HAFENBLATT

FLENSBURG HISTORISCH MARITIM

ISSN 1610-2827

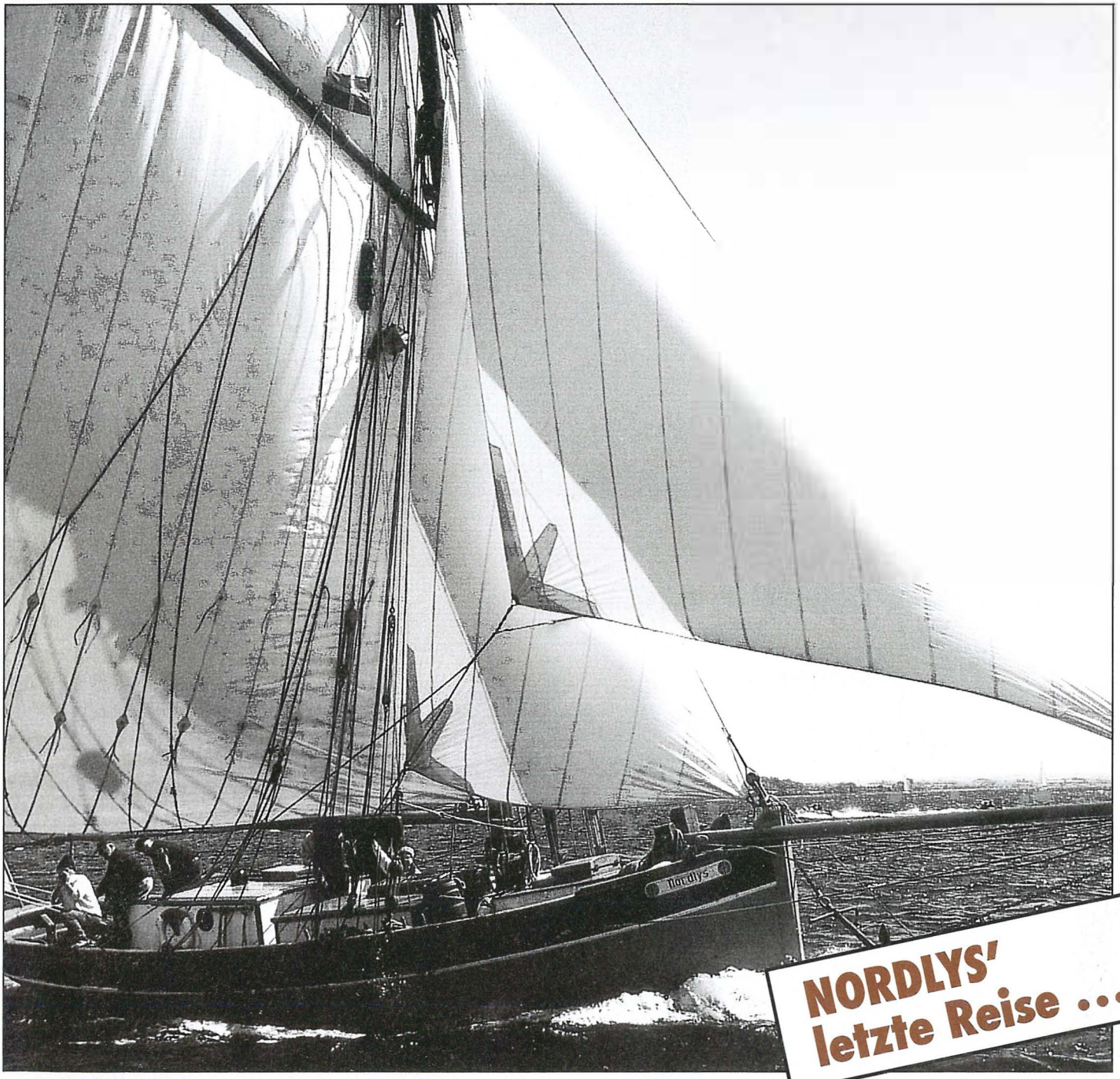


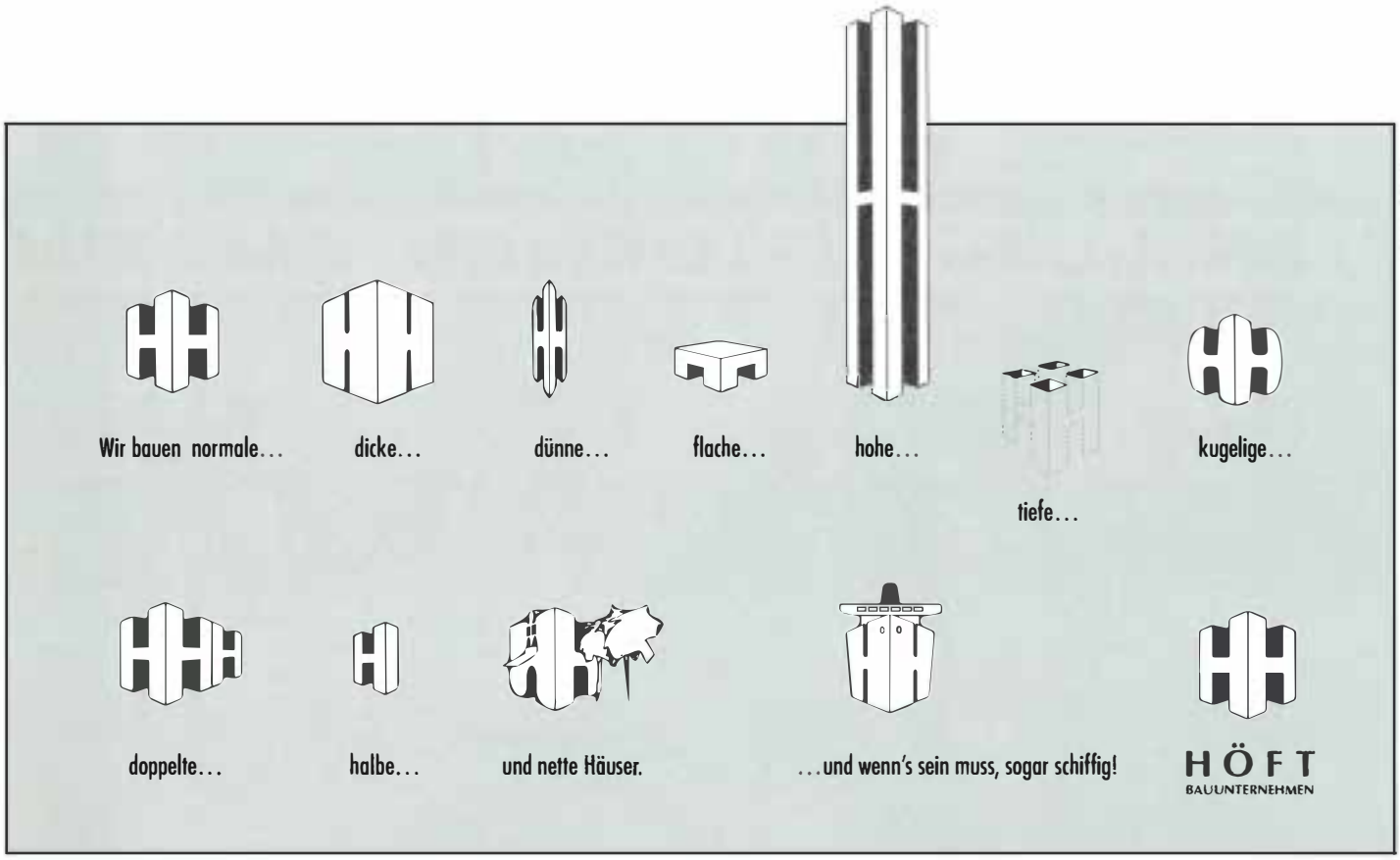
Foto: Armin Kauth

NORDLYS' letzte Reise ...

Und diesmal...

Apfelfahrt 2004, Rum aus der Karibik, Dansk Jagt wird weitergebaut, Dreimal „TUUU.....T", Hist. Hafen Flensburg, Alltag an Bord – Brauchtum auf See, NORDLYS' letzte Reise, das Farbengatt, Bücherschapp, ... maritime Termine!

Nr. 18 – November 2004



schön und **gut**
LEUPELTKG

schön und gut
LEUPELTKG

schön und gut
LEUPELTKG

gut und schön
LEUPELTKG

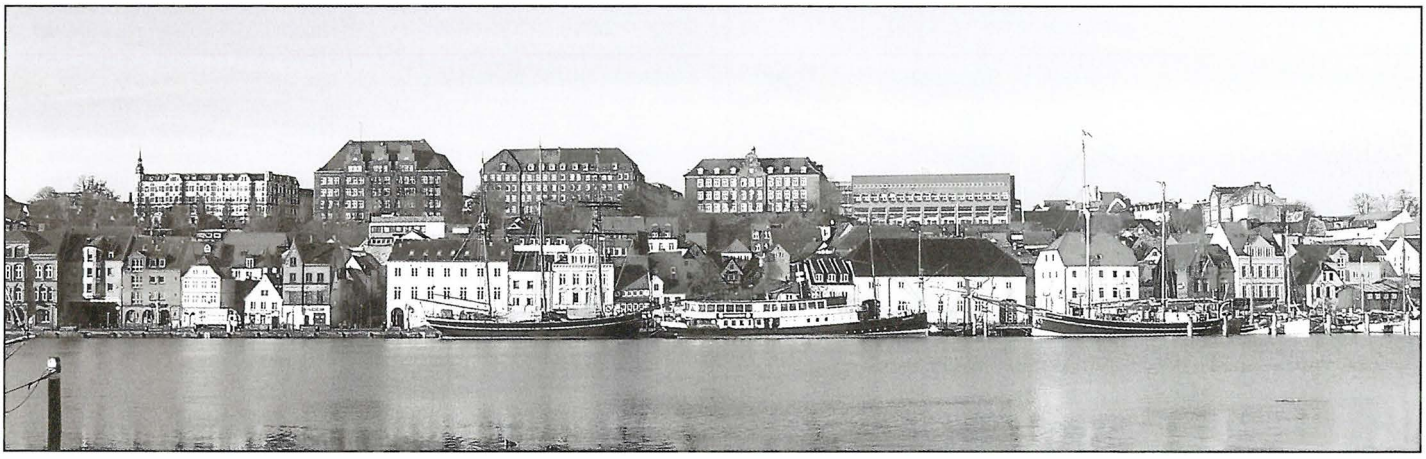
schön und gut
LEUPELTKG

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
„Dreimal TUUU.....T" Saisonabschlußfahrt der Alex	Tonne	6
„Wasser ist zum Trinken da!" – Trinkwasser auf der Alex	Tonne	7
25. Apfelfahrt	Tonne	8
Hingucker	Tonne	9
NORDLYS' letzte Reise...	Tonne	10
Rum aus der Karibik	Tonne	12
Neues von der Museumswerft...	Tonne	14
Landgang – Auf zu neuen Straßen	Tonne	16
Flensburger Impressionen	Tonne	17
Alltag an Bord – Brauchtum auf See	Tonne	18
Historischer Hafen Flensburg	Tonne	21
Bücherschapp	Tonne	23
Die Sammlung – Klassische Yachten	Tonne	24
Historischer Hafen Flensburg	Tonne	25
Farbengatt	Tonne	26
Veranstaltungskalender	Tonne	28
Impressum	Tonne	30



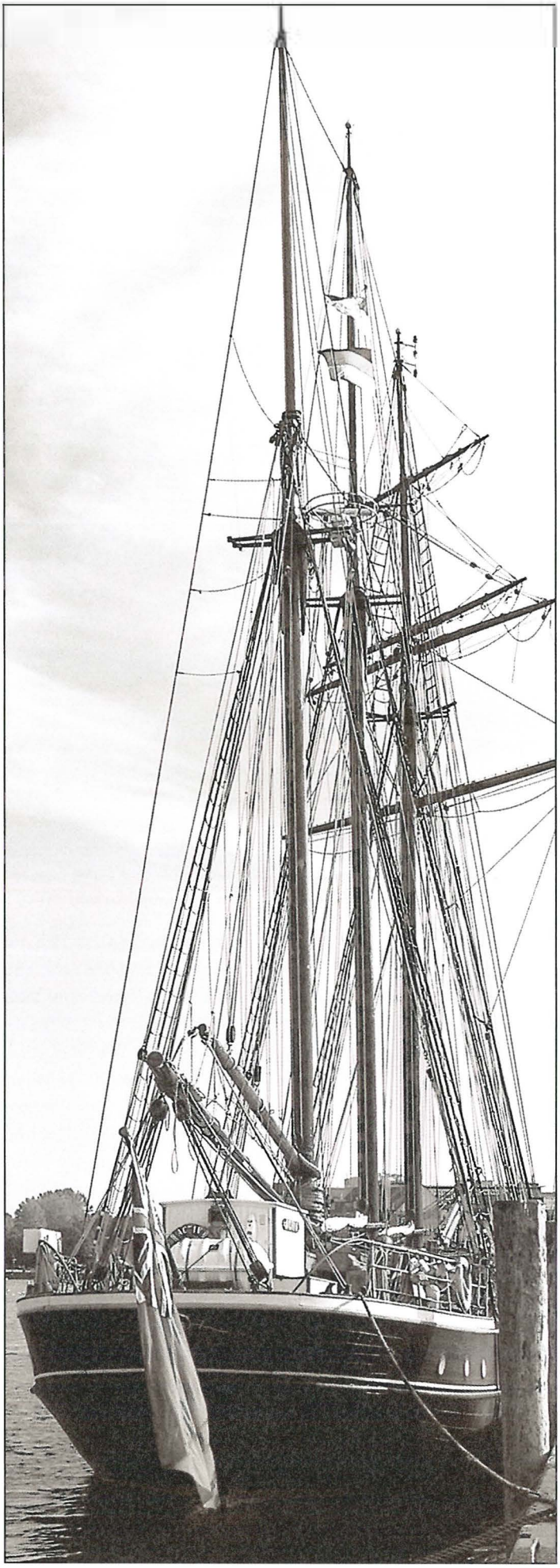
Liebe Leserin, lieber Leser ...

