenausschnitt die Küstenlinie von Flensburg bis Horsens. Wir haben die Fahrtroute der ALEXANDRA eingezeichnet. Diese Karte ist natürlich nicht zur Navigation geeignet!

Orkan, Kohle und Wurst

Spannende Story aus der Geschichte der alten Flensburger Reederei Heinrich Schmidt aus dem Jahre 1950

Schon in der Irischen See hatte es aufgefrischt. Zwei Tage lang war der Schleppzug bei dicker Luft und immer steifer werdendem Wind nach Süden gedampft. Dieser Wind war anfangs aus Nordwest gekommen, hatte dann auf Norden gedreht und am zweiten Tag nachgelassen. Am Vormittag des dritten Tages steht der Schleppzug 20 sm nördlich Kap Lands End. Der britische Schlepper „Greenock" hat an langer Trosse den Dampfer „Baron Stranraer", ein Schiff von 3741 BRT und 106 m Länge, den die Reederei Heinrich Schmidt gekauft hatte. Dieser Dampfer soll nun nach Kiel überführt und dann als „Venus" in Fahrt gesetzt werden. Bemannt ist das Schiff z. Zt. mit einer ausgesuchten Notbesatzung, erfahrenen Offizieren und Matrosen, die alle bei „Schmidt" gefahren hatten. Kapitän Paul Papp war froh gewesen, sein Quellentaler Hotelschiff endlich gegen einen richtigen Frachter tauschen zu können. Im Augenblick studiert er allerdings nachdenklich die Wetterkarte. Harry Willroth fährt diese Reise als 1. Ing. Seine Hauptaufgabe, Übernahme und Inspektion des technischen Teils, hat er freilich schon hinter sich. Nun ärgern ihn die anderen, nennen ihn einen nichtsnutzigen Passagier, der den anderen unnötig viel Proviant wegfresse. Willroth ficht das nicht an. Er räkelt sich und brummt, die Herren Nautiker sollen das Schiff erstmal bis Kiel auf Kurs halten. Vorher rühre er keine Hand mehr. Das brauchte er auch nicht, denn die 1500 PS-Compound-Maschine ist zwar betriebsbereit, soll aber in Kiel erst grundüberholt werden. Querab Bristol-Kanal dreht der Wind auf Nordost und frischt auf sieben auf. Die See wird so grob, daß der Schlepper aus seinem Schaum nicht mehr herauskommt. Gegen 16 Uhr des 3. Tages rundet der Schleppzug Lands End. Kapitän Leppert, der diese Reise als „Erster" fährt, blickt auf das Wetterglas. Es steht so, daß er sich den Hinterkopf kratzt. Der Wind geht in einen ausgewachsenen Oststurm über. Die See geht so hoch, daß die Brecher die Back überlaufen. Am Abend stellt man besorgt fest, daß der Zug seit drei Stunden ganze zwei Seemeilen geschafft hat. Mehr war aus den Schlepperheizern offenbar nicht herauszufluchen. Es wird Nacht. Das Log zeigt an: 3 sm Rückgang pro Stunde. Der Zug wird in den Wind gelegt. Der Schlepper wuchtet und stampft und läßt wilde See und sprudelnden Schaum am Heck zurück.



Es ist Mitternacht. Der Sturm ist in einen vollen Orkan übergegangen. Der Schleppzug treibt mit drei Seemeilen pro Stunde rückwärts. Und das ist eine böse Sache, denn hinter ihm liegen die Scilly-Inseln. Nun ist Willroth's Stunde gekommen. 200 t Kohlen liegen noch in den Bunkern. Willroth und Leppert holen sich all hands zusammen und legen Feuer unter einem der Kessel. Der Rudergänger müht sich ab. Er sieht den Schlepper längst nicht mehr. Trotz Rudergebens schert der Dampfer immer wieder nach Steuerbord aus. Da meldet der Ausguck, daß der Schlepper quer zum Kurs liegt und den Dampfer offenbar nicht halten kann. Das Stahlseil schamfielt in der Klüse, die Bewicklung ist längst durch. In diesem Augenblick ein Ruck, ein Donnerknall – die „Baron Stranraer" läuft sofort aus dem Kurs. Die Schlepptrosse ist gerissen. Der Orkan treibt das hochaufragende Schiff sofort nach Westen. Papp behält die Ruhe. Die unten haben ja auch gemerkt, was los ist, die werden schon allein ranrauschen. Jetzt heißt es eben warten. Bis zu den Scilly-Inseln noch 15 Seemeilen. Unten wischt man sich den Schweiß ab. Man kann jetzt nichts mehr tun, als auf den Druckmanometer zu starren. Endlos dehnen sich die schlimmen Minuten. Dann gibt Willroth Dampf. Die Maschine läuft. Hurra, sie läuft! Zunächst nur auf „Halbe", aber sie läuft. Noch zwölf Meilen bis zu den Scilly-Felsen! Aber jetzt kann Papp den Dampfer mit dem Kopf in den Wind legen. Kaum noch Drift. Zweimal hat der Schlepper indessen versucht, an den Treibenden heranzukommen. Beim Hellwerden versucht er es ein drittes Mal. Er läuft hart am Bug des Dampfers vorbei – Wurfleinen fliegen, Leinen werden nachgezogen, über den Winschenkopf gelegt, die Schlepptrosse nachgehievt, und sie auf dem Tamp der Ankerkette gesteckt. Langsam zieht die „Greenock" an – dann mit dem vollen Gewicht ihrer 3.500 Pferdestärken.

Die Trosse hält. Gegen Mittag läßt der Sturm etwas nach. Am nächsten Morgen kann man Plymouth zum Bunkern anlaufen. Auf der Weiterreise nach der Elbmündung meint Leppert, daß der Willroth doch eigentlich ein ganz brauchbarer Kerl sei, man könne ihm eigentlich die volle Wurstration wieder zuteilen.

Erzählt von Gerhard Moltsen in dem Buch »Reederei Heinrich Schmidt 1892 - 1967«

Dampfer, Kohle und Kosten

Lange Vorbereitungsphase, bis endlich der Dampfer dampft und loslegt. Dies verusacht hohe Kosten auch für die ALEXANDRA.

Ein Tag in Flensburg, Sonnabend morgen, am Hafen. Zu dieser Zeit alles noch recht ruhig. Auch am Liegeplatz der ALEX. Doch gegen 08.00 Uhr ändert sich die Situation. Die ALEX hat für 18.00 Uhr eine Chartergesellschaft im Programm und der Dampfkessel muss zu dieser Zeit seinen vollen Druck auf dem Kessel haben. Das bedeutet, der für diesen Tag eingesetzte Heizer muss rechtzeitig den Kessel anheizen.

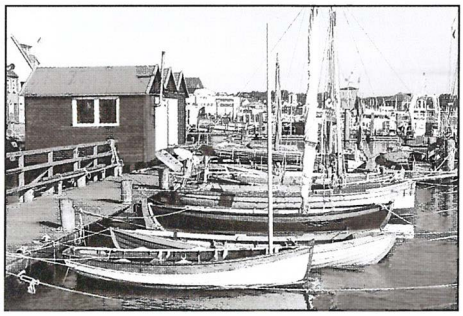
Dieser ist gerade an Bord gegangen und beginnt nach einer äußeren Besichtigung der Anlage mit den Vorarbeiten. Die Roste müssen gereinigt werden, die Asche ist aus der Vorlage herauszuholen, und neue Kohle muss eingefüllt werden. Nach Beendigung dieser Vorarbeit kann nun die Kohle angezündet werden. Aber wie? Nun gut. Wie in guter alter Zeit bei Kohleöfen, so auch auf der ALEX. Zeitungspapier zum Anbrennen, darauf kleingehacktes Holz, ein Streichholz zum Anzünden, etwas Kohle darauf und schon geht es los. Nach und nach frisst sich nun die angebrannte Kohle nach vorne durch und es entsteht durch die vorher eingefüllte Kohle das Glutbett zum Weiterheizen. Über Zeit erwärmt sich das Kesselwasser bis zur Dampfbildung und Druckaufbau. Dieses läuft über sechs bis acht Stunden, ohne dass überhaupt ein Nutzen daraus gewonnen wird.

Nun kommen wir an den Punkt, einmal über die entstehenden bzw. entstandenen Kosten nachzudenken. Wenn beim Anheizen über acht Stunden ca. 50 kg Kohle/Std. verbraucht werden, ist das ein Kohlenverbrauch von 400 kg. Da die Charter über zwei Stunden geht und der Kessel je Sunde in Fahrt ca. 150 kg verbraucht, sind in diesem Fall 100 kg Mehrverbrauch für die Anheizphase gegenüber dem Fahrbetrieb. So würden in diesem Fall 400 + 300 = 700 kg Kohle zu Buche schlagen. (Kohlekosten etwa 220 EUR je Tonne). Etwas günstiger sieht der folgende Fahrtag aus, wenn der Kessel noch warm ist, die Aufheizphase kurz und die Fahrten länger sind. Hier muss man allerdings die kürzere Aufheizung wiederum mit einem höheren Kohleverbrauch in Kauf nehmen. Aus diesen kurzen Erläuterungen ist ersichtlich, dass nicht nur der Fahrbetrieb Kosten verursacht, sondern auch die damit verbundenen Vorbereitungen.

Manfred Dulies, Maschinist auf der ALEX

»Lütte«

Der Lüttfischerhafen des Vereins Museumshafen platzt aus allen Nähten. Gustav Winkler führt ein hartes aber offensichtlich verbindendes Regiment. Es sind wieder Jollen dazugekommen und alle scharen sich um die schwebende Werkstatt am Nordende des Bohlwerks, gleich neben dem kleinen Fähranleger und der Wasserschutzpolizei. Der schmale Bootssteg ist die Heimat der „Lütten", der kleinen offenen Boote. Zumeist sind es Smakkejollen, Boote mit einem rechteckigen Segel, das mit einer diagonalen Spiere gespreizt wird. Das ist typisch für historische Jollen dieser Region. Nur MINNA RÖDER hat ein Gaffelrigg. Sie stammt ja auch von der Elbe und ist eine kleine Buttjolle, die von den Waldorfschülern mit viel Spaß bewegt wird. Die Dreidach-Werkstatthütte des Lüttfischerhafens steht auf Pfählen und ab und zu bekommt sie nasse Füße. „Tiefergelegt". Sie hat sich zum Treffpunkt der Jollenfreunde gemausert. Es gibt immer einen Kaffee, es wird immer gefachsimpelt und gewerkelt. HURTIGRUTEN ist neu dazugestoßen. Sie bekommt gerade einen neuen Mast und neue Spieren. Bertl macht sich nützlich und der lange Hobel pfeift. Der Mast muß noch dünner



werden und richtig rund sein soll er natürlich auch. Die Jolle begommt ein Luggerrigg. Das ist ein Mittelding zwischen einem Rah- und einem Gaffelsegel. Übergangsstufe sozusagen. Damit haben wir dann in unserer Sammlung auch ein Beispiel für diese früher sehr verbreitete Segelform. Auch Bootsbauer Stefan ist neu in der Gemeinschaft der Lütten. Er ist aus Preetz dazugestoßen und hat die nagelneue Jolle nach historischen Plänen aus dem Seefahrtsmuseum Kronborg mit zwei Freunden selbst gebaut. SVALE heißt das Vorzeigeexemplar und alle sind gespannt, ob die Schwalbe denn auch so schnell segelt. Stephan macht als Bootsbauer seine weitere Ausbildung in Flensburg an der Fachschule für Holztechnik. Das kommt gut. Bootsbauer sind im Verein Museumshafen immer willkommen. Nasiem ist ja auch vom Fach und auch Bertl hat lange in Bayern als Bootsbauer gearbeitet. Die Jollen liegen an langer Leine zwischen den Pfählen. OKSEØ gehört Gustav. Sie ist die breiteste. Da denkt man, die schmeißt so leicht nix um, aber denkste. Sie kenterte bei der letzten Rum-Regatta und Gustav und seine zwei Mitsegler holten sich ein nasses Fell. ABBI gehört dem Verein Museumshafen. Sie war ein Geschenk eines Hamburger Architekten. Der sagte, sie ist toll und ich liebe sie, aber die gehört nicht an die Elbe, die muß zu euch, da ist sie in guten Händen. Hans Werner hat seine DELPHIN gerade generalüberholt und wochenlang gewerkelt. Jetzt strahlt sie in hellblau. Na, und dann liegt da noch ARVED. Die heißt so wegen Arved Fuchs natürlich. Freund und Vereinsmitglied. Diese Jolle hat der norwegische Bootsbauer Willem Danevik während mehrerer Rum-Regatten in Flensburg gebaut. Jetzt steht sie für den Nachwuchs zur Verfügung. In dieser Sammlung fehlt der Schleikahn FLENS 90. Er ist arg ramponiert und wird derzeit generalüberholt. Dann steht auch er wieder für den Nachwuchs zur Verfügung. Jollensegeln macht Spaß und manchen Nachmittag und Abend sieht man sie im Innenhafen. Je nach Wind und Wetter »racen« oder »bummeln«.

RP

OKSEØ

DELPHIN

SVALE

MINNA RØDER

ABBI

ARVED

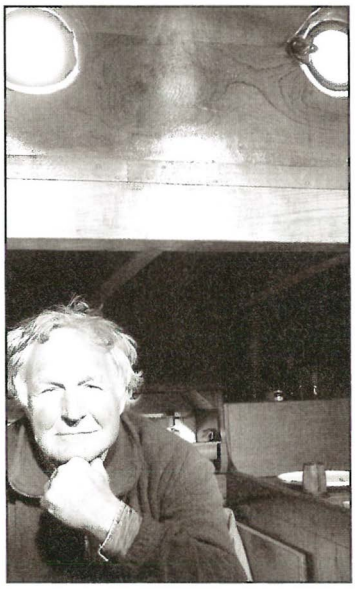
HURTIGRUTEN

EHLER
ERMER
&
PARTNER

WIRTSCHAFTSPRÜFER
STEUERBERATER · RECHTSANWÄLTE

Wir leben und arbeiten mit über 70 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



Peter Butler und Jane Blanchflower

very british...

Sommer 2003. Wir befinden uns im Ærø Søfartsmuseum in Marstal. Es riecht nach Teer, Hanf, Tabak und vielleicht auch ein wenig nach Schweiß. Der Rigger Karl spleißt und takelt ein bißchen. Teils, um die Exponate des Museums in Schuss zu halten, teils, damit die Touristen was zu gucken haben. „Soso, aus England kommt ihr." Karl wackelt mit dem Kopf: „Hm, dann müsst ihr aber unbedingt zur Rum-Regatta mit eurem Schiff." Ihm gegenüber steht ein etwas seltsames Pärchen. Ein älterer Herr, deutlich über 60, aber mit einem jugendlichen, verschmitzten Gesicht voller Falten und eine kleine Frau mit spitzbübischen Lächeln, deren Alter irgendwie undefinierbar ist. Gekleidet sind beide in einfache, grobe Seglerkleidung. Die Art der etwas fremd wirkenden Takelhemden und der typische Geruch, der Holzschiffseignern so zu eigen ist, zeigen jedem, als würde das Pärchen ein Schild mit sich herumtragen: Wir haben ein Segelschiff, es ist aus Holz, es ist alt und wir sind weder deutsch noch dänisch.