Flensburgs Hafen ist in Bewegung, plötzlich stehen Spielelemente in der Schiffbrückstraße, plötzlich hat Flensburg ein kleines Fischereimuseum, plötzlich liegen größere Traditionssegler im Hafen, Kreuzfahrer werden kommen, alles Dinge, die nicht von allein passieren. Es braucht Beweger, Menschen, die die Dinge bewegen, anschieben, in Fahrt halten. Menschen, die sich nicht damit abfinden, dass alles ist, wie es ist. Menschen, die Dinge optimieren wollen, in jeder Beziehung, für Arbeitsplätze, für den wirtschaftlichen Erfolg des »Gemeinwesens Flensburg« oder für die Lebensqualität und die Alltags- und Sonntagstauglichkeit unserer Stadt. Die Hafenostseite hat sich zur beliebten Promeniermeile entwickelt, die Hafenwestseite ist mit dem HISTORISCHEN HAFEN in voller Fahrt voraus, und das Quartier Norderstraße/Schiffbrücke mit den Gängen und Höfen zeigt hoffnungsvolle Aktivitäten. Natürlich gibt es auch Menschen, die Veränderungen nicht wollen, weil alles, was sich verändert, auch Unsicherheit bringt, oder weil sie die Hintergründe nicht kennen oder nicht verstehen oder private Interessen gestört werden. Über Ziele und den Sinn von Veränderungen kann und soll man ja auch unterschiedlicher Auffassung sein. Mancher wird auch in seinen Bemühungen zurückgeworfen, wie der Eigner der NORDLYS, der nach über 25-jährigem Ringen um den Erhalt seines Schiffes plötzlich zusehen muß, wie es in der Brandung zerschlägt. Gerade dieses Beispiel zeigt, wieviel Bereitschaft zum Verstehen, zur Mithilfe und zum positiven Miteinander vorhanden ist, wieviel Bereitschaft zu gemeinsamem Handeln. Die ALEXANDRA kann nur gemeinsam bewegt werden. Auch der Flensburger Hafen kann nur gemeinsam weiterentwickelt werden.

Wir wollen für dieses gemeinsame Handeln Hintergrundinformationen liefern, Ziele verdeutlichen, den Austausch fördern und natürlich – unterhalten.

Wir wünschen viel Spaß beim Lesen.

Peter Massolle



Dreimast-Schoner „ACTIV" brachte ...

FLENSBURGER SCHIFFAHRTS MUSEUM

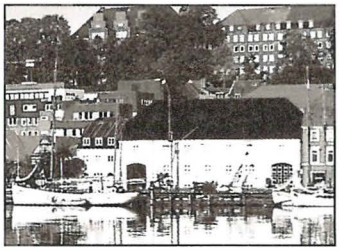
Flensburger Schiffahrtsmuseum und Rum-Museum im alten Zollpackhaus

Wo einst die Waren aus Übersee lagerten, im alten Zollpackhaus am Hafen, befinden sich heute die Sammlungen des Schiffahrtsmuseums. Bereits im Mittelalter entwickelte sich Flensburg zu einer aufstrebenden Hafen- und Handelsstadt an der Ostsee. Ihre Schiffe, die einige Jahrhunderte unter dem Dannebrog, der dänischen Nationalflagge segelten, befuhren alle Weltmeere. Neue Wirtschaftszweige entstanden im 18. Jahrhundert durch den Kolonialwarenhandel mit Westindien und dem Walfang vor Grönland. Mit dem Aufkommen der Dampfschifffahrt ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurde Flensburg bedeutender Reedereisitz und Standort für eisernen Schiffbau. Historische Schiffsbilder und Modelle, Navigationsinstrumente, Seekarten und der sogenannte Schatz des Schiffergelags sowie große und kleine Dampfmaschinen und vieles mehr erinnern an die Blütezeiten Flensburgs, abzulesen auch am großen Stadtmodell von 1600. Im einzigen Rum-Museum Deutschlands erfährt der Besucher alles über Rum und wie er seinen Weg von Westindien nach Flensburg fand.

Flensburger Schiffahrtsmuseum
Schiffbrücke 39
24939 Flensburg
fon 0461 85 29 70
fax 0461 85 16 65
email
schiffahrtsmuseum@flensburg.de
www.schiffahrtsmuseum.flensburg.de

Förderverein Schiffahrtsmuseum

Spendenkonto:
Flensburger Sparkasse
Konto 272 329
BLZ 215 500 50



SALONDAMPFER ALEXANDRA

Dampfer „Alexandra"

Förderverein zur „Infahrthaltung" des Salondampfers „ALEXANDRA"

Das 1908 in Hamburg erbaute Schiff wurde 1975 wegen Unrentabilität außer Dienst gestellt. Aus der Arbeitsgemeinschaft für Stadtbildpflege und der Initiativgruppe „Rettet die Alexandra" wurde der „Verein zur Förderung dampfgetriebener Fördeschiffe e.V." gegründet – heute „Förderverein Salondampfer Alexandra". Nach längeren Verhandlungen erhält der Förderverein von der Fördereederei den Dampfer im Oktober 1986 geschenkt. Dieser verpflichtet sich, den Dampfer wieder vollkommen instand zu setzen. Seit nun mehr als 20 Jahren arbeiten die Crewmitglieder (vom Heizer bis Kapitän) ehrenamtlich am Satzungsziel – die Alexandra so lange wie möglich der Nachwelt fahrtüchtig zu erhalten.

Lebenslauf der Alexandra siehe Homepage!

Seit 1990 im Denkmalbuch des Landes eingetragen. Erstes fahrendes, mit Dampf getriebenes, historisches Schiff in Schleswig-Holstein unter Denkmalschutz.

Standesamtliche Trauungen an Bord möglich.

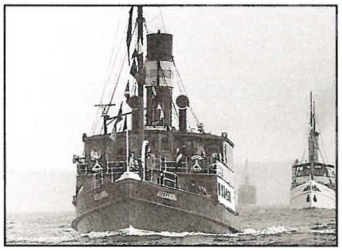
Liegeplatz gegenüber dem Flensburger Schiffahrtsmuseum

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

Schiffbrücke 22 | 24939 Flensburg
Postfach 16 16 | 24906 Flensburg

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

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



FÖRDERVEREIN
MUSEUMSWERFT
FLENSBURG

Museumswerft Flensburg gemeinnützige GmbH

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

Museumswerft Flensburg
gemeinnützige GmbH
Schiffbrücke 43-45
24939 Flensburg

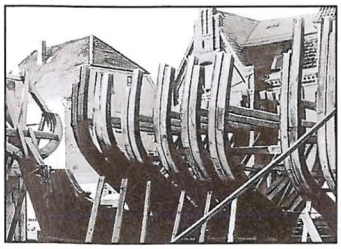
fon 0461 18 22 47
fax 0461 18 22 48

Spendenkonto
Sparkasse Flensburg
Konto 229 075 · BLZ 215 500 50

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

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

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



Museumshafen Flensburg e.V.

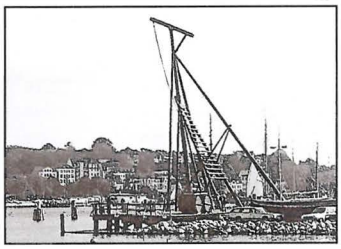
Verein zur Infahrthaltung und Instandsetzung historischer Wasserfahrzeuge

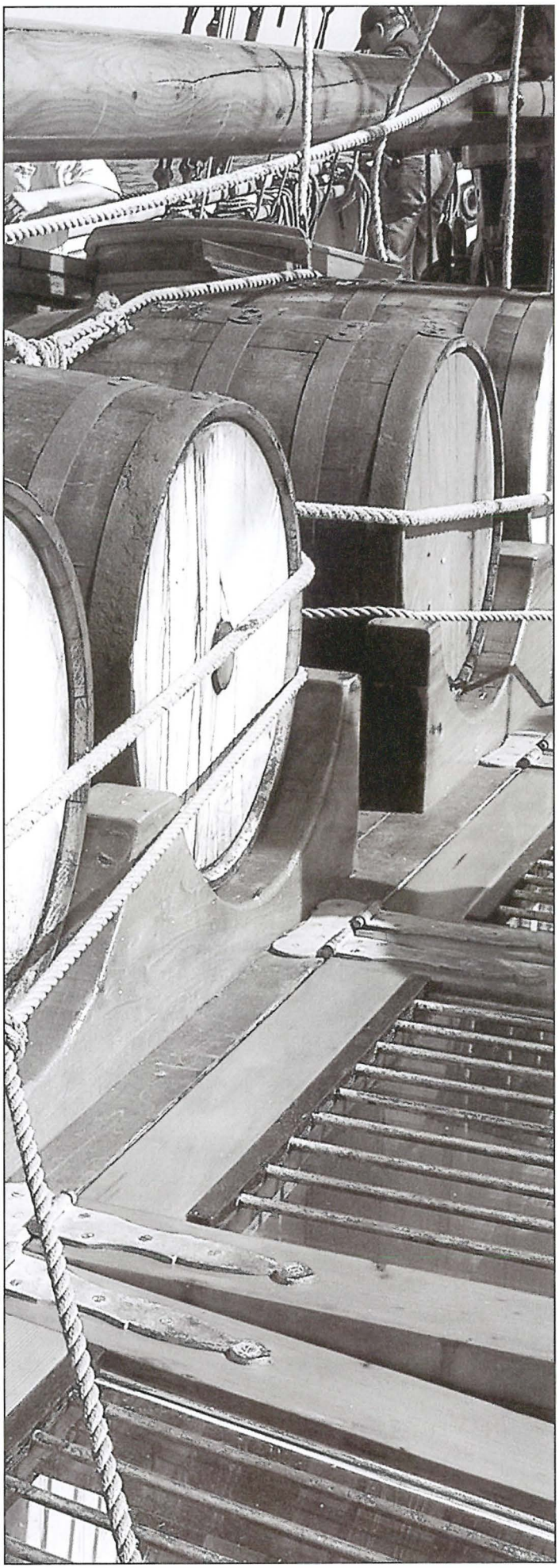
Der „Museumshafen Flensburg e.V." ist eine private Initiative und wurde als gemeinnütziger Verein 1979 gegründet mit dem Ziel der „Wiederherstellung und Infahrthaltung traditioneller Segelschiffe und anderer historischer Wasserfahrzeuge". Dieser große Bereich wird eingegrenzt auf die segelnden Berufsfahrzeuge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

Museumshafen Flensburg e.V.
Herrenstall 11
24939 Flensburg

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

Spendenkonto
Flensburger Sparkasse
Konto 8000 719
BLZ 215 500 50





...Rum nach Flensburg.

Auf dem Oberdeck standen alle Besatzungsmitglieder und gönnten sich einen Drink oder ein schönes, nordisch-herbes „Flens".

Dreimal „TUUU.....T"

Saisonabschlußfahrt des Dampfers „Alexandra" für die Saison 2004

Am 03. Oktober diesen Jahres hieß es zum letzten Mal für die „Alex"-Saison 2004, Maschine klar, Leinen los. Schönes durchwachsenes Wetter, Wind aus Süd-West, Sicht bestens, Stimmung trotz einer anstrengenden Saison gut, voll Schiff und die „Alexandra Dampf-Kapelle" spielte auf, als ob es um die Ehrenbürgerurkunde von New Orleans ging. Was wollte man mehr?

Punkt 14.00 Uhr legte die „Alex" ab. Mit „Langsam Voraus", vorbei am „Werftkontor". Fröhlich wurde hin- und hergewunken. Sicherlich wohnen „Alex"-Freunde in diesem schönen Komplex. Auf halber Länge Hafen kam uns der Glücksburgfahrer, die „Nordertor" entgegen. Über UKW schnell ein paar Nettigkeiten ausgetauscht, so von Kapitän zu Kapitän, und mit dreimal „TUUT" Tschüß gesagt. Auf der Brücke wurde beschlossen, hinter den Ochseninseln durch zu fahren. Unser Bootsmann hisste die „Danebrog" (wichtig) und mit flotter Fahrt ging es Richtung Öen. Genau in der engsten Passage kam uns ein Segler entgegen, aber mit Gottes Hilfe und dem Geschick des Maschinisten, wurde die Situation vortrefflich gelöst.

Die Insulaner grüßten herüber, die Fähre gab dreimal „TUUT" und alle an Bord freuten sich, daß es nächste Saison wieder Fahrten zu den Ochseninseln geben wird. Es soll dort nach wie vor den weltberühmten „Aeblekager" geben! Apfelmus mit Biskuit und ordentlich Sahne obenauf und Kaffee gut nordisch, um die Seele wieder in Schwung zu bringen. So richtig etwas für kalorienbewußte Mitmenschen.

Mit dreimal „TUUT" sagte auch die „Alex" Tschüß und der neue Kurs ging auf Holnis zu. In Höhe der schönen Häuser fuhren wir so dicht wie möglich an die Küste ran. Dabei halfen unser Echolot und GPS vortrefflich, daß wir ohne Mühen außerhalb des Fahrwassers manövrieren konnten. Mit ordentlichem dreimal „TUUT" wurde vom Wasser aus nach Land gegrüßt. Nicht ganz ohne Grund, denn hier leben einige treue Freunde des Dampfers. Auch an Land schwenkte man die weißen Tischdecken, und durch das Fernglas erkannten wir unsere „Alexfans". Danke an die „Holnisser".

Kaum hatten wir gedreht, klingelte unser Mobiles und von Holnis Land kam die begeisterte Danksagung für unseren „TUUT", daß man zur Zeit Besuch aus Amerika hätte, und die Amerikaner ganz begeistert wären. Die Maschine setzte noch einmal „Rohre blasen" an und wir hörten die Maschinengang bei ihrer nicht immer leichten Arbeit. Heizen, schmieren, reparieren, konservieren, restaurieren, das hat etwas mit verantwortungsbewußter Arbeit zu tun. Neuer Kurs Ostseebad Glücksburg, in Fachkreisen auch „Happy Castle" getauft. Auf der Fahrt dorthin spielte die Dampfkapelle so schöne Songs, daß die Stimmung unter den Gästen immer besser wurde.

Unser Zapfer am Bierhahn hatte einen „full time job" und ein Deck tiefer wurde unser Dampferkuchen restlos verkauft. Der Kaffeekessel mußte ständig nachgetankt werden und ganz mutige Fahrgäste wagten sich noch ein Deck tiefer in die Restauration, wo ein kleiner Aufmunterer in Form eines „ALEX TUUT" für leichte Lockerheit sorgte. Vor Glücksburg das gleiche Prozedere. Auf der Rosenterrasse, am Strandweg und auf der Brücke, winkten Menschen zum Saisonabschluß freundlich zurück. Mit ganz langsamer Fahrt, dicht am Anleger Glücksburg vorbei, ging die Fahrt weiter Richtung Flensburg. Nicht aber ohne dreimal „TUUT" und einen Nachschlag mit der Sirene gemacht zu haben. In Glücksburg hallt das Echo immer so schön. Allmählich kam dann wieder die Marineschule und die Werft in Sicht, und jeder an Bord wußte nun, daß die Fahrten mit der „Alex" für dieses Jahr zu Ende gingen. Die Dampfkapelle haute in die Tasten, die Stimmung konnte nicht besser sein. Zum letzten Mal voraus das Panorama unseres schönen Heimathafens Flensburg.

Das Saisonabschlußmanöver klappte bestens und die „Alexandra" hatte in diesem Moment 64 Reisen, 5817 Passagiere und über 1417(!) Seemeilen zurückgelegt. Dabei lief die Dampfmaschine 240 Stunden und der Hilfsbetrieb 285 Stunden. Eine stolze Leistung, die aber ohne eine engagierte Besatzung an Deck, Maschine und in der Restauration/Info nicht möglich gewesen wäre. Hier sagt der Vorstand allen Crewmitgliedern: Vielen Dank!

Ein kleines Problem hatten wir am Ende dann doch noch: Die Fahrgäste dachten gar nicht daran, an Land zu gehen, die Musik jazzte mit „full speed" weiter und wir von der Besatzung mußten noch ein wenig warten, bis wir unser sicherlich verdientes „Saisonabschluß-Flens" genießen durften. Aber in einem solchen Fall warteten wir doch gerne. In der Ruhe liegt ja die Kraft. Unsere junge Garde durfte noch einmal am Flötenbändsel ziehen und die Saison mit dreimal „TUUT" akustisch ausklingen lassen. Auf dem Oberdeck saßen dann alle Besatzungsmitglieder in lockerer Reihenfolge und gönnten sich einen Drink oder ein schönes, nordisch-herbes „Flens". Dreimal „TUUT" war zu Ende, jetzt hieß es dreimal Moin Moin. Zu Pfingsten 2005 ist wieder Dampf auf dem Kessel, dann heißt es Leinen los, um mit dreimal „TUUT" die neue, inzwischen 17. Saison nach wieder Infahrtsetzung des Dampfers zu feiern. Der neue Fahrplan für 2005 steht demnächst auf unserer Homepage: www.dampfer-alexandra.de Wir sagen zunächst einmal Tschüß... *Wolfgang Weyhausen, Kapitän*

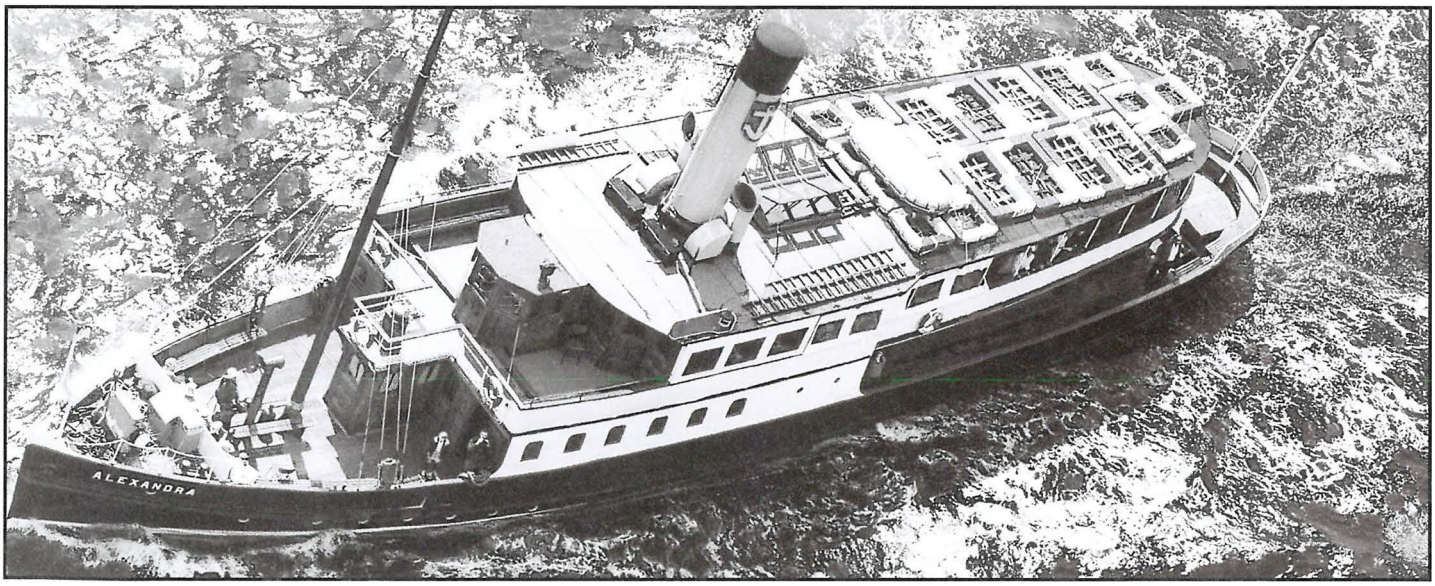
„Wasser ist zum Trinken da!" – Trinkwasser an Bord der Alex!

Wasser in guter Qualität ist für uns an Land kein Problem. Wasserhahn aufdrehen und da ist es. Keimfrei, klar, mit den notwendigen Minerialien. Speziell in Flensburg haben wir eine gute Qualität, die unter anderem für den guten Geschmack des lokal gebrauten Bieres verantwortlich sein soll. Ist das Wasser jedoch mit bestimmten Bakterien belastet, bedrohen uns Krankheiten. Für uns ist Wasser also einfach selbstverständlich, da die Wasserwerke alle notwendigen Arbeiten wie Fördern, Filtern übernehmen und es uns frei Wasserhahn ins Haus liefern. An Bord eines Schiffes mag es zwar auch Wasserhähne geben, aber die Besatzung muß sich um die Beschaffung des lebenswichtigen Trinkwassers kümmern. Entweder wird ein entsprechend großer Vorrat mitgenommen oder an Bord wird Trinkwasser aus Seewasser erzeugt. Die gebräuchlichste Methode an Bord von Seeschiffen ist die Verdampfung. Hierzu wird die Abwärme der Antriebsmotoren zum Erhitzen von Seewasser genutzt. Dieses verdampft in einem abgeschlossenen Raum der über eine Strahlpumpe unter Unterdruck gesetzt wird. Der entstandene Wasserdampf schlägt sich dann an einer kalten Fläche nieder und wird dann abgepumpt. Das so gewonnene Frischwasser enthält kein Salz aber auch keine Mineralien. Auf Dauer wäre die Verwendung für den Menschen deshalb gesundheitsschädlich, weshalb dieses Wasser beim Passieren durch einen sogenannten Aufhärtungsfilter wieder mit den benötigten Mineralien versehen wird. Nimmt man einen Vorrat an Frischwasser mit, so muß man das Wasser von Land an Bord übernehmen („Bunkern"). Hier ist man von der Qualität dieses Landwassers abhängig. Was in Flensburg Spitzenqualität ist, kann in Häfen in anderen Teilen der Welt schon nicht mehr zum Trinkwassergebrauch verwendet werden, wenn es aus dem Hydranten kommt. Ob man nun an Bord Frischwasser erzeugt oder einen Vorrat mitnimmt, man benötigt Lagertanks und das Leitungssystem zur Verteilung. Sowohl die Leitungen als auch die Tanks müssen für die Verwendung speziell konserviert und vor Inbetriebnahme des Systems gereinigt werden. Die Tanks werden von innen konserviert, also „angestrichen". Es dürfen natürlich nur Farben verwendet werden, die keine schädlichen Chemikalien an das Wasser abgeben oder es geschmacklich verändern. Hierfür gibt es moderne Anstrichsysteme die für diesen Zweck zugelassen sind. Die Alternative, die vor der Erfindung der 2-Komponenten Farbentechnologie verwendet wurde und auch heute noch auf der Alexandra angewendet wird, besteht aus dem sogenannten „ausschlämmen". Hierfür wird Zement mit Wasser zu einer sehmigen Masse verrührt und mit einem Quast auf den Stahl gestrichen.

Dies gibt einen geschmacksneutralen Schutz des Stahles vor Korrosion. Diese Schicht muß regelmäßig kontrolliert werden, da immer mal wieder Teile abbröckeln.

Die Reinigung des Wassersystems geschieht nun durch Spülen mit Chlor. Dieses Gas riecht schon in geringen Konzentrationen sehr unangenehm, bindet sich aber in Wasser und tötet Bakterien ab. Deshalb werden die Tanks bis zum Überlauf mit Wasser gefüllt, wobei pro Kubikmeter 0,2 Liter Chlorbleichlauge zugesetzt werden. Dieses Gemisch ist für den Menschen nicht mehr genießbar, tötet aber sämtliche Bakterien ab. Sollte die Verschmutzung zu groß sein, muß Chlorbleichlauge nachdosiert werden. Das Maß ist die Abnahme des Chlors, die sogenannte „Chlorzehrung". Steht die Lösung in den Tanks und in den Rohrleitungen für 24 Stunden und ist die Chlorzehrung gering, wird sie abgepumpt und das System erneut mit Wasser gefüllt. Nach weiteren 24 Stunden werden an verschiedenen Stellen Proben genommen und in einem Labor analysiert. Sind die Proben innerhalb der durch die Trinkwasserverordnung vorgegebenen Grenzen, bekommt das Schiff das Trinkwasserzertifikat. Ohne dieses darf es den Hafen nicht verlassen. Will man dem Bakterienwachstum vorbeugen, so kann das Trinkwasser mit bis zu 3/1000 g Chlor pro Liter desinfiziert werden. Dies bedeutet dann eine Geschmacksbeeinträchtigung, aber das Wasser ist keimfrei.