Die zwei kommen aus England, heißen Peter Butler, Jane Blanchflower. Das Boot, ein typisches Ostküstenboot, eine Smack, heißt „Katrine". Eigentlich wollten Peter und Jane einfach nur Urlaub in der Ostsee machen. Nun hören sie zum ersten Mal von der Rum-Regatta und entscheiden sich spontan, nach Flensburg zu segeln. Neugierig laufen sie tatsächlich ein paar Tage später in Flensburg ein. Dort ist zwar schon alles in Gange und die meisten Schiffe sind schon im Hafen, aber trotzdem bemerkt jeder das für Flensburg untypische Schiff „Katrine", als es von Peter und Jane in der Hafenspitze außen an ein Päckchen gelegt wird.

Die „Katrine" ist eine 1906 in Whitstable (Ostengland) gebaute Smack-Yacht. Sie wurde zwar von einer Werft gebaut, die hauptsächlich Fischerboote baute, wurde aber von einem Privatmann als Freizeityacht in Auftrag gegeben. Die Smacks, die in der Fischerei eingesetzt wurden, erfreuten sich damals bis heute einer großen Beliebtheit, weil sie perfekt für das wattenmeerähnliche Themsegebiet konstruiert waren. Sie konnten problemlos trockenfallen, segelten schnell und ließen sich relativ einfach von 2-3 Leuten bedienen. Diese Vorteile erkannten auch schnell englische Gentlemen, die sich diesen Schiffstyp gerne als Yacht bauen ließen. Das war damals üblich und die Werften freuten sich über zusätzliche Aufträge.

Über die Engländer, die zum Urlaub machen kamen und zur Rum-Regatta blieben!

In Flensburg wurde die „Katrine" sofort begeistert von der Gaffelgemeinde aufgenommen und „musste" auch die Rum-Regatta in der Klasse der Fischereifahrzeuge von 10 bis 16 m Länge segeln. Härtester Konkurrent in dieser Klasse ist der norwegische Fischkutter „Nordlys" – in dieser Klasse kaum zu schlagen. Trotz mangelnder Ortskenntnis konnte sich die „Katrine" aber gut behaupten und ersegelte den begehrten zweiten Platz und damit eine 3l Flasche Rum. Vielleicht hätte es auch für den ersten Platz gereicht, aber berauscht von der entspannten Atmosphäre der Rum-Regatta ließen sich Peter und Jane auf eine kleine „Privatregatta" mit der englischen Smack „Willow Wren" ein, die zwar in einer anderen Klasse startete, aber schon allein wegen der gemeinsamen Herkunft und dem typischen „Smack-look" einen besonderen Anreiz zum „aussegeln" bot.

Von der gewonnenen Flasche Rum hatten aber weder Peter noch Jane etwas. Eine Unachtsamkeit führte dazu, das die „Katrine" später bei der Schwiegermutter auf Grund lief, bei Christian Jonsson auf der Werft in Egernsund repariert werden musste und danach sofort wieder bei den Ochseninseln auf „Schiet saß". Und jedesmal musste die 3l Flasche als Dankeschön für die „Retter" herhalten. Die „Retter" missverstanden allerdings das Geschenk, nahmen einen kräftigen Schluck (oder zwei) und gaben dann die Flasche deutlich leerer wieder zurück. Zum Schluss blieb die Flasche auf den Ochseninseln – gesehen hat man sie aber nicht wieder.

Peter und Jane blieben noch einen Monat in der dänischen Südsee und segelten dann Ende Juli 2003 wieder zurück nach England.

Sommer 2004. Die 25. Rum-Regatta.

Diesmal war der Museumshafen vorgewarnt. Peter hatte schon im Februar angekündigt, im April unbedingt zur Rum-Regatta kommen zu wollen. Am Ende wurde es aber dennoch ziemlich knapp, da die Überfahrt von England nach Deutschland so früh im Jahr recht stürmisch war und die „Katrine" oft das schlechte Wetter auf den ostfriesischen Inseln aussitzen musste. In Flensburg angekommen wurde es dann aber auch nicht besser. Erst läuft die „Katrine" wieder auf Grund und dann gehen diese heftigen Böen durch das Regattafeld, die das sportliche Segeln mehr oder weniger zu einer seemännischen Übung werden lassen. Die „Katrine" schlägt sich wacker, belegt aber diesmal „nur" einen fünften Platz. Peter und Jane bleiben mit der „Katrine" noch ein paar Tage in Flensburg, verbringen den Mai und Juli in der Ostsee, um dann wieder durch den Nord-Ostsee Kanal, die Elbe und die Nordsee entlang der ostfriesischen Küste zur englischen Ostküste zu segeln, wo die „Katrine" zu Hause ist.

Aber angefangen hatte alles mit dem Geruch von Teer ...

Martin Schulz

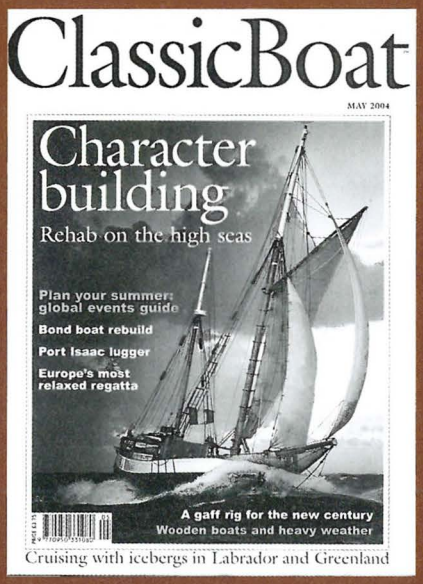
Katrine

Willow Wren

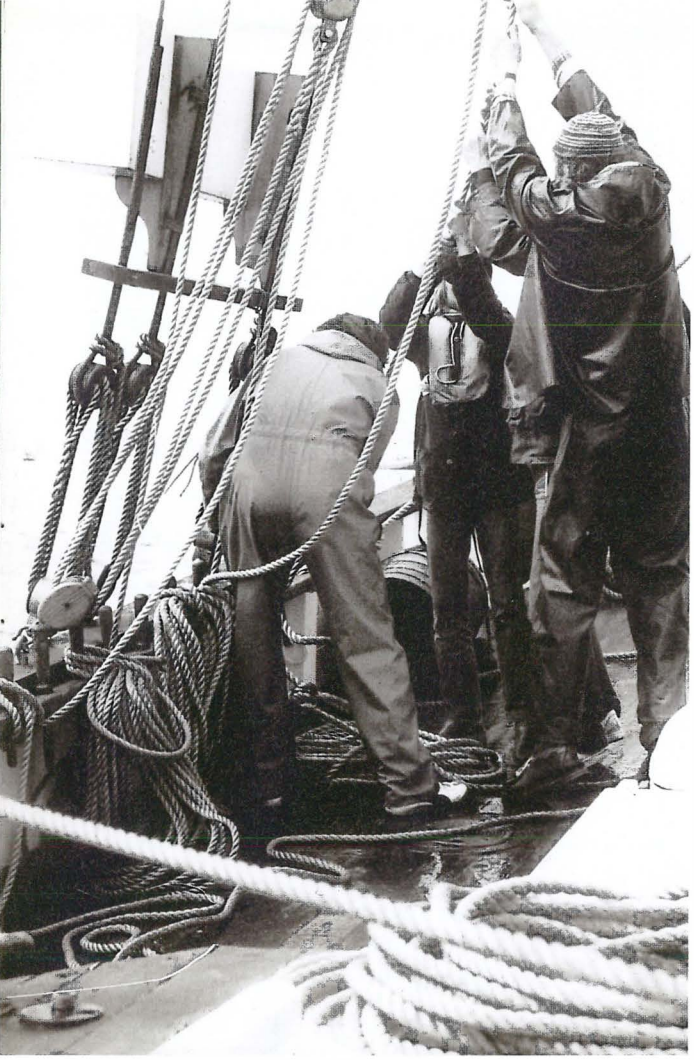
„Why Flensburg is rated as Europe's most relaxed regatta."

Das Titelblatt sagt es unmissverständlich: »Europe's most relaxed regatta«.
Drinnen folgen die Farbseiten unter dem Titel »A rum do« und das „winning your class positivly discouraged" ist. Wenn das nichts ist. Das Titelblatt gehört zu »Classic Boat« May 2004. Die englischsprachige internationale Zeitschrift ist nicht irgendein Magazin, sondern eben »Classic Boat«, eine Institution. Die Rum-Regatta des Vereins Museumshafen Flensburg ist Thema und erzählt wird natürlich über die Palmen an der Hafenspitze, die Stadtgeschichte Flensburgs mit St. Jan, St. Croix und St. Thomas und dem Rum. Thema ist natürlich auch die Besonderheit des einzigartigen maritimen Ensembles »Flensburg Rum and Navigation Museum« – »the traditional shipbuilding yard« – »attractive museums-haaven«. John Cadd bemerkt über die Rum-Regatta im Vergleich mit der größten südeuropäischen Veranstaltung in Brest: „The Rum-Regatta is the most varied fleet I have seen outside the Brest Festival. The Flensburg Regatta is more modest in size, resulting in a more intimate atmosphere." Die Preisverschleuderung ist für John Cadd im Vergleich zu „traditional regattas around the world" wirklich einzigartig. „Winning a *bugelbrett* suitable for use as a surfing board behind such a fast, winning boat" ist eben auch für Engländer mit Sinn für kautziges ‚very remarkable'.
Seit Jahren geben sich englische Kutter zur Rum-Regatta die Ehre. FAIR DAWN und SIONNACHAN sind Teil des Sammlungsbestandes des Flensburger Museumshafens. WILLOW WREN gehört schon lange zum Freundeskreis und Gloucester Schooner JOHANN EHLERS ist ebenfalls seit Jahren dabei. Engländer in der Ostsee?
Die Segelei auf der Flensburger Förde begann mit den englischen Ingenieuren, die hier den Bau der Eisenbahn und des Gaswerkes begleiteten. Sie brachten ihre Boote mit und veranstalteten 1855 die erste Regatta für »Lustböte« auf der Flensburger Förde. Wir berichteten darüber bereits in Heft Nr. 11. Und so können wir uns denn auch vorstellen, daß die große WILLOW WREN bemerkenswertes Aushängeschild für die Klassiker-Sammlung des Museumshafes wird. Der erweiterte »HISTORISCHE HAFEN FLENSBURG« ist politisch gewollt. Er kommt jetzt in die Realisierungsphase.
Und die internationale Bootswelt blickt mit »Classic Boat« nach Flensburg.
Billiger kann man Stadtmarketing nicht haben.

Rainer Prüß



25 Jahre Rum-Regatta, da hat man alle Wettervarianten durch. Viel Wind, wenig Wind, heiteres Flautenschieben, fleißiges Paddeln, hartes Gedränge an der Wendetonne, nasse Regenjacken, vollgelaufene Gummistiefel, T-Shirt- und Bikini-Wetter. Im Laufe der Jahre waren alle vorstellbaren Varianten mehr oder weniger oft eingetreten. Alle? Nein. Maiwetter mit Böen von 8-9 und Schneefegen an Deck hatten wir noch nicht – hat auch keiner mit gerechnet, aber dann ging es plötzlich los ...



RUM-REGATTA – DIE HARTE TOUR

„…und denkt daran: lieber heil und zweiter, als kaputt und breiter." Mahnende Worte bei der Skipperbesprechung an der Hafenspitze. „ …und hier noch der aktuelle Wetterbericht. Es soll ordentlich pusten mit Böen…usw." Die ersten Skipper werden schon ungeduldig. 6-7 Windstärken, das ist kein Problem. Da fangen ja die großen alten Schiffe erst richtig an zu laufen. „Das wird mal wieder 'ne schöne Rum-Regatta und nicht so 'ne Flautenschieberei!" Auf der ANA hat Peter ein Reff eingebunden. Muß ja nicht sein mit alle Plünn. Hält nur auf's Material und schneller wird's auch nicht. Hinter der Werft in der Wasserslebener Bucht drehen dann alle vor der Startlinie ihre Kreise. Schöner Wind. Eigentlich ist das Reff überflüssig. Katja mault. „Was soll denn das Reff, so gewinnen wir nie!" Ausreffen. ANA kann ja was vertragen. Dann geht die Post ab. Wir rauschen unter der dänischen Küste lang, Richtung Ochseninseln. Das Feld verteilt sich schnell bei so viel Wind. Plötzlich schlägt hart und unvermittelt eine Böe ins Rigg. ANA schaufelt das Deck durchs Wasser und rauscht davon. Aber über der Werft wird es düster. Dann geht alles ganz schnell. Der Wind nimmt massiv zu und plötzlich das Unerwartete. Die Luft wird weiß. Hagel peitscht ins Gesicht. Die Sicht ist weg. Alle Schiffe sind weg. Wir jagen durch eine weiße Hagelwand ins Nichts. Bange Minuten mit bohrenden Blicken. Erst nach einigen Minuten tauchen schemenhaft die ersten Schiffe wieder auf. Die Bauchdecke entspannt sich. Plötzlich realisieren wir, dass das Deck weiß ist und schon fliegt der erste Schneeball. Rum-Regatta im Winter! Dann gehen die Meldungen ein: Drei Beinahe-Kollisionen. Gustav Winklers Jolle OKSEØ ist gekentert, wird aber schon reingeschleppt. Und dann die Nachricht, die alle lähmt. Der offene englische Kutter CRANGON ist gesunken. Eine Horrorvorstellung für einen Veranstalter. Banges Warten. Sind alle wohlauf? Ist keiner zu Schaden gekommen? Dann klingelt das Handy und Erleichterung tritt ein. Alle sind heil davongekommen.

Jollen können kentern. Das liegt in der Natur dieses Bootstyps. Sie haben kein geschlossenes Deck und wenn der Wind sie auf die Seite drückt, laufen sie voll. Das geht schneller als das Lesen dieser vier Sätze. Kentern trainieren die Jugendlichen in den Segelclubs und es macht mit Optis sogar Spaß. Aber große schwere offene Kutter? Die Helfer waren gleich zur Stelle. Die DLRG hat die Besatzung abgeborgen. Auch das Polizeiboot war sofort am Ort. Einige der geborgenen, durchgefrorenen Segler werden schnell ins Krankenhaus gefahren. Da sitzen sie in der Ambulanz rum und klappern in den nassen Klamotten bis einer sagt: „Ich fühl' mich gesund, aber wenn ich hier noch lange rumsitz', werd' ich krank." Der Retter nimmt ihn mit nach Hause. Duschen. Heißgetränk. Alles o.k.! Dann in die Regattazentrale: „Macht euch keine Sorgen, es ist alles in Ordnung. Das Schiff heben wir wieder."