Jens Zimmer, Ltd. Maschinist



25. Apfelfahrt

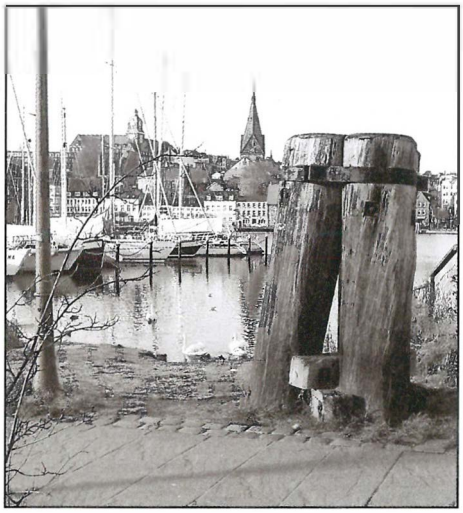
Vom 15. bis 17. Oktober 2004 jährte sich die APFELFAHRT des Vereins MUSEUMSHAFEN zum 25. Mal.
Wie in alten Zeiten wurden auf Traditionsseglern Äpfel, Gemüse und Fisch transportiert und im Hafen vom Schiff aus „verhökert“. Die alljährliche „Apfelfahrt“ erinnert an die Zeiten, wo die Bauern aus Gravenstein oder Angeln ihre Produkte im Herbst noch mit kleinen Frachtseglern nach Flensburg brachten und dort direkt vom Kai aus verkauften. »Eine Region ernährt sich selber«, so heißt das Motto heute. Warum müssen wir Äpfel einmal um die ganze Welt karren, wo hier doch auch die schönsten Äpfel wachsen…
Die Apfelfahrt findet jedes Jahr im Oktober statt, immer am letzten Wochenende der schleswig-holsteinischen Herbstferien. Und sie verläuft immer nach dem gleichen Ritual: Freitagmittags heißt es »Leinen los« nach Glücksburg, wo die Äpfel vom Pferdefuhrwerk der dortigen Apfelplantage übernommen werden. Anschließend wird nach Flensburg zurück gesegelt. Am Samstag findet dann auf dem Bohlwerk allerlei Treiben rund um das Thema Apfel statt: Äpfel verkaufen, Bratäpfel backen, Apfelkuchen essen, Apfelschnaps trinken, Pferdeäpfel zählen… Am Sonntag werden dann die Reste verhökert, solange der Vorrat reicht. Die Apfelfahrt ist einfach herrlich gemütlich, besonders wenn tagsüber die Sonne scheint und es dann so gegen Abend kalt wird und die Heißgetränke besonders gut schmecken…

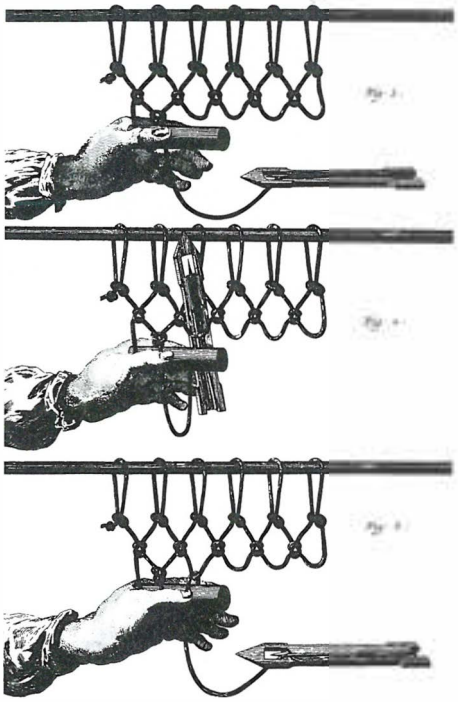
Hingucker

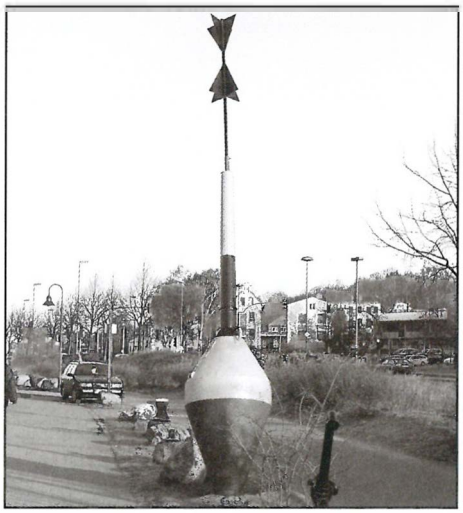
»Fischereimuseum«

Flensburg hat ein Fischereimuseum. Auf der Hafen-Ostseite. Einfach so. Es gab sicher keine politische Beschlußfassung. Es gab nur ein paar Menschen, die das einfach gemacht haben. Zuerst stand da eine Tonne, ein Anker, dann ein Dalben und eine kleine Fischerjolle, und dann plötzlich: Sesam öffne dich! Zwei große Schuppentüren klappen auf und was ist drinnen? Ein kleiner Museumsraum mit gläsernen Vitrinen.

Neudeutsch würde man sagen: ein Showroom. Tauwerk, Netze, Fanggeräte und sogar richtige Seeleute mit Fischerkleidung. Das alles ist liebevoll gemacht von den Leuten des Fischereivereins. Wir finden, das ist eine tolle Idee und eine Bereicherung für das Thema HISTORISCHER HAFEN, denn es ist gutes »Augenfutter« für die Spaziermeile und für Jugendliche und Erwachsene gleichermaßen interessant.







EHLER
ERMER
&
PARTNER

WIRTSCHAFTSPRÜFER
STEUERBERATER · RECHTSANWÄLTE

Wir leben und arbeiten mit über 70 Personen dort, wo andere Urlaub machen. Wir setzen auf diese Region!

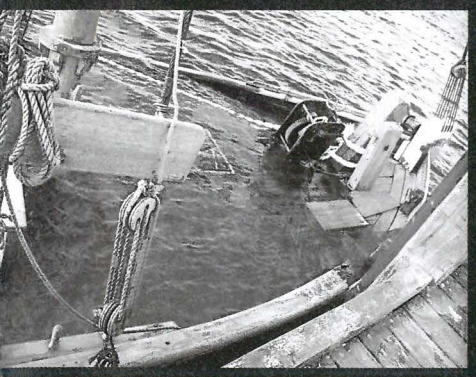
Fon: 0461 86070 Fax: 0461 8607-185
e-Mail: eep-gbr@foni.net www.eep.info

NORDLYS' letzte Reise...

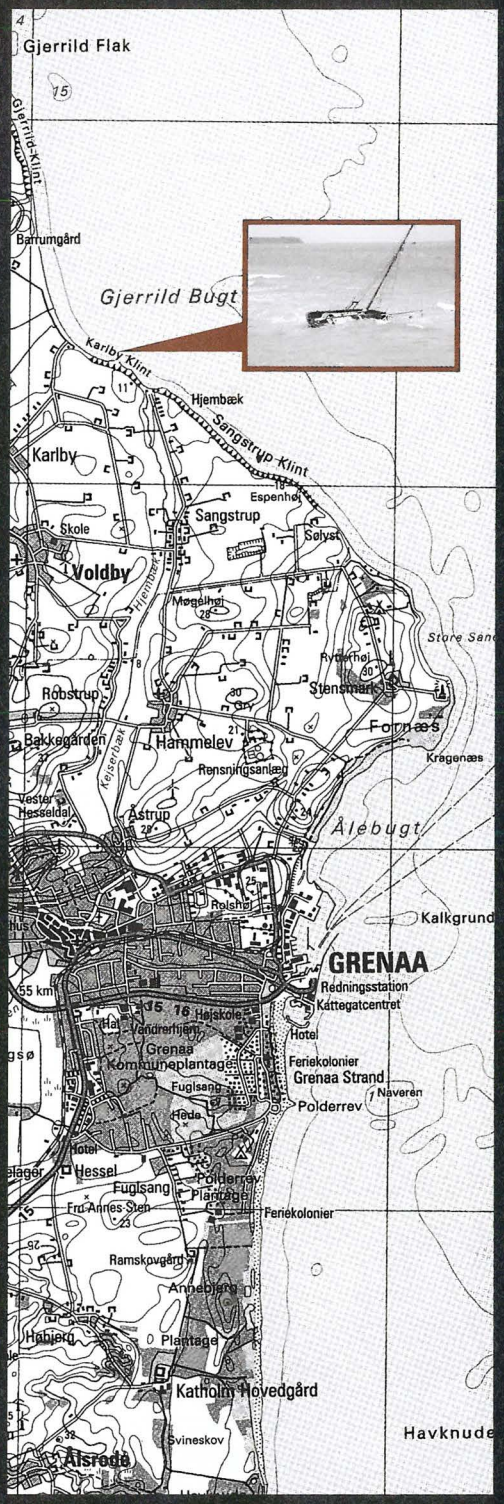
Das Land ist der Feind des Seemanns, so heißt es. Tausende von Wracks liegen an der dänischen Küste. Segelschiffe, die sich nicht freihalten konnten von Land, Segelschiffe ohne Motoren, nur auf den günstigen Wind angewiesen. Jetzt hat es ein Schiff des Museumshafens Flensburg erwischt. Der motorlose norwegische Kutter NORDLYS strandete unweit von Grenåa an der dänischen Ostküste. Drei Wochen versuchte Armin Kauth, sein Schiff zu retten. Ende Oktober gab er „Nordlys" auf und das Flensburger Tageblatt berichtete über »Nordlys' letzte Reise«. Es sollte nicht ihre letzte Reise sein. Bereits am 1. November 2004 (Allerheiligen) nachts um 04.00 Uhr war sie 11 Seemeilen weitergereist, nämlich nach Bønnerupstrand. Zwar mit Hilfe eines schleppenden Fischkutters (Stahl, ca. 22 m lang, 500 PS) und mit zahlreichen, im Inneren von „NORDLYS" aufgeblasenen, großen Rettungsinseln, aber sie wird wieder segeln. Armin Kauth, Gründungsmitglied des Museumshafens Flensburg, berichtet: „Am 13. November 2004 machte mein Freund Uwe die Aufnahmen im Hafen von Bønnerupstrand. So traurig diese Bilder aussehen: Ich war erleichtert, dieses Schiff nicht mehr in der Brandung liegen sehen zu müssen. Es wird weiterleben unter der Regie des sympathischen Werftchefs Mikael Brøgger, der auch gute Beziehungen nach Norwegen (u.a. zur Museumswerft in Norheimsund) hat, sowie lange auf dem 3-Mast-Schoner „Fulton" gefahren ist. Er will den Kutter mit seinen Lehrlingen wieder herrichten und selbst damit segeln. Ich wünsche ihm viel Glück mit dem Schiff – das dann wie ganz früher „NORLYS" (ohne „D") heißen wird. Und ich wünsche ihm immer die berühmte Handbreit unter'm Kiel, die mir diesmal ernsthaft fehlte!
Die ganze Strandung ist letztlich auf meinen Wunsch nach einer langen Ankerkette zurückzuführen. Ich fand sie auf dem Schiffsfriedhof Fornæs bei Grenåa. Sie liegt z. Zt. noch unter Strandgeröll vor Sangstrup Klint, wo ich sie eigentlich bei Niedrigwasser mit der Wünschelrute orten und mit dem Bauer Niel's Trecker rausreißen werde. Ulli von der „WILLOW WREN" sucht noch eine. Die folgende Dankesliste an alle hilfsbereiten Leute gibt schon einen Eindruck von dem ganzen „Aggewaas", der meinem kleinen Navigationsfehler folgte. Mein Dank geht an: Leif-Erik und Anne für die Einlandung nach Frederikstadt, Norge. Dr. Walter Rose fürs Mitsegeln bis Hejlsminde, Arbeiten am Rigg u. a., Johannes und Bodil Kruse für über eine Woche „Urlaub" auf ihrem Bauernhof in Hammelev, sowie zahlreiche Fahrten nach Grenåa und zum Strand. Dr. Mogens Kold für die gute ärztliche Versorgung in Grenåa. Dem Strandvogt Poul Møller und dessen Frau Toni für eine Woche „Gratiswohnen" in einem, im Vergleich zu meinem abgesoffenen Schiff, luxuriösen 5-Sterne-Zweibett-Zimmer. (Übrigens sehr zu empfehlen für Gruppenreisen. Mann und Frau „sprikt auch deuts".)

„Nordlys" unter vollen Segeln…

Gattung:	*Fischereifahrzeug*
Takelung:	*Kutter*
Baujahr:	*1913*
Werft:	*Nils Bjermeland, Tresfjord Norwegen*
Material:	*Kalmarföhre*
Segelfläche:	*130 qm*
Gesamtlänge:	*17,70 m*
Rumpflänge:	*12,65 m*
Breite:	*4,08 m*
Tiefgang:	*2,20 m*
Verdrängung:	*ca. 22 to.*



Für Bergungsversuche, Abholen von Teilen aller Art, sowie die Bereitschaft zu sonstiger Hilfe danke ich folgenden Menschen: Uwe und Jutta vom Ostseebad, Raimund Koch aus Halk (DK), Peter Küster und seiner Tauchergruppe mit Thomas, Lars und Uwe von Greenpeace Hamburg. Thomas stellte am 23. Oktober 2004 bei endlich westlichen Winden und halbwegs klarer Sicht beim Tauchen fest, daß der Kiel im Heckbereich aus dem Rumpf gebrochen war. Lange zuvor hatte durch Raimunds und Otto Leths Vermittlung der starke Marineschlepper vom Flemming aus Løgstør in Bereitschaft gestanden, doch die Windstärke 7 stand in diesen Tagen aus Südost gegen eine Bergung. Mein Dank geht auch an Peter Kopsch, Flensburg, der mir spontan eine komplette Tauchausrüstung geliehen hatte. Das THW Husum war auf Juttas Anfrage hin bereit, mit Pumpen und Männern beizustehen. Ich danke auch Henning und Klaus vom Redningsvesen Grenåa für die lange ausgeliehene Dieselpumpe, ihrem Einsatz am Nachmittag des 10. Oktobers 2004, sowie der Hubschraubermannschaft mit Funkerin, die mich vom Strand mitsamt Gitarre und Saxophon die 5 km nach Fornæs fliegen wollten, wo sie mich der gründlichen dänischen Polizei übergaben. Jutta und Brita bekochten und versorgten das Trio von Greenpeace und alle Helfer am Samstag zur „Rettungsaktion", wozu uns Johannes großzügig seinen kompletten Zweitbauernhof zur Verfügung stellte. Nochmal Dank an Raimund und Günthi für Transport von vielen mehr oder weniger edlen Schiffsteilen, ebenso an Mogens Gildberg und seinen Knecht René, die aktiv an der Steilküste mithalfen. Bauer Herly Kroer mußte reichlich Wagenspuren und viele Schaulustige auf seiner Wiese an der Steilküste von Karlby ertragen. So manche Flasche Aquavit und Whiskey wechselte ihren Besitzer, und am Freitag vor der Strandung lernte ich beim Frühstück bei Bauer Niels ein gutes Destillat namens „Enkelt" kennen. (Es gibt in DK noch viel mehr als Gammeldansk.) Alles in allem war dies meine erlebnisreichste, aufregendste, leider auch teuerste Reise innerhalb von fast 26 Jahren mit Schoner und Kutter „NORDLYS". Über 20 000 Sm bin ich mit ihr gesegelt, und von den 16 oder 17 Reisen nach Norwegen waren meine Frau Brita sowie Johann und Julia fast immer dabei. Allen Mitseglern und Helfern bei Arbeiten am Schiff danke ich herzlich für jede Art von Unterstützung. Ich bin fast sicher, daß wir nochmal zusammen auf der restaurierten „NORLYS" von Mikael segeln werden, nach Anholt ist's nur ein Katzensprung. Für ganz großzügige Angebote in Sachen neues Schiff danke ich Uwe Kutzner und Ingrid Illias von der Museumswerft Flensburg, Gorm Uffe Poulsen aus Arnki und nicht zuletzt Christian Johnson, Egernsund, für das Erlassen des noch offenen Drittels der letzten Werftrechnung. Ich war fast so gerührt bei diesen großherzigen Offerten wie bei der Erkenntnis, daß unser Schiff für mich und meine Familie verloren ist, nur in positiver Richtung. Ein Gruß und Dank für ungemein herzliche Briefe aus England geht noch an Peter Butler, Jane Blanchflower und Judy Harrison von



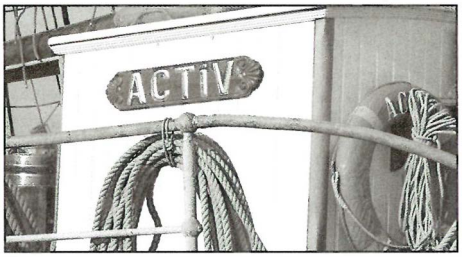
„Strandung vor Sangstrup-Klint"

der Smack „CATHERINE". Danke auch an unseren Schatzmeister Martin, der Faxe für mich verschickt, und auch sein Schiff für mich zum Segeln angeboten hat. Im Frühling werde ich, vielleicht anläßlich der Rum-Regatta, einen Flohmarkt veranstalten und meine Bornholmer Heringsjolle taufen. Sie war mir sehr nützlich, darf dann auch ungeschleppt eigene Wege segeln und soll „Die hübsche Dicke" heißen. Fischer und Segler mit Fernweh nennen ihre Boote ja oft „ausländisch", also soll sie „BONITA la GORDA" heißen."

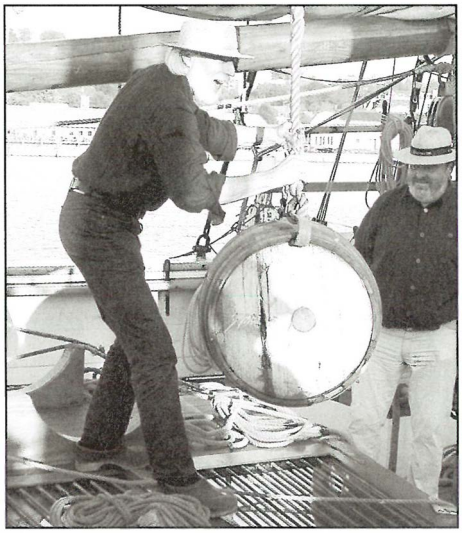
Armin Kauth

Der 3-Mast Bramsegelschoner ACTIV vor Anker in der Bucht vor Egernsund. Gesamtlänge 42 m, 585 qm Segelfläche, gebaut 1952 in Svendborg, DK als letzter großer Frachtsegler.

Zünftige Anreise mit Oldtimer-Bussen von Gorzelniaski.



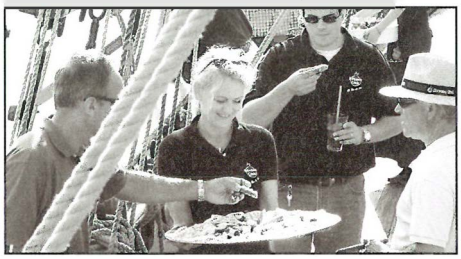
Herausgeputzt, das Hans der Ruderanlage.



Der Zöllner nimmt die Probe zur Volksgesundheit..

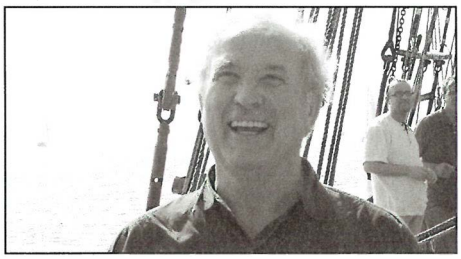
Senior Don Navarro aus Kuba und seine deutsche Stimme.

„Hief em op hurrah, Jolly..."



Original karibische Tapas unter nordischer Sonne..

„Günthi macht ein Fass auf..."



ACTIV-Eigner Volkwin Marg strahlt, das Wetter ist mit uns!

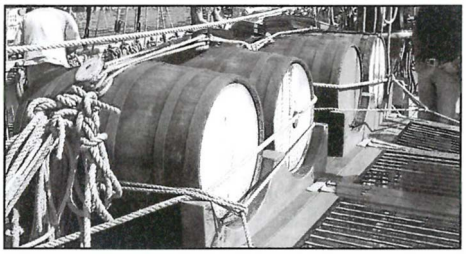
Kubanische Zigarren dürfen nicht fehlen..

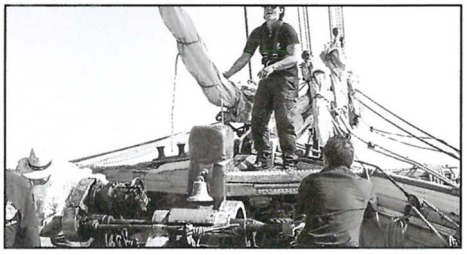
ach ja, und gesegelt werden muß ja auch noch..

La paloma oheeeee..

Rum aus der Karibik

Es ist vollbracht! Wir hatten schon oft so zusammengehockt in nächtlicher Stunde. Das »Columbus« ist dafür der rechte Ort. „Wann machen wir das denn nun endlich. Wie viele Jahre wollen wir noch darüber reden. Zum 20-jährigen Jubiläum der Museumshafens Flensburg hat es nicht geklappt, aber zum 25-jährigen muß es doch endlich was werden." Peter Küster goss Öl in die glimmenden Kohlen. „Günthi" Günther Wulf: „Ja, ja, du hast ja recht, aber finde doch mal ein Schiff, daß so lange auf Tour geht. Das kann doch keiner bezahlen." Wir waren mal wieder beim Thema: Rum aus der Karibik holen. Wie in alten Zeiten. Und mit einem richtigen alten Segelschiff. Hochseetüchtig allein reicht nicht. Es muß alles stimmig sein. Alles. Wenn, schon, dann richtig. Wir brauchen einen richtigen Handelssegler aus der Ostsee. Aber finde mal sowas. Allein die Charterkosten für ein Schiff, das Monate unterwegs ist. Unbezahlbar. Doch die Flamme war neu angefacht. Peter hatte die Glut an der richtigen Stelle geschürt. Die Kontakte mit den heimischen Rum-Herstellern sorgten dann gleich wieder für Ernüchterung. Sowohl Walter Braasch als auch Johannsen fanden die Idee prima, aber unabhängig von der Schiffsfrage lauerten da offensichtlich Berge von bürokratischen Hürden. Einfach so in der Karibik ein paar Fässer aufladen und in Flensburg an Land bringen wäre einer Revolution gleichgekommen. Die deutsche Volksgesundheit wäre gefährdet und überhaupt. Es wurde immer klarer. Das, worauf wir uns da einlassen wollten, glich einem Abenteuer, wenngleich – es gäbe schon Möglichkeiten. Wir hatten indes immer noch keine Idee für ein Schiff. Die ersten Kontakte zu den großen Zeitschriften waren geknüpft. Exclusive Medienbegleitung sorgt in jedem Fall für Entlastung der Projektkasse. Doch auch die fragten natürlich sofort: ...und welches Schiff habt ihr? Manche Nacht verging im Columbus, manches Telefonat. Wochen verstrichen. Immer neue Fragen. Immer neue Ansätze. Dann: „Schöne Grüße! ACTIV liegt in der Karibik und und ich würde nach der Reise gerne bei euch im Museumshafen Flensburg festmachen – auf Dauer." Der Brief schlug ein wie eine Bombe. Fassungslose Gesichter. Der wunderschöne Schoner unseres alten Gaffelfreundes Volkwin Marg darrte also unter karibischer Sonne. Die Telefone liefen heiß. Das wär's doch überhaupt. Das passte wie die Faust auf's Auge. Der alte Dreimast-Bramsegelschoner bringt die Fässer mit und wir laden das alles mit dem historischen Krahn aus und ...und ... und alles wird stimmig und passt! So einfach war es dann alles nicht. Die Flensburger Spirituosen-Fachleute hatten schon recht. Wer meint, er könne irgendwo auf Jamaika ein paar Fässer aus der Destille rollen und auf ein Schiff bringen, der ist blauäugig. Das wäre etwa so, als würde man mit einer handvoll Rohdiamanten in offener Hand am Frankfurter Bahnhof spazierengehen. Doch wir hatten Glück. Volkwin Marg hatte voll Feuer gefangen. Dann war plötzlich alles klar. Nicht ganz so, wie wir dachten, denn die Zeiten von St. Thomas, St. Croix und St. Jan waren eben auch nicht mehr die alten. Dort gibt es schon lange keine Rumproduktion mehr. Jamaica & Co ging auch nicht wegen unüberwindlicher behördlicher Probleme. Die einzige Lösung war Kuba. Man höre und staune! Volkwin rotierte und kurz darauf machte die ACTIV sich auf den Weg. In exaktem Timing. Ankunft: 25. Rum-Regatta! Es wäre zu schön gewesen. Die Nachricht kam in den Medien. ACTIV geriet in einen atlantischen Sturm, schlug leck, konnte aber in Nordamerika einen Nothafen anlaufen. Das war Glück, aber der Zeitplan war hinüber. Also: Rum-Regatta ohne ACTIV und ohne Original-Rum. Wer zur See fährt, der lernt: man kann die Dinge nicht zwingen. Jetzt endlich am 3. September 2004 geschah das Unglaubliche. Ein 3-Mast-Brahmsegelschoner läuft in den Flensburger Hafen ein und bringt erstmals wieder Rum aus der Karibik. Nach 140 Jahren ein bemerkenswertes Ereignis. Wir waren vor Egernsund zugestiegen. ACTIV lag dort vor Anker und wartete auf die Gäste für die letzte Etappe. Zwei Handvoll Kubaner, Musiker, Rum-Spezialisten, allerlei Filmdreher, Fotografen und bezaubernde Tapas-Versorgerinnen. Dazu jede Menge Strohhüte und dicke Zigarren. Senior Don Navarro flog extra aus der Karibik ein. »Meastro Ronero« und Kulturbotschafter. Er erzählte unübertrefflich die Geschichte des Rums und zelebrierte Lebensart. Und das alles ebenso sympatisch rum-aromatisch und „ritterlich" übersetzt. Dann Anker auf und los. Der dänische Skipper Jonas schickte seine drei Stammcrew-Mädchen in die Takelage. Flink wie die Wiesel hatten sie alle Plünnen hoch und ACTIV glitt mit voller „Kledage" in die Förde rein. Wie in alten Zeiten. Vorbei an Sandager, den Ochseninseln. Die vier Fässer an Deck gezurrt. Die Sonne brannte karibisch. Der Duft von dicken Zigarren und Rum zog übers Deck und die kubanischen Guitarristas sangen die unvermeidlichen Canzones vom Commandante Che Guevara und von Guantanamera.