Später stellt sich heraus, dass das Auffinden der CRANGON auf dem Grund der Förde einem Puzzlespiel ähnelt. Niemand hat eine genaue Position genommen. Die Wasserbauer der Stadtwerke helfen mit Fahrzeugen. Doch der Taucher sucht vergeblich den Fördegrund ab. Tage danach sitze ich mit dem Eigner am Bildschirm und wir versuchen aus den Luftbildern, die ein Polizeihubschrauber gemacht hat, einen Ort zu definieren. Die Kenterstelle ist auf den Fotos festgehalten. Im Hintergrund eines Fotos ist auch eine Küstensilhouette zu sehen – Kollund. Diese Fotos hat die DLRG vom Solitüder Pavillon aus gemacht. Das ergibt mit den abgebildeten Häusern auf der Seekarte eine Standlinie. Außerdem ist auf den Fotos eine Strömungskante auszumachen. Sie läuft von Fahrensodde direkt durch die Unglücksstelle. Das ergibt weitere Puzzlesteine. Tage später läuft der offene Kutter unter Segeln in den Flensburger Hafen ein und macht im Museumshafen fest. Geborgen! Aber ein Bild des Jammers. In der Woche darauf überhole ich auf der Autobahn zufällig einen Tieflader Richtung Elbe. Obendrauf CRANGON. Traurige Heimkehr.

Rainer Prüß

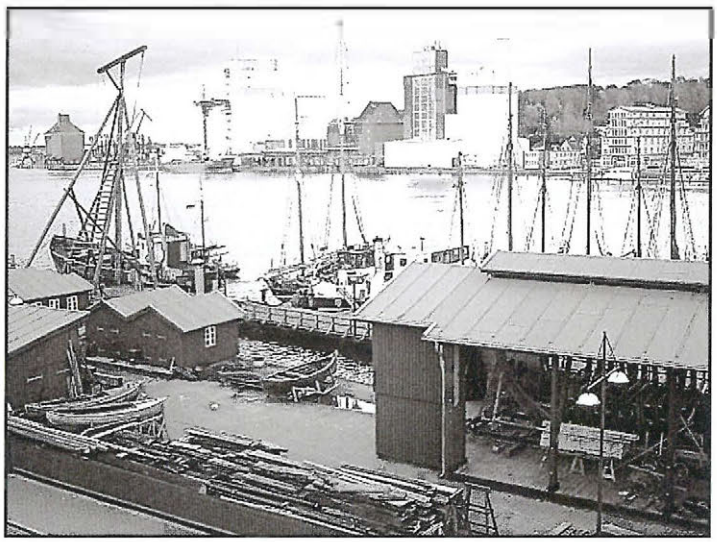
...an der Dansk Jagt wird weitergebaut !

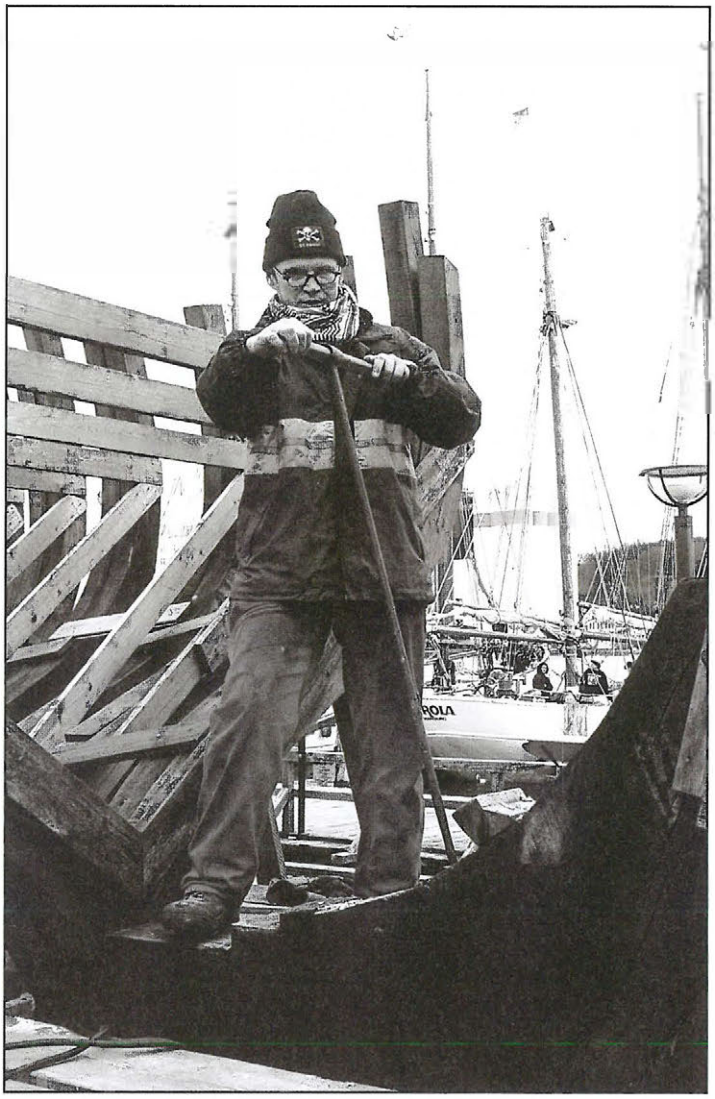
Auf dem Freigelände der Museumswerft wird´s noch lebendiger.

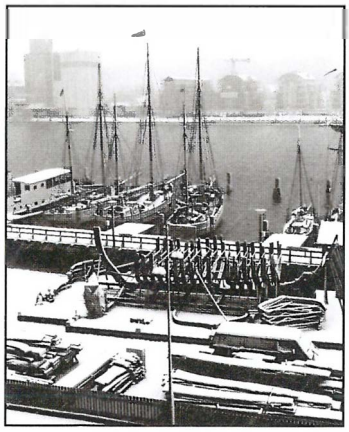
Viele sprachen bereits von der unendlichen Geschichte. Gemeint war die Dansk Jagt, ein Frachtensegler aus dem Jahre 1794, der von der Museumswerft in der großen Schiffbauhalle nachgebaut wird. Es begann am 8. Mai 1999 mit der Kiellegung unter freiem Himmel auf der Ostseite des Hafens. Ein Jahr später sollte das Schiff bereits zu Wasser gehen. Aber daraus wurde nichts, weil die Museumswerft von der Hafenostseite auf die Hafenwestseite verlegt und dort mit Europa- und Eigenmitteln völlig neu aufgebaut wurde und in dieser Zeit ruhten die Arbeiten an der Dansk Jagt. Vielmehr wurde sie noch einmal komplett auseinandergenommen, weil sie zum neuen Werftplatz auf der Hafenwestseite transportiert werden musste und die Brücken an der Hafenspitze mit 3,8 m Durchfahrtshöhe zu niedrig waren. Das war im März 2001 bei Wind und Regen und ich kann mich genau daran erinnern, wie Nina und Ole noch kurz vor Mitternacht die Spanten stapelten. Die anderen betonierten die Fundamentplatte für die große Schiffbauhalle, auf der nun schon seit 2002 Kiel, Steven und Spanten des Frachtenseglers zu sehen sind. Insgesamt hat sich für die Museumswerft alles sehr positiv entwickelt, obwohl seit Juni 2003 Löhne und Gehälter ohne öffentliche Förderung erwirtschaftet werden müssen. Deshalb sind unsere gemeinnützigen Projekte, wie „Schulschiff für Flensburg" oder „Dansk Jagten für den Flensburger Hafen" ohne begleitendes Sponsoring oder die Unterstützung unseres „Förderverein Museumswerft" nicht möglich. Aber nun geht es weiter mit unseren Dansk Jagten für den Flensburger Hafen. Seit dem Schleswig-Holstein-Tag und den Nautics wird beplankt. Jeder kann sehen, wie es vorangeht. Sie soll fünf Jahre nach der Kiellegung endlich zu Wasser gehen und zu besichtigen sein. Und möglicherweise auch dort, wo jetzt der Salondampfer ALEXANDRA liegt.

Der soll nämlich voraussichtlich einen neuen Anleger in Verlängerung der Neuen Straße bekommen. Und was wäre naheliegender, als dann gegenüber dem Schiffahrtsmuseum, am Museumshafen und bei der Museumswerft, die Dansk Jagt als Ausstellungsschiff festzulegen, damit sie Sommers wie Winters betreten werden kann und dem Besucher einen lebendigen Einblick in die Lebens- und Arbeitsbedingungen auf den kleinen regionalen Frachtenseglern vermitteln. Die Fotos zeigen die Arbeiten an der Dansk Jagt und auch 'ne Masse Volk drumherum.

Uwe Kutzner



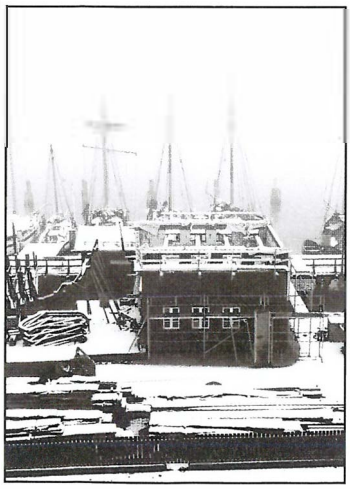


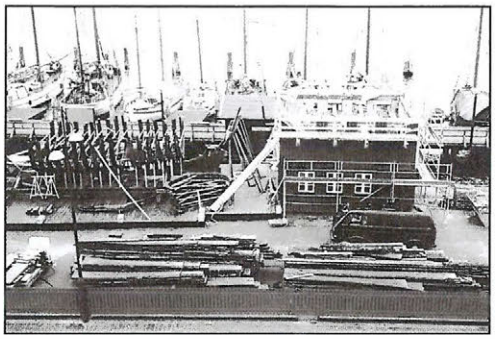


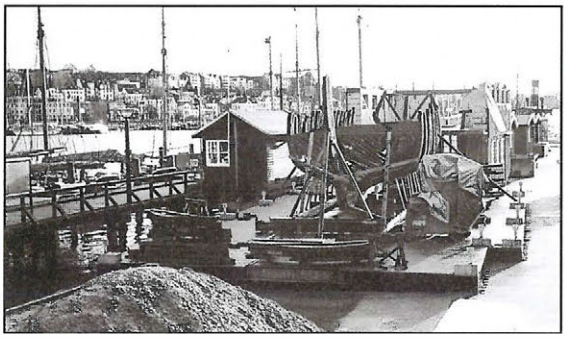
Nach langer Zeit wird sie wieder in die Hand genommen, die „DANSK JAGT"!

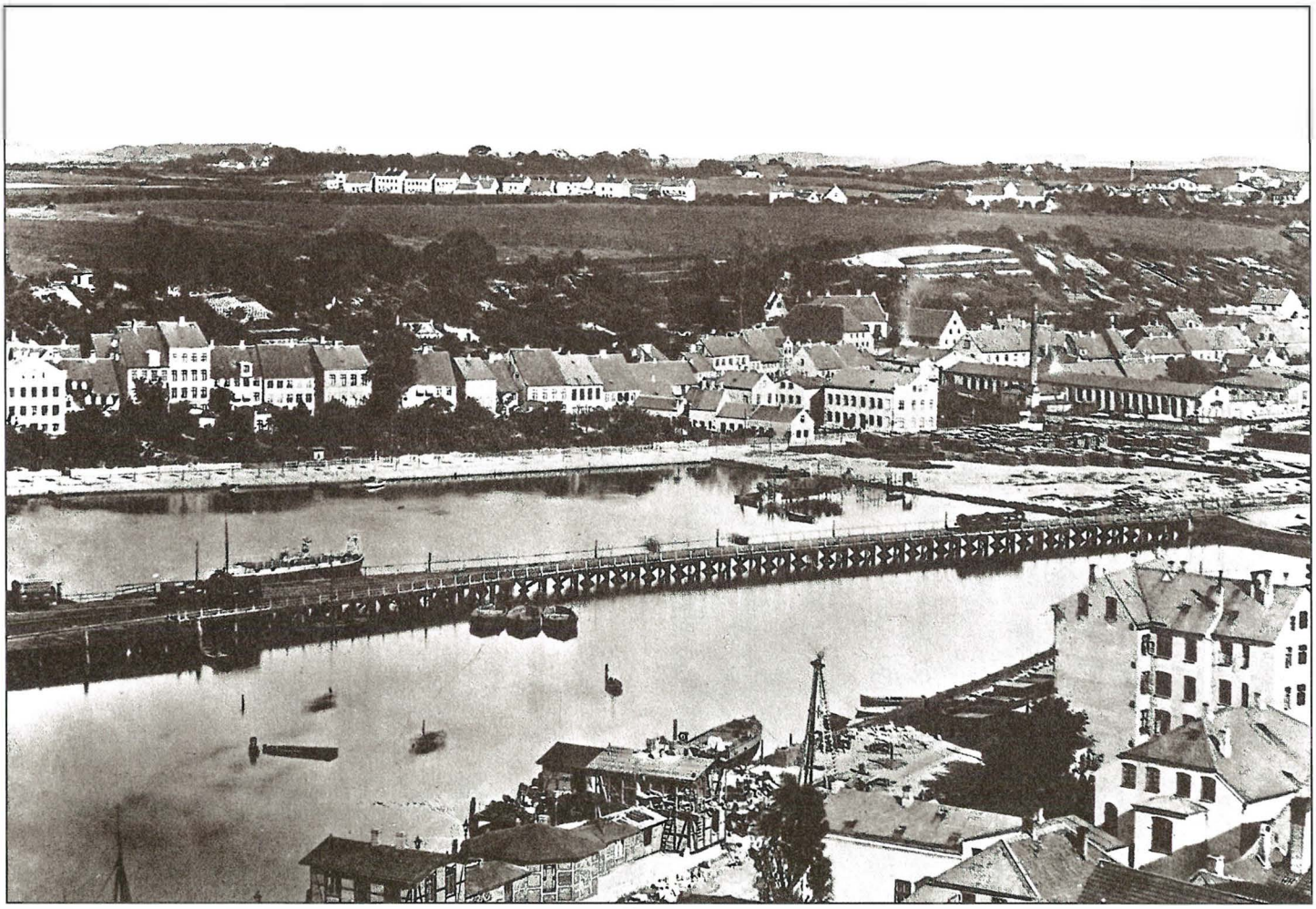
Im Jahre 2002 lag sie noch schneebedeckt brach herum. Nun geht es endlich wieder vorwärts.

Das Interesse ist groß und jeder kann beim Aufbau zuschauen.









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.

Flensburg – very british

Bildbetrachtung *von Rainer Prüß*

Das Foto trägt die Aufschrift: »Blick auf die im Jahre 1856 im Innenhafen errichtete Englische Brücke der früheren Bahnstrecke Tönning-Flensburg – und auf die östl. Stadtseite.« 1856? Östliche Stadtseite? Die Beschriftung des Fotos muß später erfolgt sein, denn zu der Zeit war Jürgensby noch nicht eingemeindet. Trotzdem sieht das ganze nicht nach Dorf aus, denn die Häuser an der östlichen Hafenkante sind z.T. viergeschossig. Das deutet auf rasantes Wachstum hin. Der ganze Ostrücken ist zwar noch nicht bebaut, aber im Hintergrund zerschneidet schon eine einsame zweigeschossige Häuserzeile die Landschaft. Die Glücksburger Straße? Die gesamte Szenerie sieht ziemlich fremd aus, besonders die lange Steganlage mitten im Hafen. Ist das tatsächlich Flensburg?

Englische Brücke? Flensburg hat viele englische Spuren. Die Engländer waren rege. Ihre Spekulation war klar kaufmännisch. Wenn ein Dampfer von England um Skagen herumfahren mußte, um in die Ostsee zu gelangen, war das nicht ohne Risiko. Das Schiff konnte im berüchtigten Skagerrak verloren gehen. Außerdem war es bitter, für nichts und wieder nichts den dänischen Sundzoll bezahlen zu müssen. Ärgerliches Geld. Die Idee war deshalb einfach und überzeugend: Die Schiffe fahren von England quer über die Nordsee nach Tönning. Dort wird die Ladung auf die Eisenbahn verladen, quer durch die jütische Halbinsel nach Flensburg transportiert, dort wieder auf's Schiff umgeladen und dann ab in die Ostsee. Die Engländer handelten kurz entschlossen. 1854 kam die erste Bahnlinie: Tönning-Flensburg. 1856 wurde die englische Brücke an der Hafenspitze errichtet. »Schnittstelle« würde man heute auf neudeutsch sagen. An der Hafenspitze kam die Eisenbahn an. Dort war der Hafen flach, also mußte eine Anlegebrücke weit in den Hafen vorangetrieben werden, damit die großen Dampfer genug Wassertiefe hatten und nicht auf Schiet liefen. Heute wissen wir, daß die Idee aus verschiedenen Gründen wirtschaftlich nicht erfolgreich war. Die Brücke wurde 1883 abgerissen.

Und die östliche Hafenkante? Hier sieht alles sehr ordentlich aus. Wie im Raster stehen akurate Pfahlreihen an einer sauberen Küstenlinie. Keine genormten Tennisplätze – nein, hier trocknen die Fischer ihre Netze. Die Standardisierungsbemühungen der frühen Industrialisierung haben offensichtlich sogar schon Auswirkung auf die freiheitsliebenden Fischer. Zeitgeist. Kein Wunder, die große Eisengussfabrik von Jepsen liegt in direkter Nachbarschaft. Man erkennt klar die Dampfkesselhäuser und die typischen Industriehallen.

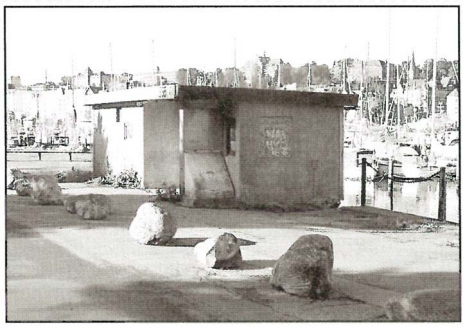
Im Bildvordergrund liegt der Dampferpavillon. Er wirkt vor diesem Hintergrund fast wie ein Relikt aus alter Zeit. Diese geschachtelten kleinen Fachwerkbauten lägen heute etwa auf Höhe der Einfahrt Speicherlinie beim Gebäude der Fördereederei Seetouristik. Auch am Pavillon wird gerade gebaut. Der Treffpunkt der Reeder wird offenbar zu klein. Die Flotte wird größer. Flensburg ist im Aufbruch und baut wie im Rausch. Und die Engländer helfen. Englische Ingenieure errichten auch das Gaswerk. Zwischendurch gehen sie auf ihren mitgebrachten Booten segeln. Nur so zum Spaß. Flensburg staunt. Aber damit kommt 1855 die Freizeitsegelei an die Förde.

Flensburger Impressionen

Der Gavin-Schuppen auf der Hafenostseite sorgt bei vielen Betrachtern für Rätselraten. Eine sonderbare Form für einen Kailagerschuppen. Des Rätsels Lösung ist ganz einfach. Das Gebäude hat mit Schiffen nichts zu tun. Aber mit Hafen. Seeflieger-Flughafen! 1921 wurde die stadteigene Fliegerhalle der Marine bei Fahrensodde demontiert und als Lagerhalle für die Fa. Schenker & Co. am Hafenostufer wieder aufgestellt. »Recycling«. Die restlichen Anlagen der Seefliegerei bei Fahrensodde mußten zerstört werden, denn Deutschland durfte nicht mehr fliegen. Jetzt fliegen die weinseligen Möven und die Frittentauben um die Flieger-Halle und warten auf ebenso hochfliegende Pläne. Bis dahin herrschen dort italienische Verhältnisse. Wenn die aufhören, kann man die Halle ja wieder als Hangar zur Modernisierung des Flughafens Flensburg benutzen und daraus einen Museumsflugplatz machen. Passend zu den anderen Gebäuden. Power for the Tower. Und nur für Doppeldecker. Mit Kopfstand. Echtes Alleinstellungsmerkmal. *R.P.*

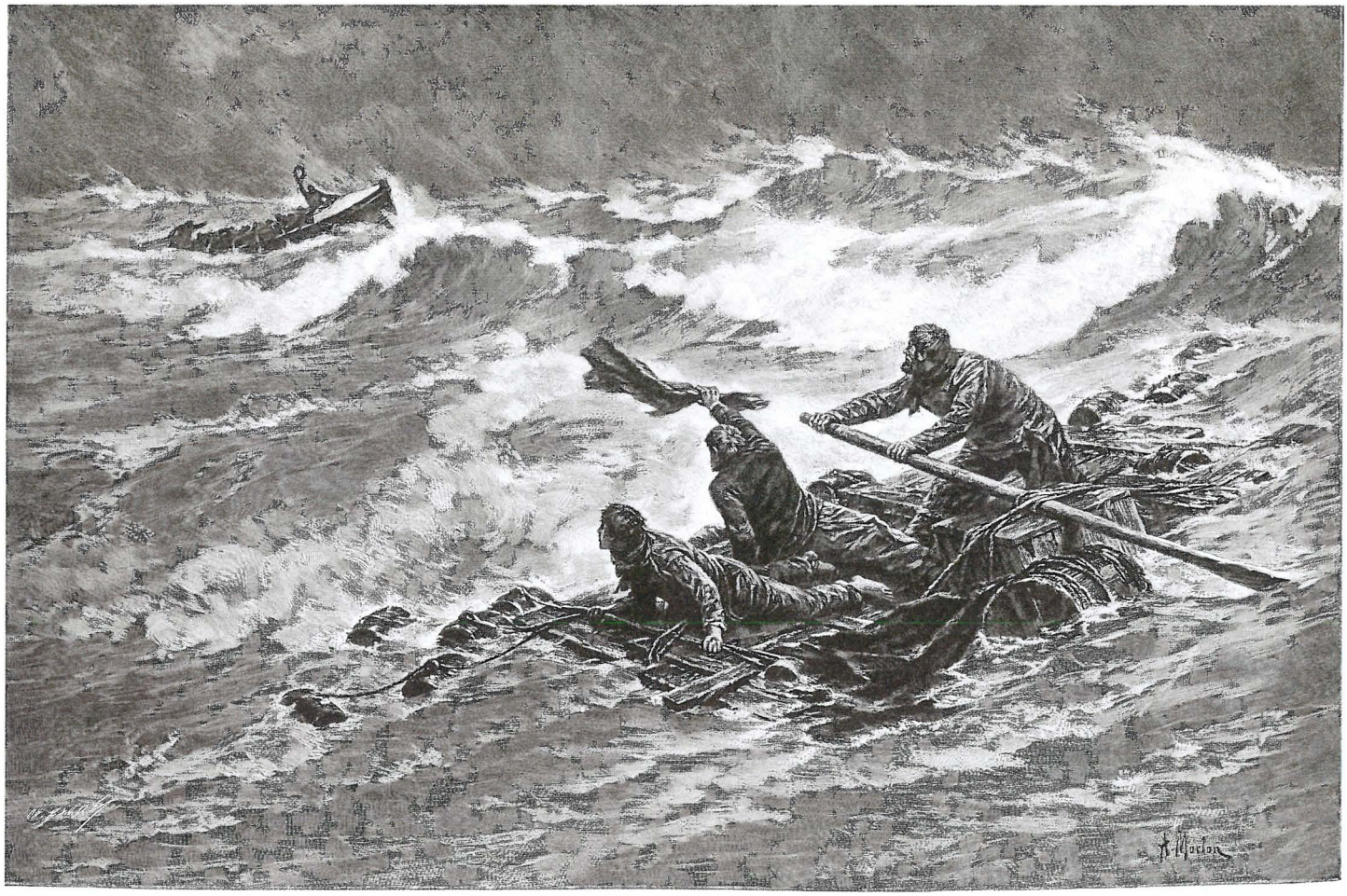
Flieger – grüß' mir die Sonne...

In der Reihe »Flensburger Kostbarkeiten« aus dem neuen Konzept der »Perlenkette« um den Flensburger Erlebnishafen zeigen wir hier eine besonders delikate Perle. Dieses touristische Kleinod strahlt mit seiner ganzen Leuchtkraft auf der Hafenostseite und führte bereits zu architektonischen Wallfahrten international renommierter Architekten und Denkmalspfleger. Die subtile Farbgebung, der gekonnte Umgang mit dem Detail, die ausgewogenen Proportionen und die bemerkenswert noble Zurückhaltung bei der Einfügung der graphischen Elemente in den Baukörper verweisen hier auf eine architektonische Meisterleistung. Das kleine Bauwerk fügt sich besonders durch seine Maßstäblichkeit harmonisch in die Gesamtstruktur der Perlenkette des »Erlebnishafens« ein. Die landschaftsgestalterische Komponente mit Zitaten chinesischer Steingartenkultur rundet das Ensemble feinsinnig ab. So sprechen denn die Denkmalschützer schon lange über den bemerkenswerten »städtebaulichen Akzent«, den das Gebäude an dieser Stelle setzt. Es wurde durch die Architektenkammer bereits für den Bundespreis „Gute Form" nominiert. Dort konkurriert es mit dem Kanzleramtsbungaklo und wird als Favorit gehandelt. *R.P.*

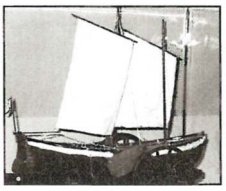


Alles Lego...

Apfelfahrt vom 15. bis 17. Oktober 2004!



Seenotrettung im Wandel der Zeit



Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) zu Gast im Flensburger Schiffahrtsmuseum

In den Sommermonaten machte die DGzRS mit dieser Sonderausstellung in Flensburg auf sich aufmerksam. Ein zusätzliches Rahmenprogramm mit vielen Aktivitäten zog zahlreiche Besucher an, die sich über die Arbeit und Leistungen dieses Seenotrettungsdienstes informieren wollten. Eine Reihe von faszinierenden Großbildern, historisches und neuzeitliches Rettungsgerät sowie maßstabsgetreue Schiffsmodelle machen den Fortschritt deutlich, den die DGzRS seit ihrer Gründung im Jahr 1865 zu verzeichnen hat – vom Ruderrettungsboot, das im Alarmfall vom Pferdegespann ins Wasser gezogen wurde, bis zum modernen Seenotkreuzer. Die spannenden und informativen Filme der Seenotretter und Sonderaktionen runden das Programm ab.

Über 3.500 Menschen wurden in den ersten 50 Jahren des Bestehens der DGzRS von den Besatzungen der Ruderrettungsboote aus Seenot gerettet. Häufig unter Einsatz des eigenen Lebens fuhren diese Männer hinaus ohne nautische oder technische Hilfsmittel, und waren dabei in den zumeist offenen Booten selbst wehrlos den Gewalten der See ausgeliefert. Und viele von ihnen blieben auf See; manchmal passierte das Unglück erst dann, wenn die Geretteten schon übernommen waren und sich in Sicherheit wägen konnten. Grafiken zeigen die Rettung aus Seenot, u.a. das Aussetzen eines Rettungsbootes an der Küste. Beinahe unmenschliche Anstrengungen waren in der Zeit der Ruderrettungsboote nötig, um mit Muskelkraft Schiffbrüchige zu erreichen. Innerhalb kurzer Zeit hatte sich das Bewusstsein der Bevölkerung auf den Inseln und an der Küste von der fatalistisch geprägten Gleichgültigkeit gegenüber der Not von Menschen auf See zum selbstlosen, aufopferungsvollen Einsatz gewandelt. Auch als die Schiffe – dampfgetrieben – schneller und größer wurden, kamen die einfachen Ruderrettungsboote noch zum Einsatz. 1911 wurden von Seiten der DGzRS erste Versuche unternommen. Jedoch erst die Entwicklung des Dieselaggregats ließ die Umstellung auf Motorrettungsboote zu. Hosenboje mit Raketenapparat und Leinenkasten vermitteln ein Bild aus den Anfängen des Seenotrettungswesen. 609 Menschenleben wurden in der Zeit zwischen 1865 und 1915 mit Hilfe der Raketenapparate aus Seenot gerettet. Doch auch noch später – bis in die vierziger Jahre – wurden die Schießgeräte eingesetzt. Häufig scheiterte der Einsatz der Raketen daran, dass die Besatzungen der havarierten Schiffe mit der hinübergeschossenen Leine nichts anzufangen wussten. Daher wurde an der ersten Leine immer eine mehrsprachige Tafel befestigt, auf der die wesentlichen Arbeiten und Kommandos für die Schiffbrüchigen aufgeführt waren. Bereits vor der Gründung der DGzRS im Jahr 1865 haben andere Seenotrettungsdienste die ersten Versuche mit den Raketenapparaten durchgeführt. Erst mit dem deutschen Apparat wurden ab etwa 1868 Reichweiten bis zu 500 Metern erreicht. Einmal an Bord des Havaristen in die Hosenboje eingestiegen, konnte den Schiffbrüchigen eigentlich nichts mehr passieren. Der Auftrieb des Rettungsringes verhinderte das Untertauchen, auch wenn der Gerettete durch das Wasser gezogen werden musste. Die starken Arme der Rettungsmänner am Strand sorgten dafür, dass von den gestrandeten Schiffen Mann für Mann abgeborgen werden konnte.

Heute verteilen sich auf 54 Stationen entlang der deutschen Nord- und Ostseeküste insgesamt 61 Einheiten der Rettungsflotte. Viele Seenotkreuzer operieren zudem von Seepositionen aus. Alle stehen in direkter Verbindung mit der SEENOTLEITUNG BREMEN, von der alle Einsätze koordiniert werden.