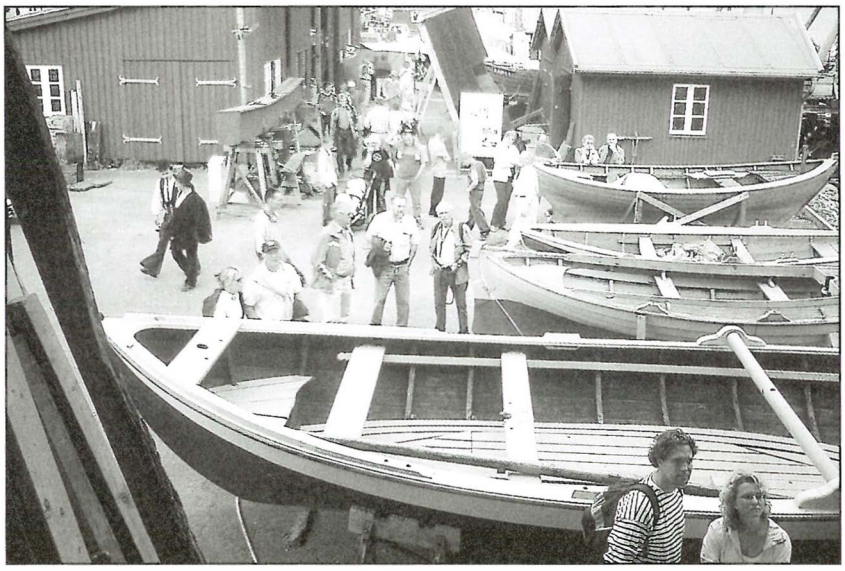




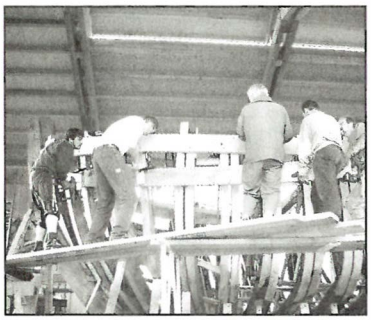
Als wir in den Hafen einliefen, folgte uns der 3-Mastschoner ALBATROS. Es gab Salut. Gleich nach dem Anlegemanöver unter dem Historischen Krahn kam der Zoll an Bord. In historischem Kostüm wurde eine Rum-Probe gezogen und auf Bekömmlichkeit untersucht. Günthi hatte sich zuvor von Walter Braasch in die Kunst des Fassöffnens einweihen lassen. So lief alles reibungslos. Dann endlich: Hiev op! Die Fasshaken klammerten sich an die Fässer und die Mannschaft des Museumshafens setzte die alte Krahnwinde in Bewegung. Das hölzerne Fass schaukelte bedenklich. Der »Krahn von 1726« ächzte und knackte, aber dann schwebte das erste Fass über das Bohlwerk. Bumm! Angekommen! Es war vollbracht. Schon beim Einlaufen in den Flensburger Hafen lagen wir uns in den Armen. Volkwin Marg, der das alles mit seiner ACTIV ermöglicht hatte, und wir, die wir davon so lange geträumt und daran so lange gewerkelt hatten. Wir konnten es alle nicht glauben. Es wurde ein feuchter Abend anschließend im Schiffahrtsmuseum. Auch Jutta Glüsing war überglücklich. In ihrem Haus der Rum-Geschichte machte der Rum wieder Geschichte. Wer weiß was das für Folgen hat... Wir bedanken uns bei allen, die mit Rat und Tat zum Gelingen beigetragen haben.

Rainer Prüß

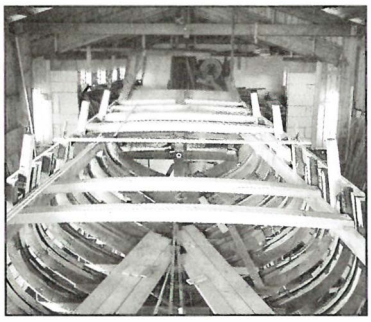
Neues von der Museumswerft...



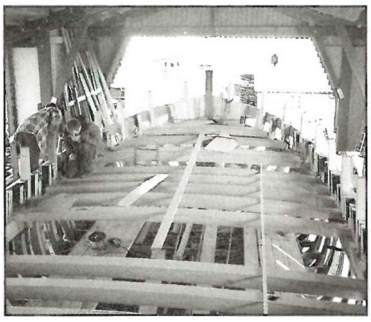
...und 'ne Masse Volk drumherum.



...die Decksbalken liegen auf den Balkwegern.



...auf Backbord wird der dicke Balkweger angesetzt.



...einige Decksbalken liegen bereits auf den Balkwegern.

Daniel Kohlmann fertigt die Schablone für ein Decksknie.

...an der Dansk Jagt wird immer noch weitergebaut !

Im letzten Heft wurde der Faden an der unendlichen Geschichte wieder aufgenommen und inzwischen sind deutliche Fortschritte erkennbar. Auf Steuerbord- und Backbordseite sind die obere Planke und das Bergholz zu sehen, beide bereits abgenagelt aber noch nicht mit dem innenliegenden Balkweger verklinkt. Zunächst wird nur jede zweite Planke auf die Spanten gebracht. Und so wird es weitergehen. Als nächstes folgen die Kielplanken. Die Zwischenplanken werden erst eingepasst, nachdem alle anderen Arbeiten nahezu abgeschlossen sind. So kann alles noch etwas länger austrocknen. Dadurch sitzen dann alle Planken besonders stramm und das Schiff wird insgesamt fester. In der Zwischenzeit wird an Deck und Luken, Schotten und Wegerung gearbeitet. Die Decksbalken liegen bereits auf den Balkwegern. Genau nach der alten Zeichnung. Die Balken sind für so ein kleines Frachtschiff mit 14 x 18 cm scheinbar geradezu riesenhaft und liegen sehr eng beieinander. Dabei ist jedoch zu bedenken, das Original lief in 1794 vom Stapel, und der Schiffer rechnete in jener Zeit mit Grundberührungen und ließ deshalb sein Schiff sehr stabil aufzimmern. An allen Teilen unseres Nachbaues ist dies deutlich abzulesen. In den nächsten Tagen soll Krummholz kommen für ein gewaltiges Stevenknie. Es wird waagerecht hinter dem Steven unter dem Deck eingebaut und verbindet die Steuerbord- mit der Backbordseite. Jeder Decksbalken wird durch zusätzliche Decksknie mit Balkweger und Außenbeplankung verbunden. Hierzu müssen viele verzinkte 12 mm Stumpfbolzen mit schweren Hämmern in die harte Eiche getrieben werden. Eine schweißtreibende Arbeit.

Ein Blick von der Arbeitsstellage in den Rumpf des Schiffes zeigt deutlich den Fortgang der Arbeiten. Wir werden den selbstgesteckten Fertigstellungstermin halten und wollen die Dansk Jagt zur VISION 2005 zu Wasser lassen. Der Name des Schiffes ist freilich noch offen. Alle sind eingeladen, sich an der Namenssuche zu beteiligen unter museumswerft@museumswerft.de.

Wir werden über den Fortgang weiter berichten...

...Bericht über den Nachbau des Fischerbootes Kap.11

Im Sommer 2003 kam Hinrichsen auf die Werft, war sehr beeindruckt von unserer Arbeit, und fragte schließlich so mehr nebenbei: „Sachma köntdschi nich auchma n richteges Fischerboot baun, soein mi Bünn? Aba mi Maschine – haba son großen ingehab, is dschez raus, bin am übeholn dobi?"

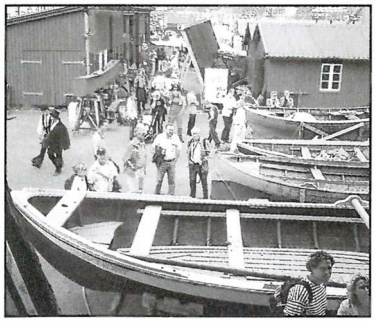
Kurz nachgedacht! Hab ich „Dscha" gesacht und „könn wia un machen wia".

Dann kam der Besuch im Garten jenseits der Grenze. War im Prinzip alles ganz klar und eindeutig. Der Rumpf lag schon Jahre im Garten. Aus gutem Grund, nämlich aus Pietät, versteht sich. Ist natürlich eine lange Geschichte mit vielen Familien-Extras, die nicht hierher gehören. Der Garten war feucht, das Schiff stand unter Bäumen, altes Laub lag im Rumpf. Es war wirklich ein klarer Fall. Nun, dann kam das übliche Prozedere und Hin und Her. Schlußendlich stand der traurige Rest des Bootes eines Tages auf der Werft. Es wurden die Maße genommen, die Helling gebaut, der Kiel gelegt und die Steven und Mallen geschnürt und aufgestellt.

Es handelt sich um ein typisches Fischereifahrzeug, wie man es noch heute ab und an in dänischen Häfen findet. Es wurde 1963 von Bootsbaumeister Hansen in Struer gebaut als geklinkertes offenes Boot, Lärche auf Eiche, mit Bünn. Es wird von einem 2-Zylinder-Saab bewegt und ist ca. 8 m lang. Die Originalmaschine existiert noch, wird restauriert und wieder eingebaut.

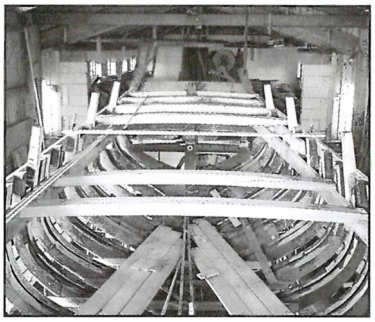
Inzwischen steht der geklinkerte Rumpf in der großen Werkstatt und wir sind mächtig stolz auf die gelungene Arbeit. Er wird da noch eine Weile so stehen müssen bevor das Boot vorn und achtern eingedeckt wird und die Maschine eingesetzt werden kann. Die Dansk Jagt hat Vorrang, die soll zur VISION 2005 ins Wasser gehen.

Kap. 11 im Schutz der Apfelbäume. Die abgesackten Reifen deuten auf eine längere Liegezeit.

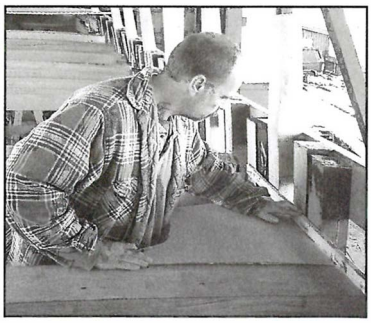


Hinrichsen

Kap. 11 bereits auf der Museumswerft

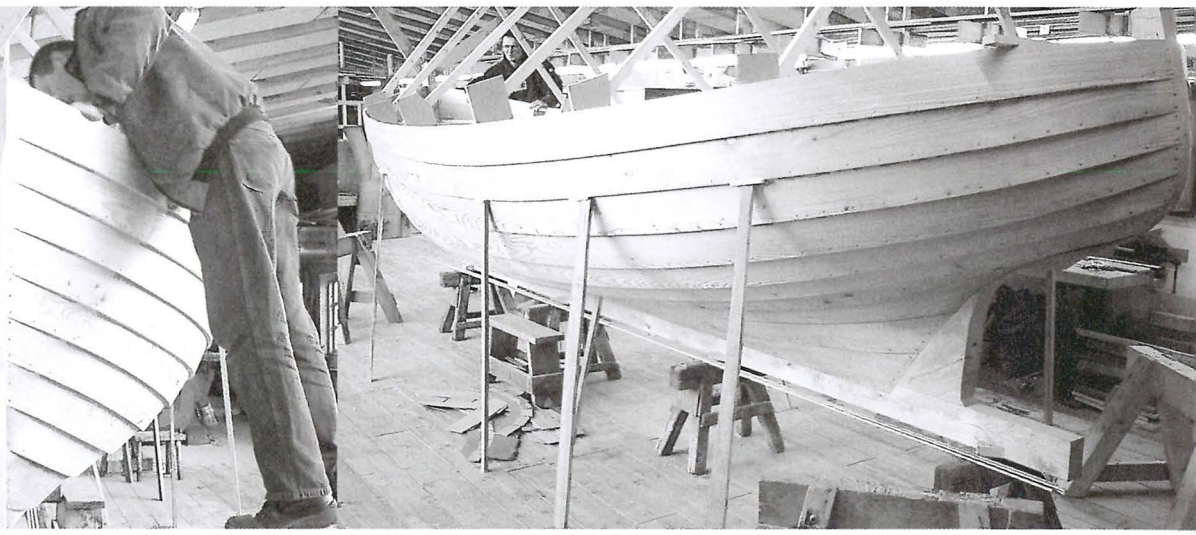


Kap. 11 auf der Museumswerft Blick gegen das Vorschiff



Kiel und Steven und Mallspanten stehen, Thomas Frömming und Daniel Kohlmann wollen mit dem Aufplanken beginnen.

Kap. 11 ist aufgeplankt. Blick gegen den Vorsteven.