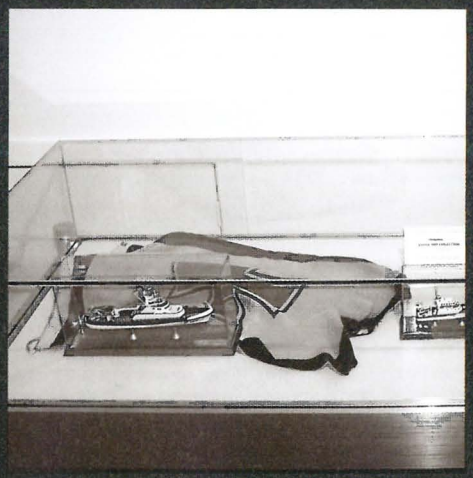
Der 3. Oktober 1990 war ein historischer Tag auch für das deutsche Seenotrettungswesen. Mit der Wiedervereinigung wurde der Rettungsdienst an den Küsten Mecklenburg-Vorpommerns wieder in die DGzRS integriert. Wenig später konnte auf der Station Warnemünde der neue Seenotkreuzer VORMANN JANTZEN seine Dienste aufnehmen. „Die Not der Schiffbrüchigen in unseren Gebieten von Nord- und Ostsee ist eine humanitäre Verpflichtung für uns alle. Wir alle profitieren vom Handel über See und von der Fischerei – und als Urlauber, Passagier auf einer Fähre oder einem „Ausflugsdampfer" oder Wassersportler lernen wir das Meer zumeist von seiner angenehmen Seite kennen. Die Seenotretter aber müssen bei jedem Wetter, zu jeder Zeit raus." Die DGzRS nimmt zur Erfüllung ihrer Aufgaben keinerlei staatliche Mittel in Anspruch. Sie ist auf Mitgliederbeiträge bzw. auf Spenden angewiesen. Und sie ist natürlich auf ihre Schiffe angewiesen. Mit einer Länge von 46 Metern und einer Verdrängung von über 400 Tonnen ist die HERMANN MARWEDE der größte Seenotkreuzer in der Flotte der DGzRS. Seine drei Motoren mit insgesamt 10.000 PS verleihen ihm eine Geschwindigkeit von 26 Knoten. Der 61. DGzRS-Kreuzer hat einen neuen, den Delta-Rumpf, der im Heckbereich breiter ist als am Bug. Diese Form läßt eine größere Stabilität zu, das Schiff ist besser zu manövrieren. Auch andere Gründe sprechen für den Neubau. Die Einsatzbedingungen haben sich verändert auf Grund längerer Starkwindbedingungen und von Stürmen. Außerdem gibt es ansteigende Zahlen im Seeverkehr, vor allem in der Passagierschifffahrt. Stationiert ist die HERMANN MARWEDE in exponierter Lage in der deutschen Bucht, auf der Nordseeinsel Helgoland.

Ein kunsthistorischer Exkurs: In der Ausstellung wird auch ein Gemälde von Heinrich Petersen-Angeln „Das Rettungsboot" (von 1886) gezeigt. Der Maler Heinrich Petersen-Angeln wurde 1850 in Westerholz an der Flensburger Förde geboren. Seinem Namen fügte er später den der Landschaft Angeln hinzu. Er gehört zum Künstlerkreis der Ekernsunder Maler. Als solcher wird er auch als „Maler der Nord- und Ostsee" bezeichnet.

Gemälde von Heinrich Petersen-Angeln „Das Rettungsboot" von 1886

Anschauliche Modelle über die Rettungsarbeit

Mit einer Länge von 46 Metern und einer Verdrängung von über 400 Tonnen ist die HERMANN MARWEDE der größte Seenotkreuzer in der Flotte der DGzRS.



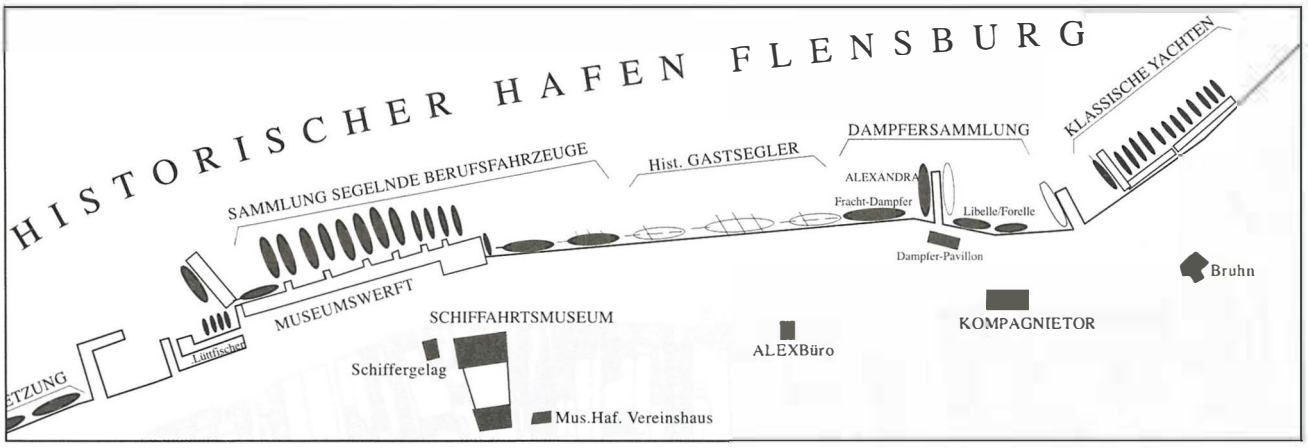
Auch die Sammelschiffe haben schon Geschichte …

Das Gemälde „Das Rettungsboot" wurde 1886 auf einer Ausstellung in Berlin gezeigt. Bei den Vorarbeiten für dieses Gemälde suchte er Hilfe bei dem mit ihm befreundeten Fotografen Wilhelm Dreesen: „Augenblicklich male ich ein großes Motiv »Ausfahrendes Rettungsboot« und ein zweites „Sturm bei Vlissingen". Wenn ich nur für das erste Bild hier ein paar alte Fischer haben könnte mit Südwester und Ölzeug; aber das ist hier nicht möglich. Die Ruderer sind nahmlig 6 Zoll groß und müssten deshalb recht echt und in der Bewegung richtig sein. Sie haben wohl nicht zufällig Fischer in der beifolgenden Stellung aufgefaßt …? " Das Bild galt als verschollen, bis es jetzt im Kunsthandel auftauchte. Im Flensburger Schiffahrtsmuseum wird es zum ersten Mal wieder der Öffentlichkeit präsentiert.

Am 18. Juni bewältigte die DGzRS einen überaus erfolgreichen Aktionstag in Flensburg. Über 1.000 Schaulustige trafen sich beim Open Ship, am Info-Mobil, bei den Filmvorführungen im Museum oder auf dem Hof zu einer DGzRS-Modellbootsschau. Besonderer Anziehungspunkt waren die beiden Schiffe, der Seenotkreuzer HANNES GLOGNER sowie das Seenotrettungsboot WERNER KUNTZE, die beide am Schiffbrückkai lagen und deren Vorleute und Rettungsmänner gern alle Fragen beantworteten. Kurz vorm Ende der Ausstellung lud die DGzRS noch einmal zum Vortrag ins Museum. Ein neuer Film wurde präsentiert: „Klar P 3! – Handeln, bevor etwas passiert!" Packende Schwerwetterfahrten auf hoher See, Feuerbekämpfung an Bord eines Fährschiffs, Behandlung von Erkrankten und Verletzten im Bordhospital sowie die spannungsgeladene Atmosphäre in der SEENOTLEITUNG BREMEN vermittelten in eindrucksvollen Bildern die Leistungskraft dieses Seenotrettungswerks.

(unter Verwendung von Ausstellungstexten und Info-Material)

Dr. Jutta Glüsing



Es geht los!

Jetzt ist es amtlich: Alle Ampeln stehen auf Grün. Das Konzept HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG wird im Flensburger Rathaus nicht nur fraktionsübergreifend getragen, sondern auch von der Landesregierung gefördert.
Bei seinem Besuch im Flensburger Rathaus am 10. September 2004 gab Wirtschaftsminister Rohwer eine klare Förderzusage und gab auf der anschließenden Pressekonferenz eine eindeutige Bewertung ab:
„Das Projekt ist aus der Sicht des Landes von größter Bedeutung. Dieses Konzept der Attraktivitätssteigerung und Erweiterung zielt ja darauf ab, diesen Bereich noch attraktiver zu machen, zusätzliche historische Schiffe anzusiedeln, die Kulisse insgesamt lebendiger zu gestalten und das gesamte Bild des Hafens und der Altstadt weiter zu verbessern. Das ist ein gutes, vernünftiges Konzept. Es ist zudem von ehrenamtlichem Engagement getragen, dessen Kompetenz international anerkannt ist. Wir wären ja mit dem Klammerbeutel gepudert, wenn wir dies es nicht nutzen würden."

Die Landesregierung fördert die derzeit angesetzten Grund-Investitionen von ca. 700.000 EUR mit einer Förderquote von 60%. Ein regionales Unternehmen hat darüber hinaus bereits ein Sponsoring von 250.000 EUR zugesagt, denn das Projekt ist auf eine lange Entwicklungszeit angelegt und umfasst die gesamte Einbindung des Quartiers Norderstraße/Schiffbrücke mit den angrenzenden Gängen und Höfen. Es soll insgesamt zu einer Belebung der Altstadt führen und auch die Phänomenta an die Innenstadt anbinden.

Das Konzept zielt auf eine intensivere Anziehungskraft auf Tages- und Übernachtungstouristen. Der Flensburger Hafen soll nicht nur zu den Großveranstaltungen Anziehungspunkt sein, sondern das Attribut »ganzjährig geöffnet« tragen. So sind sich denn auch die meisten Kaufleute einig: „Wir brauchen die Besucher das ganze Jahr und nicht nur zu Spitzenzeiten."

Im Rahmen der Umgestaltung der Hafenwestseite steht zunächst der Neubau einer Dampfer-Anlegebrücke für die ALEXANDRA und weiterer historischer Maschinenfahrzeuge auf der Arbeitsliste, dazu ein historischer Dampferpavillon (siehe auch Seite 24), sowie die Schaffung einer Schwimmsteganlage für die Sammlung und Präsentation klassischer Yachten. Dazu gehören natürlich die notwendigen Einrichtungen zur Infrastruktur, Toilettenanlagen, Strom, Wasser usw, also Ver- und Entsorgung, denn auch der geplante Gästehafen für historische Gastsegler braucht dringend diese Serviceeinrichtungen, wenn wir die Flotte der großen 2- und 3-Master nach Flensburg ziehen wollen. Innerhalb dieses Konzeptes werden natürlich die Belange der bestehenden Fahrgastschiffahrt berücksichtigt. Flensburg braucht die Fördeschiffahrt, ganz egal, ob klein oder groß. Jeder muß hier seinen Platz finden. Die Touristen wollen doch Hafenrundfahrten und sie wollen raus auf die Förde und die ALEXANDRA kann das alleine nicht leisten.

Nach den ersten Schritten werden Maßnahmen zur weiteren Anbindung der Altstadt erfolgen müssen. Das Flanieren an der Uferpromenade darf nicht durch den rasanten Verkehr an der Schiffbrücke total unterbrochen werden. Wir müssen hier Übergangsmöglichkeiten schaffen, die die Neue Straße, den Oluf-Samson-Gang, den Herrenstall, die Norderfischerstraße und die Höfe reizvoll einbeziehen. Teil der konzeptionellen Überlegungen ist auch eine Umgestaltung der Uferfläche an der Schiffbrücke. Hier muss längerfristig eine für alle Seiten befriedigende Lösung gefunden werden, denn das Sahnestück Uferpromenade sollte man nicht zuparken, sondern zum attraktiven Anziehungspunkt machen. Das kleine Parkhaus Segelmacherstraße hat ein Aufnahmevermögen, das dem des gesamten Uferparkplatzes entspricht. Vielleicht liegt hier für die Zukunft ein Lösungsmodell in einem weiteren kleinen Parkhaus.
Natürlich bietet das alles viele Möglichkeiten für maritimes Flair, Nautiquitäten-Läden, Souvenir-Shops, Galerien für maritime Malerei usw. Warum soll man hier nicht auch ein altes Kapitänshaus besichtigen können oder ein historisches Reedereikontor. Das Schiffahrtsmuseum mit dem neuen Dampferhaus wird dann Kern der gesamten Anlage und auch Dampflokomotiven könnten wieder häufiger am Hafen fahren.

Die aktuelle Entwicklung wurde in Flensburg auch von Seiten der Wirtschaft durchweg positiv aufgenommen. Die Industrie- und Handelskammer unterstützt seit längerem das Projekt und Stimmen aus der Flensburger Wirtschaft geben eindeutige Signale, wie z.B. Oliver Berking: „Der Museumshafen ist seit vielen Jahren eine wirkliche Bereicherung für unsere Stadt. Wenn nun noch alte Dampfer und klassische Yachten dauerhaft in unsere Stadt kommen, dann wird Flensburg mit einem solchen historischen Hafen und den drei Großveranstaltungen Rum-Regatta, DampfRundum und Robbe & Berking Classics endgültig auch international zu einem Mekka für alle Freunde der Seefahrt." Und daß das positive wirtschaftliche Folgen hat, ist außer Zweifel.
Natürlich sind auch die Kaufleute und Gastronomen der »Lebendige Altstadt Hafen/Nordertor e.V.« angetan von der bevorstehenden Entwicklung und haben jede erdenkliche Hilfe und Zusammenarbeit zugesagt.

Rainer Prüß

MIX
NORDERSTRASSE
SCHIFFBRÜCKE

Herzlichen
Glückwunsch ...

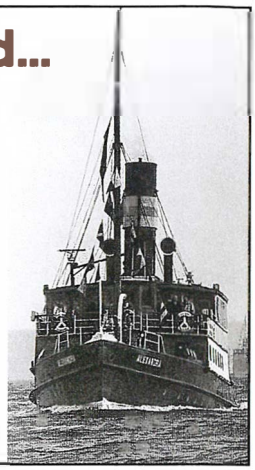
... die Entscheidung über die Realisierung des Konzeptes **»HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG«** ist gefallen. Wir freuen uns über diese Entwicklung und bedanken uns bei den beteiligten maritimen Organisationen und Institutionen und bei den verantwortlichen politischen Entscheidungsträgern.
Dieses ist ein wichtiger Schritt für die touristische Vermarktung Flensburgs und die Entwicklung einer lebendigen Altstadt. Wir werden das Projekt mit allen Möglichkeiten unterstützen.

Lebendige Altstadt Hafen/Nordertor e.V.
Horst Prüssing, Vorsitzender
Dr. Frank Markus Döring, Geschäftsführer

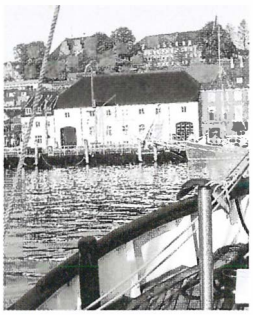
Werden Sie Mitglied...

...im Förderverein Salondampfer „Alexandra" e. V.

Bei Interesse wenden Sie sich an den:
Förderverein Salondampfer „Alexandra" e. V.
Liegeplatz gegenüber dem
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Postfach 16 16 | 24906 Flensburg
Schiffbrücke 22 | 24939 Flensburg
fon 0461 | 2 12 32 fax 0461 | 2 12 47
Tel. am Liegeplatz 0461 | 17190
während d. Fahrt 0171 | 3164007
email DampferAlexandra@aol.com
www.dampfer-alexandra.de



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 ...

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

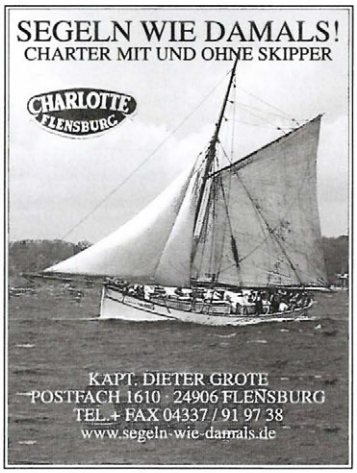
FLENSBURGER SCHIFFAHRTS MUSEUM
RUM-MUSEUM

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

MARGARETHE

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 Tömpläne:
Segelkontor Flensburg Birgit Wulf
Norderstr. 86, 24939 Flensburg,
Tel/Fax: 0461/24628
E-Mail: info@segelkontor-flensburg.de
www.segelkontor-flensburg.de
Bordtelefon: 0172/ 4526444

SEGELN WIE DAMALS!
CHARTER MIT UND OHNE SKIPPER



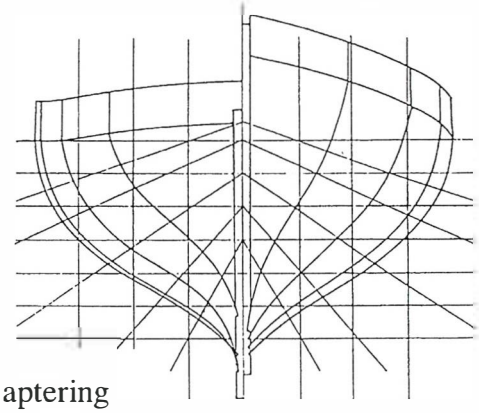
KAPT. DIETER GROTE
POSTFACH 1610 · 24906 FLENSBURG
TEL.+ FAX 04337 / 91 97 38
www.segeln-wie-damals.de

Maritime
Geschenkartikel
Bootsbeschläge

Wassersport- und
Regenbekleidung
Angelzubehör

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

Kvalitetsarbejdeudføres af faglært bådebygger



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

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

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

Henning Boëtius

Die blaue Galeere

Der neue große historische Roman

Nur knapp ist der holländische Maler Jan Massys den Fängen der Inquisition entkommen. Nach einer langen Irrfahrt quer durch Europa findet er 1550 Zuflucht in der Hafenstadt Genua. Er, der Frau und Kinder in Antwerpen zurücklassen musste, scheint alles verloren zu haben und an einem Tiefpunkt seines Lebens angelangt zu sein. Da erhält er den Auftrag, das Portrait des mächtigsten Mannes der Stadt zu malen. Sein Name: Andrea Doria, ehemaliger Korsar, jetzt wichtigster Admiral von Kaiser Karl V. im Kampf gegen die osmanische Bedrohung der Mittelmeerküsten. Massys ahnt nicht, dass er über sechs Jahre im Banne des ebenso rätselhaften wie charismatischen Doria in der Stadt verbringen wird. Und dass der Auftrag sein Leben für immer verändern wird.
„Die blaue Galeere" ist der neue Roman von Henning Boëtius, Autor des internationalen Bestsellers „Phönix aus Asche".

416 Seiten
Format: 135 x 215 mm
btb Goldmann Verlag
ISBN 3-442-75100-4
22,90 EUR

Andreas Köpke

Der Gaffelfreund

Tipps und Tricks zum Segeln mit Gaffelrigg

Alte Schiffe mit ihren interessanten Takelagen werden immer beliebter. Diese überarbeitete zweite Auflage liefert die dafür nötige „Betriebsanleitung". Der Autor Andreas Köpke, selbst erfahrener Gaffelsegler, beschreibt nicht nur alle Details und deren Zusammenwirken, sondern liefert auch viele praktische Hinweise. Erläuternde Zeichnungen und viele Fotos illustrieren anschaulich die Texte. Neulinge werden in das Segeln mit den gaffelgeriggten Schiffen eingewiesen, Salzbuckel bekommen wertvolle Anregungen.

288 Seiten mit Zeichnungen und Fotos
Format: 175 x 245 mm
Palstek Verlag
ISBN 3-931617-03-3
22,50 EUR

Klaus Brinkbäumer
Clemens Höges

Die letzte Reise

Der Fall Christoph Columbus

Ein Team aus Wissenschaftlern und Tauchern untersucht ein jahrhundertealtes Wrack in der Karibik, Historiker spüren in Dokumenten die dubiosen Geldgeber des Columbus auf. Zwei Spiegel-Autoren erzählen im Licht neuer Erkenntnisse die Tragödie des großen Entdeckers. Die vierte und letzte Reise des Christoph Columbus in die Neue Welt endete in einer Katastrophe: Nach schweren Kämpfen mit Indianern, nach Stürmen, Verrat und einer Meuterei verliert er alle Schiffe. Krank, halb wahnsinnig und fast blind, rettet er sich nach Spanien, wo Feinde dafür gesorgt haben, dass er in Ungnade fällt. Dieses kaum bekannte Drama des Columbus steht im Mittelpunkt der biographischen Erzählung des Buches. Es erzählt auch einen Wissenschaftskrimi: Experten haben in jahrhundertealten Dokumenten die Spur des Mannes verfolgt, der Columbus finanzierte – seine Identität könnte erklären, warum Columbus die Ureinwohner Amerikas mit den Augen eines Sklavenhändlers ansah. Andere Forscher untersuchen ein geheimnisvolles Wrack in der Karibik. Eine der Karavellen des Columbus?

478 Seiten mit Seekarten
Format: 145 x 215 mm
Deutsche Verlags-Anstalt
ISBN 3-421-05823-7
19,90 EUR

Richard Platt

Piraten

Informatives Kinderbuch mit Piratenflagge

Entdeckt die Welt der Piraten. Bereits im zweiten Jahrtausend vor Christus machten die ersten Seeräuber das Mittelmeer unsicher und plünderten zahllose Handelsschiffe. Bald waren die Piraten als Furcht und Schrecken der Weltmeere bekannt. In diesem Buch wird die spannende und wahre Geschichte der Seeräuberei geschildert: Wie alles anfing. Wie die Schiffe geentert wurden. Was mit dem Diebesgut passierte. Wie die Piraten bestraft wurden und vieles mehr.
Außerdem kann man das Schicksal einer Gruppe unbekannter Piraten verfolgen: Werden sie das fremde Schiff in ihre Gewalt bringen? Oder müssen sie mit leeren Händen fliehen? Ist das Leben auf See unter der Totenkopf-Flagge wirklich nur aufregend und gefährlich?

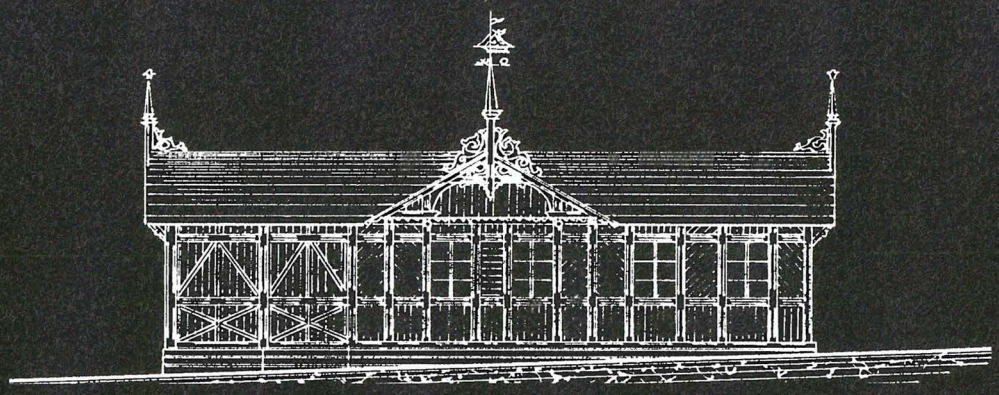
32 Seiten, Bilderbuch
Format: 263 x 306 mm
Die Deutsche Bibliothek
ISBN 3-7607-4779-5
15,90 EUR

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

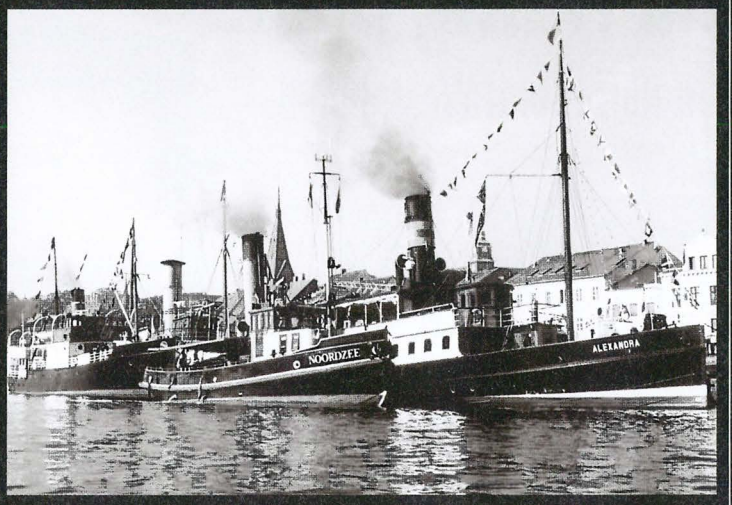
Das Konzept HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG geht in die Umsetzungsplanung. Die ALEXANDRA wird dabei an den Schiffbrückkai vor dem Kompanietor zurückkehren. Dort war schon früher ihre Anlegebrücke. Hier soll sie den Kern der neuen DAMPFERSAMMLUNG bilden. Teil dieses Ensembles wird ein historischer Pavillon werden. Die Replik eines Gebäudes, das schon früher am Hafen stand. Manche Flensburger werden sich erinnern.



Dampfer Pavillon

Kapitän Wolfgang Weyhausen freut sich. Die ALEXANDRA erhält eine neue Anlegebrücke. Dann kann die alte Dampferdame auch ohne modernes Burgstrahlruder bei jedem Wind und Wetter ohne Schweißtropfen anlegen. Das ist nämlich bei manchen Windlagen auch für einen alten erfahrenen Dampferkapitän nicht immer einfach. Die alte Fördebrücke vor dem Kompanietor ist »abgängig«, wie die Wasserbauer sagen. Sie ist marode und wird abgerissen. Um die neue Brücke sollen sich dann historische Dampfer und Maschinenfahrzeuge scharen. Die LIBELLE gehört schon länger zum Umfeld des Museumshafens. Die FORELLE könnte dort möglicherweise auch irgendwann wieder gesichtet werden. Und ein kleiner Schlepper und eine Barkasse wie die alte WATERKÜKEN wären hier sehr gut vorstellbar. Der Museumshafen bemüht sich in diesem Sinne auch um ein historisches Frachtschiff, denn zur Hafengeschichte Flensburgs gehört ja nicht nur die Passagierschiffahrt.

Die Stadt Flensburg will das Gesamtkonzept HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG umsetzen. Schon seit geraumer Zeit laufen die planerischen Vorarbeiten zur Umgestaltung der Hafenwestseite, denn das alles muß ja auch mit den Bedürfnissen der Berufsschiffahrt, den Hafenrundfahrten, Fähren usw. abgestimmt werden. Aber selbst Jürgen F. Jensen ist sehr angetan von dem Gesamtkonzept, das auch für eine Revitalisierung des Quartiers Norderstraße/Schiffbrücke sorgen soll. Teil der Dampfersammlung wird dann auch wieder ein historischer Pavillon sein, wie er in dieser Art und Bauweise typisch für Flensburg war. Solche Pavillons gehörten zur Flensburger Baugeschichte, aber es ist keiner mehr erhalten, so dass eine Replik diese Lücke füllen kann. Die ALEX-Passagiere haben damit wieder einen Anlaufpunkt am Hafen, wenn sie auf die ALEX warten müssen und die ALEXANDRA bekommt damit zugleich ein kleines stilvolles Lager, um ihre Siebensachen nicht mehr auf dem Ponton abstellen zu müssen. Hier kann auch der Fahrkartenverkauf erfolgen und man kann sich bei Regen unterstellen. Also ein Neubau des alten Dampfschiffpavillons? Nein. Der wäre zu groß, aber im Archiv des FSC befinden sich die Konstruktionszeichnungen für einen alten FSC-Pavillon, der noch in den 50ern auf der Hafenostseite stand.
Ein stilvolles Pendant zur ALEXANDRA, das sich dann sicher mit der ALEX auf den Touristenfotos wiederfindet. R.P.



Dampfer an der Schiffbrücke

Es schrieb uns...

Holger Koppelmann, Brunsbüttel
Das historische Foto „Hafenvisionen" im Hafenblatt Nr. 16 zeigt einen Neubau der Flensburger Schiffswerft für die „Deutsch Australische Dampfschiffs-Gesellschaft, Hamburg". Dieser Frachtertyp wurde in großer Stückzahl für die DADG gebaut. Das erste Schiff müsste 1910 von Stapel gelaufen sein, dass letzte Anfang der zwanziger Jahre. Vielleicht ist anhand der Gebäude das Aufnahmejahr zu deuten. Bei dem Schiff auf dem Foto könnte es sich nach Anordnung der Masten um die 1911 gebaute „Melbourne" handeln. Der Frachter fuhr ab 1926 als „Witram" für den Norddeutschen Lloyd und ab 1937 als „Buenos Aires" für die Hamburg Süd. 1940 erfolgte die Versenkung durch ein britisches U-Boot vor Skagen. Technische Daten: 6097 BRT, 9266 tdw, 136,92 Meter lang, 17,67 Meter breit, Antrieb Kolbendampfmaschine Dreifachexpansion mit 3600 Psi Leistung, Geschwindigkeit 13 Knoten, 12 Passagiere und 49 Mann Besatzung. Ich hoffe, ich konnte Ihnen weiterhelfen.

Rolf Marschner, Rheinbach (bei Bonn)
Als gebürtiger Flensburger bin ich immer an maritimen Dingen interessiert. Als ehemaliger Funkoffizier der Handelsmarine bin ich Mitglied in der Seefunkkameradschaft Bremen. Im Mitteilungsblatt, Auflage 300 Stück, werde ich die Geschichte von Johann Friederich Brodersen, Kapitän und Westindienfahrer, veröffentlichen. Gerne verwende ich Ihre Bilder und Texte.

Henry Schaaf, Berlin
Ich möchte mich hier in aller Form für die prompte Zusendung der mir noch fehlenden Exemplare des Hafenblattes und für die Aufnahme in Ihren Verteiler bedanken. Mit großem Interesse habe ich die mir zugesandten Exemplare studiert und freue mich bereits auf die kommenden Ausgaben. Ich lebe in Berlin, stamme jedoch aus einer Seemannsfamilie und bin sehr am maritimen Leben interessiert. So war es kein Wunder, dass meine Frau und ich uns bei unserem (ersten) Aufenthalt in Flensburg in die Stadt und vor allem ihren Hafen „verliebt" haben. Mit großem Interesse haben wir versucht, alle Bemühungen aufzuspüren, die große maritime Geschichte Ihrer Stadt zu bewahren und aufleben zu lassen.

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 30. Leserbriefe können aus Platzgründen gekürzt werden.

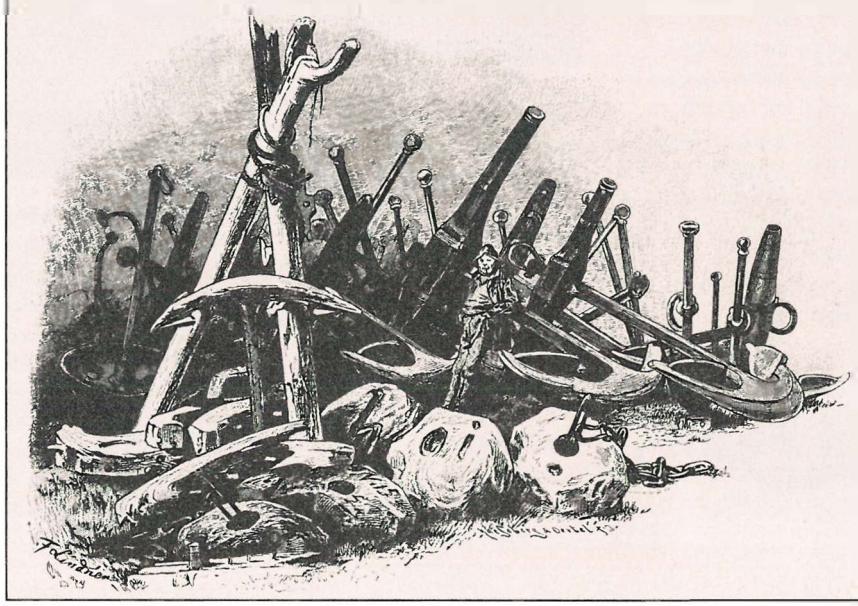
„Zufluchtsort für Querköpfe..."