Blick gegen Backbord von Achtern. Deutlich ist der Propellerbrunnen zu erkennen.

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.

Landgang – auf zu neuen Straßen

Bildbetrachtung *von Rainer Prüß*

Die Szenerie scheint vertraut. Offensichtlich ein Bild des Flensburger Hafens. Der Turm der Marienkirche ist eindeutig zu erkennen. Rechts daneben auf der Anhöhe die Diako mit dem Turm der kleinen Kapelle. Unter der Marienkirche an der linken Bildseite das Kompanietor, allerdings in frischem Weiss – ein ungewohnter Anblick, denn heute präsentiert sich das Kompanietor mit freigelegtem Mauerwerk und über dem Giebel weht das Banner des Europäischen Minderheitenzentrums. Wer sich in dieser Gebäudezeile auskennt, der weiß, nach rechts schließt sich ein kleiner Anbau an, dann kommt das »Croquedile« und dann das Eckgebäude der Arkadenreihe der »Neuen Straße«. Doch halt, wo ist die Neue Straße«? Der Blick geht nach rechts. Hier zeigt sich hinter den dunklen Rahsegeln des Topsegelschoners eindeutig die Fassade von »Hansens Brauerei«, vormals Sonnberg Rum. Dieses ist eigentlich auch Eckgebäude zur »Neuen Straße«. Irgendwas stimmt hier nicht. Die Erklärung ist einfach. Die Neue Staße in der heutigen Form gibt es zu dieser Zeit noch nicht. Hier führt nur eine kleine Gasse an der Stadtmauer entlang. Das Ruderboot im Vordergrund fährt genau auf zwei Gebäude zu, die der Neuen Straße 1979 zum Opfer fielen. Die »Neue« war die Verlängerung der Toosbüystraße, die damit den Anschluss ans Wasser fand. Heute öffnet die Neue Straße den Blick in die wunderbare geschlossene Fassadenreihe der Toosbüystraße. Leider kann man dies von der neuzeitlichen Arkadenreihe der Neuen Straße nicht sagen. Dieses architektonische Meisterwerk will ich hier nicht kommentieren. Ursprünglich war hier sogar eine Brücke über den Innenhafen geplant. Auf der Schiffbrückkai stehen direkt an der freien Kaifläche in der Bildmitte zwei kleine Hütten. Die größere steht genau vor Hansens Brauerei. Die kleine Bude mit dem Diagonalkreuz nähme heute den Platz direkt beim Gedenkstein für Seeleute ein. Solche kleinen Versorgungs- und Diensthütten standen immer an der Schiffbrücke. Es waren sog. Pechhütten, in denen Teer gekocht werden konnte zur Reparatur der Schiffe, oder auch kleine Eisenbahnerhütten und Lagerschuppen für die Festmacher, für Tauwerk, Fender usw., alles, was zu einem Hafenbetrieb gehört. Die Uferzone war also nie langweilig leergefegt wie jetzt. Alte Fotos zeigen eine große Zahl derartiger kleiner Bauwerke und viele von ihnen waren kleine handwerkliche Schmuckstücke.

Die »Küste« aber, wie die Flensburger die Uferzeile der Hafenwestseite nennen, war schon immer »Amüsiermeile« und Anziehungspunkt. Wie auf diesem Foto. Die Herren im Ruderboot wollen offensichtlich auf Landgang und nehmen dazu ausnahmsweise nicht die Dienste der Flensburger Fährfrauen in Anspruch, die hier früher so etwas wie einen Taxiservice zur anderen Hafenseite anboten. Die Herren rudern selber und sind mit Hut und weissem Kragen für die bevorstehenden Abenteuer bestens ausstaffiert: »Schapptüch« sagt dazu der Norddeutsche. Mit erwartungsfrohen, kräftigen Schlägen geht es nach der langen Seereise den vielfältigsten Versuchungen der »Küste« entgegen. Hier liegen um das Jahr 1900 Kneipen wie das »Schifferhaus« (Schiffbrücke 1), »Zur Sonne« (Nr. 7) »Zum goldenen Anker« (Nr. 22) oder das »Logir-Haus Cafe Globus« (Nr. 38), das »Cap Horn« (Nr. 36, Ecke Herrenstall) oder auch das »Cap zur guten Hoffnung« an der Ecke zum Oluf-Samson-Gang. Der Name scheint Versprechen. Wer zu diesem Thema »Landgang« mehr erfahren möchte, dem sei das gleichnamige Buch von Christine Keitsch empfohlen, das das Flensburger Schiffahrtsmuseum herausgegeben hat. ■

Flensburger Impressionen

Der Flensburger Hafen ist zentraler Ort baulicher Köstlichkeiten. Hier stellen wir eine weitere feinsinnige Variante baulichen Treibens vor. Herr Litfaß hätte sicher seine Freude an diesem amerikanisierten Modell. Leidet hier eine Litfaß-Säule an Überfettung? Litfaß-Säulen Marke Big-Dräc? Wer diese kleinen baulichen Leckereien für reine Reklameflächen hält, hat weit gefehlt. Selbst als Aufbewahrungsort für Flaschen wären sie nur unzureichend definiert. Nein, des Rätsels Lösung liegt in der Flensburger Baugeschichte. Es handelt sich um Pissoires. Diese Pissoires sind Flensburger Traditionsbauwerke. Sie standen schon um die vorletzte Jahrhundertwende am Hafermarkt, am Südermarkt und anderen »Brennpunkten« und waren eine Bereicherung für Augen, Mund und – Nase! Daß die Stadt diese Bautradition vor geraumer Zeit wieder aufgenommen hat, ist anerkennenswert. Selbst bei den liebevoll gearbeiteten historisierenden Ornamentblechen der Außenverkleidung wurde der gebührende Abstand von der Bodenpflasterung historisch korrekt übernommen. So können potentielle Benutzer schon von weitem am sichtbaren Schuhwerk erkennen: Besetzt! Besser kann Architektur nicht kommunizieren! *R.P.*

Genuß für Augen, Mund und Nase.

Am Harniskai liegt wieder der 3-Mast-Schoner SUNTHORICE und überwintert in Flensburg. „Ich glaub, mich knutscht ein Hai!" Vermeintliche Traditionsfreunde erregten sich bereits über die Verunstaltung der eleganten Nase eines so schönen Schiffes. Andere wiederum glaubten, es handele sich um den stimulierenden erotischen Kussmund eines »Lonely-Heart-Erotic-Clubs«, wiederum andere hielten es für eine Liebeserklärung des Eigners an seine »herzige« Gespielin. Alles falsch. Die SUNTHORICE ist auch kein Mitglied der AIDA-Traumschiff-Flotte, kein illustrer Operettendampfer. Dazu fehlt dann doch einfach die Rose im zarten Knutschmund. Die Erklärung ist einfach. Hier wurde kein romantischer Eingriff in eine Schiffsnase vorgenommen. Die SUNTHORICE ist ein ehemaliges Feuerschiff. Solche Schiffe lagen ihr Leben lang mit einem Leuchtfeuer zwischen den Masten vor Anker und pendelten an dem schweren Ankergeschirr. Da war lebenslange Reibung an den Ankerklüsen angesagt. Darum riskiert die SUNTHORICE eine »Dicke Lippe«. *R.P.*

Knutsch...!

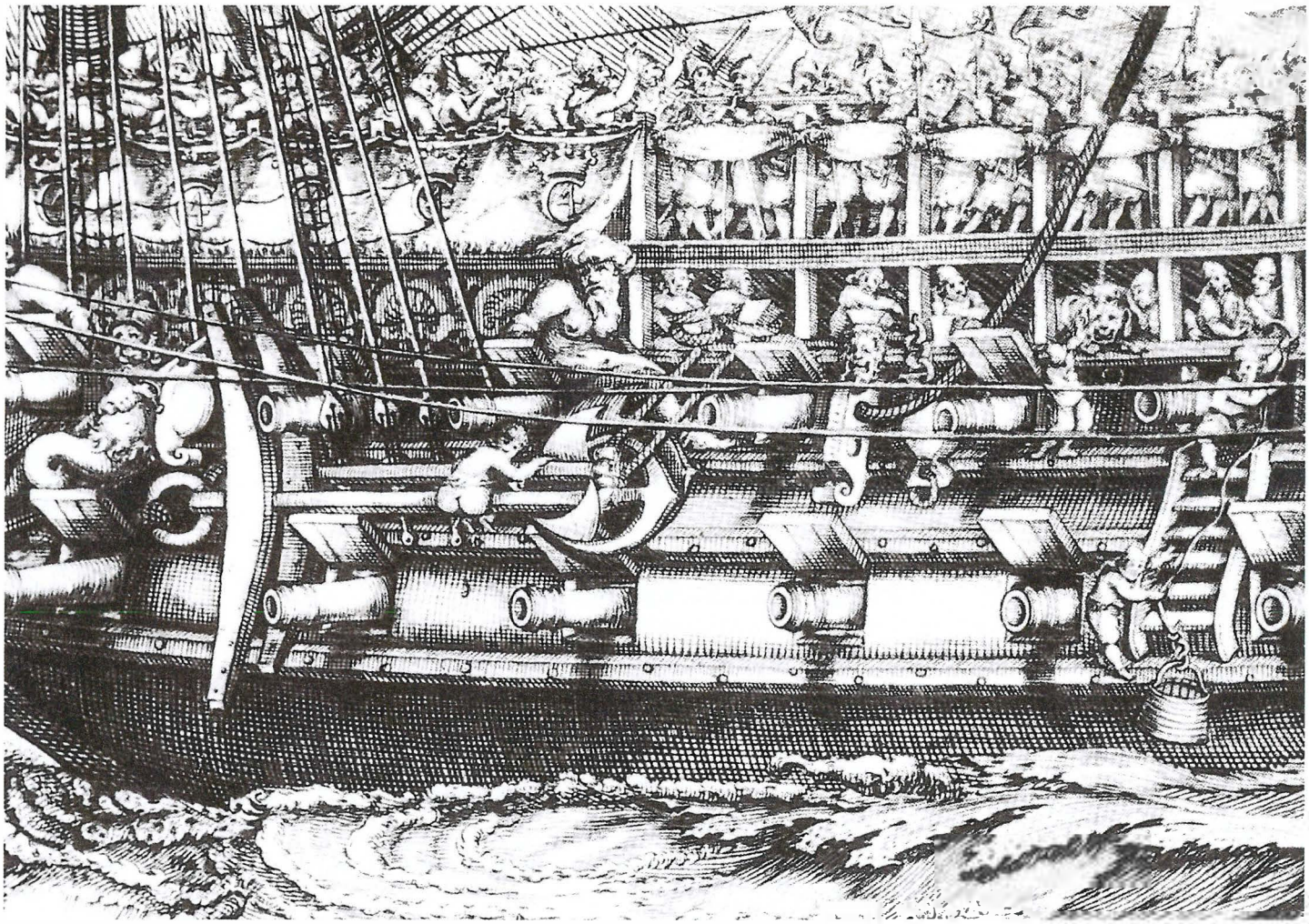
Das Bootshaus am Lüttfischer Jollenhafen des Museumshafens

Sonderausstellung im Flensburger Schiffahrtsmuseum
vom 18. September 2004 bis 27. Februar 2005

FLENSBURGER SCHIFFAHRTS MUSEUM

Alltag an Bord – Brauchtum auf See

Das Bordleben in früheren Zeiten ist zum großen Teil in Vergessenheit geraten. Mythen und Legenden verklären nicht nur die Arbeit des Seemanns. Unkenntnis und Erdichtetes bestimmen vielerorts die Vorstellung von der Seefahrt bis weit in das 20. Jahrhundert hinein. Viel zu wenig wissen wir zum Beispiel über die Versorgung der Seeleute in jenen Jahrhunderten, als es weder die Konserve noch die Tiefkühlkost gab. Die Verpflegung, die Hygiene sowie die Kleidung - selbst die Disziplin - litten oft während der langen Seereisen. Das Schiffahrtsmuseum zeigt den Alltag an Bord.

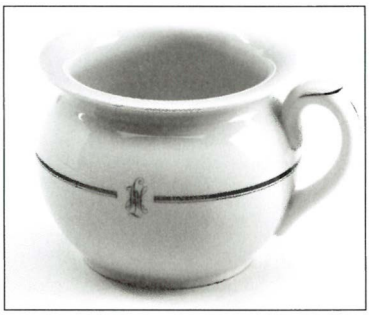


„Die Not mit der Notdurft" auf der „De Tre Kroner", gebaut 1602 in Flensburg.
Dem Seemann blieb oft genug nur der außenbords hängende Anker, um sich zu erleichtern. Eine gefährliche Situation, die zu Unfällen führte.