Schiffsleute sind seltsame Typen. Der britische Kolumnist Normann Melville charakterisierte anno 1850 die Besatzung einer Fregatte wie folgt: Tatsächlich fände man unter der Mannschaft einer Fregatte Leute aller Gewerbe und Geschäfte, vom abtrünnigen Geistlichen bis zum heruntergekommenen Schauspieler. Die Seefahrt ist der Zufluchtsort der Querköpfe, die Heimstätte der Pechvögel. Hier begegnen die Söhne des Mißgeschicks den Kindern der Trübsal, und hier treffen die Kinder der Trübsal die Sprößlinge der Sünde. Bankrotte Börsenmakler, Schuhputzer, Hochstapler und Grobschmiede rotten sich da zusammen: gestrandete Kesselflicker, Uhrmacher, Schriftsteller, Schuhflicker, Ärzte, Landwirte und Juristen tauschen ihre Erfahrungen aus und plaudern von alten Zeiten. Wenn die Mannschaft eines Kriegsschiffes an einsamer Küste stranden würde, könnte sie sofort zur Gründung von Alexandria schreiten und dieses mit allem Notwendigen versehen, was eine Hauptstadt braucht.

Auch Niels Bach, langjähriger Mitarbeiter des Schiffahrtsmuseums Esbjerg und ehemaliger Eigner der DAGMAR AAEN erweist sich als intimer Kenner dieser Szenerie:
Eine ganz besondere Variante der Freizeitseefahrer stellen die Altschiffsleute dar. Sie überbieten gar die allgemeine Unvernunft des unnötig-mutwilligen Sportboot-Seefahrens, indem sie ihren maritimen Unfug bevorzugt auf alten, ausgedienten, technisch weitgehend überholten Wasserfahrzeugen betreiben; sie frönen sozusagen einer Meta-Unvernunft und haben sich deswegen bei mir die Bezeichnung Altschiffsnarren eingehandelt.
Ein bedenkliches Volk: man findet in ihm allerlei Außenseiter, Aussteiger, verbohrte Idealisten, schräge Figuren, hochkarätige Spinner. Meine fünfzigjährige Zugehörigkeit zu dieser Zunft berechtigt mich zu diesem harten Urteil. Als mildernden Umstand lasse ich aber ausdrücklich gelten: Ich habe während meines jahrzehntelangen Umganges mit Altschiffsnarren jeglicher Spiel- und Abart, Nation und jedes erdenklichen Verrücktheitsgrades auf vielen Schiffen und in fast unzähligen Häfen unter diesen Typen noch keinen echten Langweiler getroffen. Im Gegenteil! Gerade ihre Neigung zum Außergewöhnlichen, Romantisch-Irrationalen, hat sie gegen Eigennützigkeit, Snobismus und kleinliches Strebertum gefeit.
Sie zeichnen sich in ihrer Mehrheit durch Ideenreichtum, Humor und Hilfsbereitschaft aus. Es sind meist Leute mit Schicksal, Horizont und geistigem Tiefgang; das Gespräch mit ihnen ist keine unverbindliche, substanzlose Plauderei, sondern es bedeutet Meinungs- und Erfahrungsaustausch. Oder würzige Unterhaltung! Ohne folkloristisches Sendungsbewusstsein pflegen manche Oldtimerfreaks talentiert und liebevoll das uralte, geistige Sondermerkmal der Seefahrer: die hohe Kunst des Erzählens, die im Zeitalter der passiven Unterhaltungs„kultur" allenthalben kläglich verkümmert.
(aus Niels Bach : Über sinnvolle und unnütze Seefahrt,
in: „die Geschichte der NORDSTJERNEN"

Anmerkung des Archivars: etwaige Ähnlichkeit mit lebenden Person ist rein zufällig und nicht beabsichtigt ...
Und: Es sind die Phantasten, die die Welt in Atem halten,
nicht die Erbsenzähler.

Gerd Büker
Schiffshistorisches Archiv des Museumshafen Flensburg e.V.



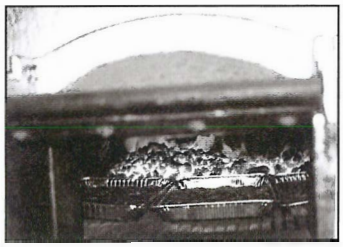
FARBENGATT

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

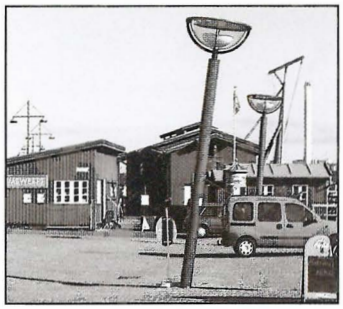
Neue Männer braucht die See
In einer Feierstunde wurden am 16. Juni den Absolventen der Fachschule für Seefahrt ihre Patente und Zeugnisse überreicht. Für die annähernd 90 Gäste im Schiffahrtsmuseum hielt Kapitän Hartmut H. Hilmer einen Fachvortrag über die „Verkehrssicherheit in der südlichen Ostsee". *JG*

Maritimes Patchwork als Finanzspritze
Der Inner Wheel Club Flensburg (IWC) hat es sich auf seine Fahne geschrieben, das Schiffahrtsmuseum bei seiner Erweiterung zu unterstützen. Ein 3 x 1,60 m großer Quilt wurde im Juni dem Museum ausgehändigt. Zwischen den kostbar genähten Applikationen mit Motiven aus dem Museum ist viel Platz auf farbigen Stoffstreifen für Signaturen geblieben. Die Inner Wheelerinnen opferten etliche Oberhemden ihrer Ehemänner für diese Näharbeit. Die Museumsbesucher dürfen sich jetzt für 4,- EUR auf diesem würdigen maritimen Geschenk verewigen. *JG*

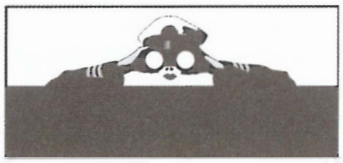
Pizza auf der „ALEX"
„Not macht erfinderisch!" – und der größte Hunger auch! Der Ofen auf der Alex macht nicht nur Dampf, sondern auch Pizza! Lecker, lecker nach eigenem Rezept. *WF*



Angepasst
Neu ausgerichtet wurden die Laternen auf dem Vorplatz Museumshafen-Museumswerft. Die Korrektur wurde von den Stadtplanern aus städtebaulicher und gestalterischer Sicht vorgenommen: „Die Laternen wirkten gerade im Umfeld des dominanten Historischen Krahns zu statisch." Die Stadtplaner wollen demnächst auch den Schornstein der Stadtwerke an die Neigung des Krahnes anpassen, um auch hier eine eindrucksvolle Verneigung vor der Schiffahrtsgeschichte Flensburgs zu dokumentieren. *RP*



Zahlenwunder
450.000 Menschen besuchten Flensburg zum Nautics/sh:Tag. Das ist das mehr als das fünffache der Einwohnerzahl Flensburgs. Die Ordnungshüter waren begeistert. „Da die Parkplätze nicht annähernd ausgelastet waren, sind die meisten auswärtigen Gäste wohl zu Fuß gekommen oder geschwommen." Das zeugt von wachsendem Umweltbewußtsein. *RP*

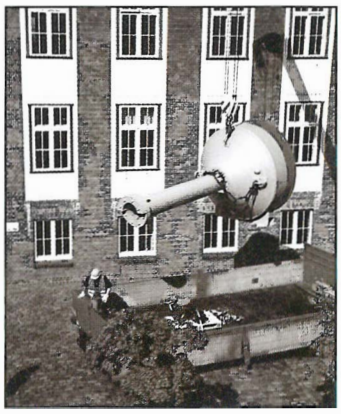


Frauen zur See
auf Landgang in Flensburg. Im Mai trafen sich „seefahrende" Frauen im Flensburger Schiffahrtsmuseum zu einem Workshop. Ausgelöst durch die sehr erfolgreiche Ausstellung „Frauen zur See" (1997) hier im Haus, hat sich inzwischen ein entsprechender Berufsverband gegründet. Nun wurde vereinbart, ein Archiv zum Thema „Frauen zur See" anzulegen, das im Schiffahrtsmuseum verbleibt. *JG*

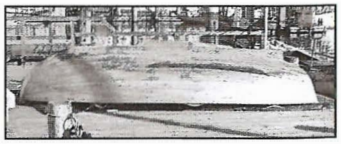
noch ein Rätsel
Wie heißt die neue Zweigstelle der Flensburger Sparkasse die hier abgebildet ist ...und wann kommt der EC-Automat? *RP*

„Wir kommen als Freunde!"
Am 08. Juli 2004 war es wieder soweit. Die „Alex" hatte zur großen Fahrt gerüstet. Diesmal zur Reise nach Vejle/DK zum Dampffestival. Beim Einfahren in den Hafen stand Bootsmann Horst Petersen im Neptuns-Kostüm und brüllte laut: „Wir kommen als Freunde!" Man munkelte später, dass anschließend seine Beliebheit bei Frauen stark anstieg. *WF*

Die „Schwiegermutter" kommt
Anlässlich der Sonderausstellung „Flensburg und die heutige Seefahrt" im Schiffahrtsmuseum wurden schwere Dinge bewegt. Der Nautische Verein Flensburg e.V. hat keine Kosten und Mühen gescheut, die maritimen Bezüge Flensburgs zur Wirtschaft, zu Institutionen bis hin zu entsprechenden Behörden herzustellen. Vom Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck ausgeliehen, schwebte die berühmtberüchtigte „Schwiegermutter" auf den Hof des Schiffahrtsmuseum ein, auf Kurzbesuch vom 5. - 15. August 2004. Sie erholt sich hier von ihrem gefährlichen Job vor Holnis. *JG*



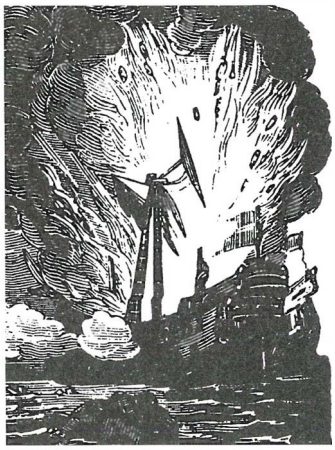
Der schönste Hof in der Altstadt
ist womöglich im Quartier zwischen Schiffbrücke und Norderstraße zu finden. Der größte ist er jedenfalls: der Hof des Schiffahrtsmuseum! Das Auftaktkonzert des „10. Flensburger Hofkultur Festivals" mit der kubanischen Band „Sonido Tres" lockte über 700 Karibik-Fans in den Norden der Stadt. *JG*



Neue Jolle
Brandneu im Lüttfischerhafen des Museumshafens ist ein Bornholmer Heringsboot, das Armin Kauth von der NORDLYS aufgetan hat. Jetzt wird es hergerichtet, aber es hat noch keinen Namen. *RP*

Praktikum
„Das kriegt Kiel nicht hin", so Heide Simonis über die Flensburg Nautics und den S-H-Tag. Die Veranstalter des Volvo Ocean Race und der Kieler Woche wurden bereits angewiesen, in Flensburg Praktikantenverträge zu unterzeichnen. *RP*

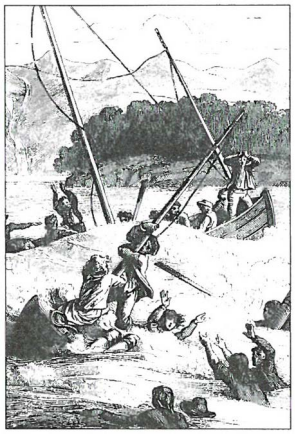
explosiv
Hans-Ruprecht Leiß, renommierter Zeichner, Schweden-Fan und Fischliebhaber brachte von seiner letzten Schwedenreise eine ausgesuchte Delikatesse mit. Die Schweden lieben den sog. Surströmming, eine fischige, in Gärung befindliche, übel riechende Besonderheit, die in Dosen verschlossen bei zu warmer Lagerung zusehends unter Gärdruck gerät. Als Geschenk für den Museumshafen sorgte die Dose in der Abendstille für einige Aufmerksamkeit. *RP*



Das nächste HAFENBLATT erscheint im November 2004

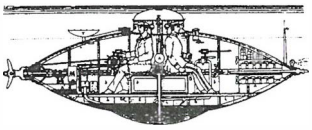
Ich bin ein...
Plattbodenschifffahrer!
Friedemann Ohms von der HANS von WILSTER: Mit meinem Tiefgang hab ich hier auch im Rathaus keine Probleme. Ich segel ja auch mit stumpfen Seitenschwertern. Dafür ist mein Unterwasserschiff schon ganz grün bewachsen. Das ist wenigstens schon ein kleiner Erfolg. *RP*

Klein, aber scharf
Die ALEXANDRA rüstet um und überließ jüngst dem Schiffahrtsmuseum eine Notsendeboje mit „Freischwimmeinrichtung". Die manuelle Aktivierung geschieht über das Herausdrehen einer besonderen Schraube. Nach kurzer Zeit (WARMING UP) beginnt dann die Aussendung des ersten Notrufes und erreicht ein Satellitensystem, das Rettungsaktionen auslöst. Um dieses neue Exponat zu „entschärfen", mussten Fachleute angeheuert werden. Denn bekanntermaßen dreht der Museumsbesucher an jeder Schraube, der er habhaft wird. *JG*

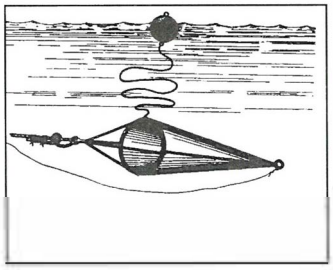


Kenterübungen
Die Jugendabteilungen der Flensburger Segelclubs werden für das Opti-Segeln ständig in professionellen Kentertechniken unterwiesen. Unser Reporter konnte sich von den beeindruckenden Ergebnissen dieser Übungsstunden überzeugen. *RP*

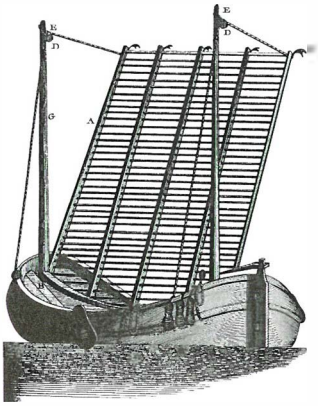
RA-RU statt RO-RO
Nachdem die FSG mit ihren RO-RO Schiffen (roll on-roll off) die Position als Weltmarktführer erreicht hat, profiliert sich die innovative Flensburger Werft jetzt im Segment der RA-RU Schiffe (rauf und runter).
Wie die neuen Entwürfe zeigen, werden diese neuen Tauchboote zugleich als VO-RÜ (vorwärts-rückwärts) Schiffe konzipiert. *RP*



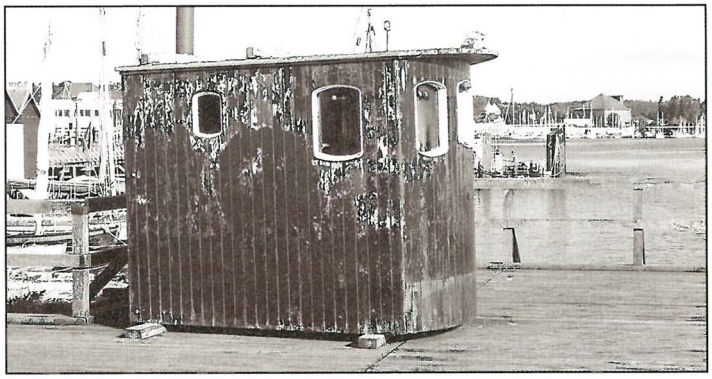
Alarm
Helle Aufregung in der italienischen Stadt Rom. Im Hafen wurde ein verdächtiger Gegenstand gesichtet. Er war an einer treibenden Papstmütze befestigt. Der Hafen wurde weiträumig gesperrt und der Geheimdienst des Vatikan informiert. *RP*



Schalentiere
Der Konkurrenzkampf in den Fischrestaurants wird immer härter. Jetzt wurde Dorschen, die im Besitz von Trink-Schalen sind und ein entsprechendes gehobenes Outfit vorweisen können, zugestanden, zukünftig die Bezeichnung »Schalentier« führen zu dürfen. *RP*



Jahnschiff in Arbeit
nach Fertigstellung von »Schulschiff« und »Durchblickerfloß« baut die Museumswerft jetzt in Zusammenarbeit mit progressiven Fitnesscentern zur allgemeinen Körperertüchtigung der Flensburger ein sog. »JAHNSCHIFF« Den Emporkömmlingen winkt als Belohnung der atemberaubende Anblick des Flensburger Hafens aus der Sprossenperspektive. *RP*



Ratespiel
In loser Folge stellen wir hier Schiffe der Museumshafenszene vor nach dem Motto: Wer kennt dieses Wrack oder dieses Fragment?
Wenn Sie es herausgefunden haben, schreiben oder mailen Sie uns.
Wir sind gespannt.
Auflösung aus dem letzten Heft:
Das Foto in Heft 16 zeigte den Flensburger Hafen bei Hochwasser.

BRINK & PARTNER
RECHTS ANWÄLTE NOTARE

Sie finden uns im EUROPA-HAUS ...

RATHAUSSTRASSE 1
24937 FLENSBURG
(PARKEN IM HOF)

TELEFON 0461/141 41-0
TELEFAX 0461/141 41-24
INTERNET www.brink-net.de
E-MAIL: reno@brink-net.de

BDO

BDO Nordwestdeutsche Treuhand Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

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

BDO

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

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

13 - 15. August 2004
„Flensburg NAUTICS" - Schleswig-Holstein-Tag 2004
Im Flensburger Hafen findet das große Treffen der Windjammer, Gaffelsegler und Yachten statt. Sie reisen durch Flensburgs deutsche und dänische maritime Vergangenheit. Zudem bietet der Schleswig-Holstein-Tag den Vereinen Schleswig-Holsteins die Plattform um die ganze Breite, das ganze Spektrum und das ganze Ausmass ihrer ehrenamtichen Arbeit der Öffentlichkeit zu präsentieren.

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.

August / September

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

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

11. September 2004 bis Mitte Oktober
Kunsthandlung Messerschmidt
Norderhofenden 16
Di + Mi 14.30-18.00 Uhr
Do + Fr 9.30-13.00 und 14.30 -18.00 Uhr
Sa 9.30 – 13.00 Uhr
„Landschaftsansichten von Angeln und der Küste"
Bilder von Lars Möller, Martin Nill und Till Warwas.

12. September 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag, 11.00 bis 15.00 Uhr
„Wasser ist zum Waschen da..."
„Wasser" ist das diesjährige Motto vom **„Tag des offenen Denkmals"**. Das Schiffahrtsmuseum fragt nach der Bedeutung des Wassers unterwegs auf See.
Unkostenbeitrag: EUR 3,-

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

September/Oktober

17. September 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Freitag, 18.00 Uhr
Ausstellungseröffnung
„Alltag an Bord – Brauchtum auf See"
Auf ungewöhnlichen Entdeckungsreisen.

19. September 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag, 10.30 Uhr
Eine Rum-Tour „andersrum"
Von der Rumfirma A. H. Johannsen über die Rumhöfe geht es unter der bewährten Führung von Gisela Mikolajewicz ins Rum-Museum an der Schiffbrücke. Treffpunkt: Fa. Johannsen in der Marienstr. 6
Unkostenbeitrag: EUR 4, -

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

Oktober

1. - 3. Oktober 2004
Museumsschiff Heiligenhafen e.V.
Heiligenhafen
„5. Kohlregatta"
Treffen und Regatta von Traditionsseglern und klassischen Yachten

3. Oktober 2004
Dampfer „Alexandra"
Sonntag, 14.00 bis 16.00 Uhr
Saison-Abschlussfahrt mit Jazz

3. Oktober 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag, 11.00 Uhr
Von Heuerbaasen und Landhaien
Das Flensburger Heuerwesen zur vorletzten Jahrhundertwende. Mit diesem Vortrag schlägt Dr. Christine Keitsch ein spannendes Kapitel Flensburger Seefahrtsgeschichte auf, das einen Einblick in den Alltag von Seeleuten an Land ermöglichen möchte.

8. Oktober 2004
Museumshafen Flensburg
Freitag, 18.00 Uhr Eröffnung
Licht- und Wasserbilder
Ausstellung in der Lüttfischerhütte bis zur Apfelfahrt. Unkonventionelle Fotos von der „Härtesten Rum-Regatta aller Zeiten".

12. Oktober 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Dienstag, 19.30 Uhr
100 Jahre Hafenentwicklung
Die Hafenostseite vom Industriehafen bis Sonwik. Ein Lichtbildervortrag von Gisela Mikolajewicz.

Oktober

14. Oktober 2004
Nautischer Verein
Restaurant Borgerforeningen

Holm 17
Donnerstag, 19.30 Uhr
„Die Schiffsbeteiligung – Eine unternehmerische Investition"
Bernd Gripp, Vorstand der Deutsche Schiffahrts-Treuhand AG

15. - 17. Oktober 2004
Museumshafen Flensburg

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

15. Oktober 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum

Freitag 15.00 Uhr
Über den Industriehafen zum ehemaligen Marinestützpunkt
Mit Gisela Mikolajewicz auf den Spuren der Entwicklung der Hafenostseite.
Treffpunkt: Industriehafen
Unkostenbeitrag: EUR 4,-

17. Oktober 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum

Sonntag 11.00 Uhr
Kohle für Kanton und Reis aus Rangoon
Anhand einiger ausgewählten Exponate gibt Dr. Christine Keitsch einen Überblick über die nicht immer ganz ungefährliche Ostasienfahrt Flensburger Schiffe zur vorletzten Jahrhundert-Wende.

Noch bis zum 22. Oktober 2004
Galerie Kruse

Rote Str. 22
Mo-Fr 9.00-12.30 Uhr und 14.00-18.00 Uhr, Sa 9-13.00 Uhr
Ausstellung der Künstler der Galerie: Max Neumann, A. Tápies, E. Chillida

22. Oktober 2004
Galerie Kruse

Rote Str. 22
Mo-Fr 9.00-12.30 Uhr und 14.00-18.00 Uhr, Sa 9.00-13.00 Uhr
Hanna Jäger – „Lichtobjekte und Malerei"

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.

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!

Museumswerft Flensburg
Regelmäßige Programme:
Täglich 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.

Werftführungen
Täglich von 7.00 bis 16.00 Uhr:
Wir zeigen unsere Werft, unsere Schiffe und erklären die Arbeit und die Werkzeuge. Ihre Fragen werden gerne beantwortet.

Die besondere Führung
Jeden Dienstag und Donnerstag um 14.00 Uhr:
„Schiffbau an einem Frachtensegler"
Die Schiffszimmerer arbeiten und die Vorgänge werden erklärt. So hautnah konnte historischer Schiffbau noch nie erlebt werden, es sei denn Mann/Frau probierte es mit den eigenen Knochen.

Jeden Montag und Mittwoch um 14.00 Uhr:
„Das geklinkerte Fischerboot"
Anreißen und Ansetzen der Außenbeplankung, Kiel und Steven stehen bereits.

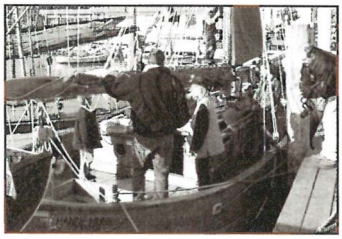
Täglich **Hafenfahrten mit der werfteigenen historischen Smakkejolle EURYDIKE,**
in der Zeit von 10.00 bis 18.00 Uhr

Gruppenanmeldung unter
Telefon: 0461 - 18 22 47

nicht vergessen:

15. - 17. Oktober 2004
Museumshafen Flensburg

Apfelfahrt



...nicht über den Atlantik geholt, sondern über die Förde geschippert: Äpfel aus der Region!

© Yvonne Braasch

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

Museumshafen Flensburg e.V.
Vereinigung zur Wiederherstellung und Infarthaltung traditioneller Segelschiffe und anderer historischer Wasserfahrzeuge

Werden Sie Mitglied...

Wir bemühen uns um einen liebenswerten Hafen. Werden Sie Mitglied und fördern auch Sie die Arbeit des Museumshafens!

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

nanni diesel

energy in blue ...
... silent power

Für Gewerbe und Freizeit
auch für Rettungsboote

Ausstellung im
Schiffahrtsmuseum

Marine-Diesel
von 10 bis 320 PS (7,8-235,5 kW)

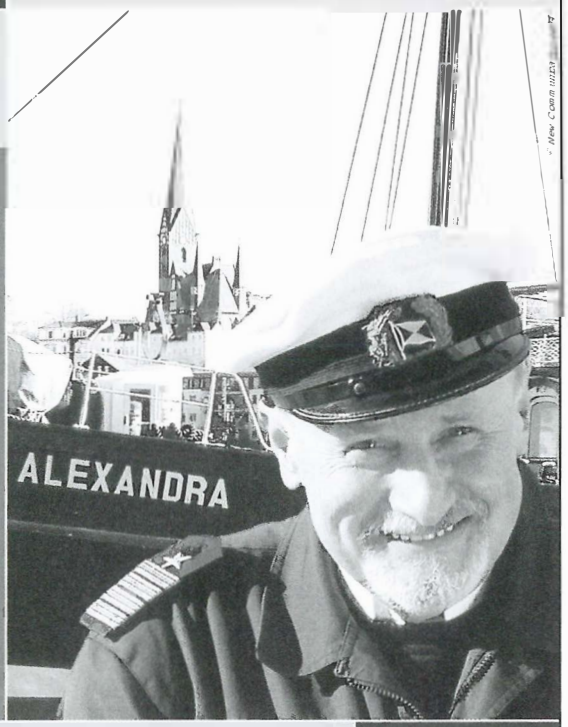
it's made by TIHYPE

www.nannidiesel.de ■ ims@nannidiesel.de

IMS GmbH
Schäferweg 10 · D-24941 Flensburg
Fon: 0049 (0)461-318813-0 · Fax: 0049 0461-318813-30

Energie zum Leben!

Flensburger Originale!



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: 5.000 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:
Gerd Büker, Werner Fischer, Dr. Jutta Glüsing, Uwe Kutzner, Martin Schulz, Wolfgang Weyhausen, Manfred Dullies
Ingrid Illias (Termine)

Layout: Rainer Prüß | Petra Massolle

Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: November 2004
Anzeigenschluss: 15. Oktober 2004

Anzeigenbestellung bitte direkt über den Fördeverlag

Druck und Verarbeitung: Leupelt KG, Weding

Printed in Germany

Bildnachweis:
Titelfoto: Archiv Museumswerft
Seite 3: Archiv R. Prüß
Seite 4 u. 5: Großfotos: Lore Brink
Seite 6 u.7 : Archiv Alexandra, Seekarte: N.V. Verlag
Seite 8: Archiv R. Prüß
Seite 9: R. Prüß
Seite 10 : O.Schellhaus, R. Prüß
Seite 12: Volker Gries
Seite 12 : oben Volker Gries, unten Katrin Storsberg
Seite 13: oben R. Prüß, unten Katrin Storsberg
Seite 14 u.15: Archiv Museumswerft
Seite 16: Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 17: 1 + 2: R. Prüß, 3: Archiv Museumshafen
Seite 18, 19, 20: Archiv Schiffahrtsmuseum u. DGzRS
Seite 21: Plan: R. Prüß, Archiv Museumshafen u. Schiffahrtsmuseum
Seite 24: oben: FSC, unten Archiv Alexandra
Seite 25: Archiv R.Prüß
Seite 26 u. 27: diverse Archive
Seite 28: Apfelfahrt: Archiv Museumshafen

...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

FLENSBURG

Besuchen Sie uns doch mal...

Willkommen im Norden, willkommen in Flensburg!

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

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

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

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

Flensburg ist die Stadt mit den berühmten alten romantischen Kapitäns- und Kaufmannshöfen mit wunderbaren Fassaden, alten Märkten und Plätzen, die mit ihren sprudelnden Brunnen, Cafés und Galerien zum Verweilen einladen. Hier hat alles menschlichen Maßstab und skandinavisch heiteres Flair, denn Flensburg ist „die Stadt der doppelten Kultur". Ob Theater oder Orchester, Kindergärten oder Schulen, Festivals oder Bibliotheken, Kleinkunst oder Kabarett, „Hof-Kultur" oder Kantaten: Hier ist alles deutsch und dänisch, doppelt und gemischt.
Flensburg ist seit jeher multikulturell und international, und natürlich Hochschulstandort ... aber wir sind auch für Handys und silberne Löffel zuständig, denn hier ist die „Region der Weltmarktführer": Die FSG ist Weltmarktführer im Bereich RO-RO-Fährschiffbau, die KRONES AG ist Weltmarktführer im Bereich Flaschenreinigungsmaschinen, ROBBE & BERKING ist die weltgrößte Silberwaren-Manufaktur, die STADTWERKE betreiben weltweit das größte Fernwärmenetz ... ach ja, ... und MOTOROLA produziert hier seine Handys und „Punkte" und Erotik haben wir auch ...

... und natürlich das HAFENBLATT.

Und wann kommen Sie auf unseren Rum rum?

BRAASCH'S RUM. REGISTERED TRADEMARK.

Besuchen Sie unsere kleine Rum-Manufaktur in der Roten Straße!

ROTE STRASSE 26-28 · GROSSE STRASSE 24 · FLENSBURG · TELEFON 0461-14 16 00 · *www.braasch-rum.de*