Etliche jener Zustände schildert diese Ausstellung anhand von originalen Erinnerungsstücken, die sich in der Sammlung des Schiffahrtsmuseums befinden. Herangezogen werden des Weiteren authentische zeitgenössische Berichte und Dokumente zur Beschreibung der Regularien, aber auch der Rituale, die diese ungewöhnliche Lebenswelt von Einschränkungen und Entbehrungen geprägt haben. Bildhafte Darstellungen vermitteln überdies in einigen Fällen das Zusammenleben an Bord von Segelschiffen und Dampfern zwischen Erholungssuche und Arbeitseinsatz. Den Mühseligkeiten, der Gleichförmigkeit derartiger Verhältnisse setzte der Seemann eine eigene Erlebniswelt des Aberglaubens und der Fantasie entgegen, die im Vergleich mit den heutigen Traditionen der Seefahrt geradezu anarchische Züge trägt. Letzteres wird deutlich an den für die Äquatortaufe unerlässlichen Requisiten - durch Erzählungen überliefert - bis hin zur in Gewalt umschlagenden Meuterei. Im Folgenden werden auf einige wichtige Aspekte der Seefahrt von einst und ihre diesbezüglichen Belege verwiesen.

„Die Not mit der Notdurft":

Über den Gang zur Toilette schweigt sich auch der heutige Zeitgenosse gern aus, obwohl ihm doch in den meisten Fällen Örtlichkeiten mit jeglichem Komfort zur Verfügung stehen. Dem Seemann blieb oft genug nur der außenbords hängende Anker vorbehalten, um sich zu erleichtern. Eine gefährliche Situation, die zu Unfällen führte. Dieses Kapitel berichtet aber auch anschaulich von den Einrichtungen auf dem Galion des Vorschiffs, an Bord selbst bis hin zu den Kajüten von heute, die den sanitären Gepflogenheiten an Land entsprechen. Ein Unikat der Ausstellung ist das Nachtgeschirr, das ursprünglich eine Kabine des Dampfers BOCHUM zierte. Ab 1927 auf der Hamburg - Amerika Linie eingesetzt, nahm das Schiff auch Passagiere mit über den großen Teich.

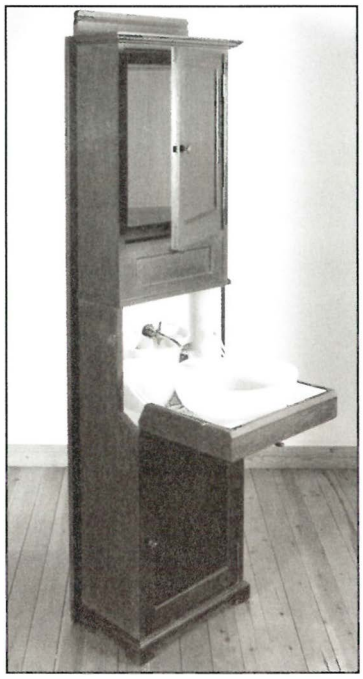


„Wasser ist zum Waschen da...":

Auf die Körperpflege des Seemanns wurde in früheren Zeiten nicht so stark geachtet. Das salzige Meerwasser war zum Waschen ungeeignet, das kostbare Süßwasser zum Trinken rationiert. Darüber hinaus war das Mannschaftslogis meist so eng, dass die Körperpflege nur an Deck erfolgen konnte, wo es oft sehr kalt war. Auch auf den Dampfschiffen verbesserte sich die Situation für die Mannschaft erst allmählich. Die Kapitäne und Offiziere sowie die Passagiere an Bord genossen immer schon gewisse Privilegien. Dazu gehörten bessere sanitäre Einrichtungen wie z. B. ein eingebautes Waschkabinett.

„Zwieback und Zitrone" – Ein Blick in die Bordküche:

1801 heuerte ein Seilermeister aus Pirma auf einem Walfangschiff an. In einem später veröffentlichten Bericht beschreibt er die Mahlzeiten: *„Am Sonntage graue Erbsen mit Pökelfleisch; Montags gelbe Erbsen mit Stockfisch; Dienstags graue und Fleisch; Mittwochs gelbe und Stockfisch, Donnerstags eben so; Freitags graue und Fleisch, Sonnabends gelbe und Stockfisch, und so wechseln die leidigen grauen und gelben eine Woche wie die andere. Nur ein paar mahl gab es weiße Bohnen und zweimahl Sauerkraut, und man freut sich mehrere Tage zum voraus, wenn es heißt: etwas anders als Erbsen! Das Brod, der Schiffszwieback, ist schlecht, und oft so alt, daß es ganz von Würmern zerfressen ist. Es sieht aus wie Torf, und muss erst aufgeweicht werden, ehe man es genießen kann. Diese groben Bissen stehen jedem zu Dienste, so oft er Lust hat, aber der Magen muß stark bellen, wenn man zu solchem Brode greift. Welche Sehnsucht man auf einer halbjährigen Reise nach weichem Brode hat, läßt sich leicht denken. Die übrigen Lebensmittel werden in Rationen vertheilt. Das Wasser ist eben so schlecht, als das Brod. Man braucht die leeren Wasserfässer beim Walfischfange zum Thrane, aber im nächsten Jahre werden sie wieder mit Wasser gefüllt, und man kann sich vorstellen, wie stinkend es werden muß, wenn die Fässer nicht gehörig gereinigt worden sind. Manches Faß stinkt wie eine Kloake, und dennoch darf kein Tropfen davon vergossen werden."*



Privilegierte, wie z.B. Kapitäne, Offiziere sowie Passagiere an Bord durften bessere sanitäre Einrichtungen wie z. B. ein eingebautes Waschkabinett benutzen.

Der Kapitän war verantwortlich für die Versorgung der Mannschaft mit Lebensmitteln. *„Er ist dem Schiffsvolke gute gesunde Kost schuldig und soll ihnen namentlich keine verdorbenen Lebensmittel reichen (1843)."* Zu diesem Zwecke wurden auch sogenannte Speiserollen eingeführt, die die Mindestverpflegung an Bord sicher stellen sollten. Im Laufe des 19. Jahrhunderts fanden konkrete Bestimmungen Eingang in die Seemannsordnung, *um hinlänglichen Vorrat nach Verhältnis der Reise zu sorgen.* Große Probleme gab es damals aber auch noch bei der Konservierung von Lebensmitteln und der Bekämpfung von Skorbut und anderen tödlichen Erkrankungen auf Grund unzureichender Ernährung. Lange Zeit setzte man auf Sauerkraut und später dann auf vitaminreiche Zitrusfrüchte. Das Thema behandelt auch die Verpflegung bei der Marine und auf Auswandererschiffen. Insbesondere bei der Admiralität zeichneten sich der Speiseplan, der Service und die Ausstattung der Messe durch einen gewissen Luxus aus, von dem der Matrose nur träumen durfte.

„Wir lagen vor Madagaskar und hatten die Pest an Bord..." – Krankheiten an Bord: In der Sammlung des Schiffahrtsmuseums befindet sich ein kleiner Arzneikasten mit ursprünglich 15 Glasgefäßen (eines fehlt). Er ist aus Nadelholz gezimmert und gegen Witterungseinflüsse außen mit Mahagoniholz furniert; das Innere ist mit einem Anstrich von Zinkfarbe präpariert. Der Kasten gehört ins 18. Jahrhundert und soll aus England stammen. Ist die medizinische Versorgung an Bord heute in den meisten Fällen gewährleistet, so war gegen wirklich gefährliche Krankheiten in den früheren Jahrhunderten kein Kraut gewachsen. Brach überdies eine Seuche aus, mussten die Kranken isoliert werden. Da kein Hafen wegen der Ansteckungsgefahr angelaufen werden durfte, wurde über das Schiff und seine Mannschaft eine oft mehrwöchige Quarantäne (= 40 Tage) verhängt. Kleinere Blessuren, die z. B. beim tagelangen Arbeiten auf den Rahen entstanden, wurden mit „Bordmitteln" behandelt, wie es ein Gewährsmann 1930 auf der PAMIR erlebte: *„Jetzt ist im Gefolge der Strapazen in den letzten Wochen eine Flut von Zellgewebsentzündungen, Salzwasserbeulen und Furunkeln ausgebrochen. Ölzeug und Salz hat die Haut kaputt gescheuert. Teer, Rost, Holzsplitter und jede Art von Dreck haben sich eingefressen. Die alte Seemannstradition macht die Sache noch schlimmer: Am Kap Horn...wäscht man sich nicht, und wenn es sechs Wochen dauert."*

Der Trost der Seefahrenden – „...hey ho, un' 'ne Buddel voll Rum":

Getränke an Bord - das klingt nach trinkfesten Seeleuten oder betrunkenen Matrosen. Aber wenn auch die Alkoholausgabe zu den unbestrittenen Höhepunkten im Seemannsalltag gehörte, so war doch die tatsächliche Schnapsration eher knapp bemessen. Weitaus entscheidender war für den Seemann die Frage, wie er seinen Durst löschen konnte, denn auf langen Fahrten gehörten fauliges Wasser und verdorbenes Bier zur Tagesordnung. Trinkgewohnheiten an Bord können allenfalls durch schriftliche Aufzeichnungen erhellt werden. In Zeichnungen und Gemälden wurden meist die außergewöhnlichen und festlichen Ereignisse festgehalten; auch die erhaltenen Trink- und Schnapsgefäße sind Prunkstücke, die als Seemannsmitbringsel für die „gute Stube" daheim gedacht waren. Über den rauen Seemannsalltag an Bord sagen sie nichts aus.

Meuterei auf der Brigg L'ESPÉRANCE:

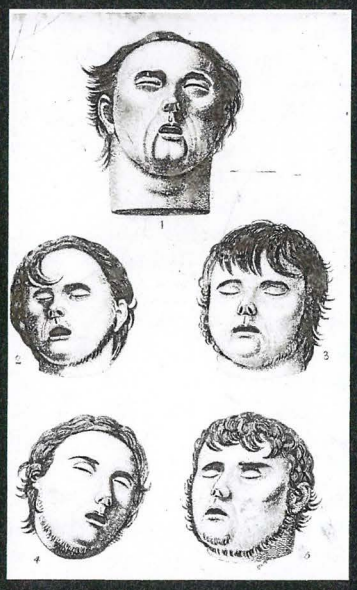
Kam es zu Konflikten zwischen Mannschaft und dem Kapitän, war eine Meuterei nicht auszuschließen. Die Rechtsprechung war bis weit im 19. Jahrhundert unsicher. Es kam immer wieder zu disziplinarischen Schwierigkeiten, da der Kapitän es versäumte, *seinen Leuten gutes Essen und Trinken zu reichen bzw. sie körperlich züchtigte.* Dennoch, *jedes Auflehnen eines Seemanns gegen den Schiffer wird nach Befinden bestraft... Der eigentliche Begriff der Meuterei liegt aber erst vor, wenn das Schiffsvolk sich zur Widersetzlichkeit gegen den Schiffer verbindet, besonders, wenn es ihn zwingt, in einen andern als den Bestimmungshafen zu segeln, oder höhere Gage erpressen will. Dieses Verbrechen wird mit Leib und Lebensstrafe bestraft.* So geschehen auf der in Flensburg beheimateten Brigg L'ESPÉRANCE. Auf der Reise von Hamburg nach Messina wurden der Schiffseigner und Kapitän Jens Nielsen Holst und der Obersteuermann, sein Sohn Niels Hansen Holst, am 26. November 1817 ermordet und über Bord geworfen. Tätlichkeiten des Kapitäns und die schlechte Versorgung waren offensichtlich die Ursache für dieses Verbrechen. 3 Jahre später erfolgte in Flensburg das Todesurteil für 5 der angeklagten Täter. Das Urteil wurde ein Jahr später, am 17. Oktober 1820, in Flensburg an der Schleswiger Landstraße vollstreckt. Es war die letzte Hinrichtung in Flensburg. Es wurde in großer Ausführlichkeit über dieses Ereignis berichtet. Die Köpfe der Enthaupteten wurden auf Pfähle gesteckt, die Rümpfe auf´s Rad geflochten. Wohl zur Abschreckung erschienen damals Schriften und Illustrationen, *allen braven Eltern zum Spiegel für die Jugend geweihet!*

Das Kleid des Seemanns. Was trägt der Seemann an Bord?

Da die Seeleute in früheren Zeiten ihre Kleidung von ihrer Heuer bezahlen mussten, hatten sie meist nur wenig anzuziehen. Was besaß ein Seemann, ein Matrose, an Kleidung? Der 1872 verstorbene Matrose Buttelmann hinterließ an Bord seines Schiffes: 1 Rock, 1 Weste, 2 Hemden, 1 Halstuch, 2 Paar Hosen, 1 Paar Schuhe, 1 Paar Strümpfe. Bei der Arbeit an Deck und auf den Rahen der großen Segelschiffe wurden die Kleidungsstücke bei jedem Wind und Wetter arg strapaziert und zerschlissen: *„Die Menschen an Deck sahen müde und verfroren aus. Hände und Gesichter blau-grau vom Frost. Sie waren auf die merkwürdigste Weise angezogen, um sich gegen Kälte zu schützen. Einige hatten Bettdecken unter das Ölzeug gewickelt. Einem hing ein hellblaues Wollhemd wie eine Schürze über die Hose, einer trug einen eleganten schwarzen Mantel unter einer kurzen gelben Öljacke. Zerrissenes Ölzeug war mit Stricken um die Leiber festgebunden. Einige hatten sich mit Fetzen von Segeltuch ausgestopft (Auf der PAMIR, 1930).“* Kein Wunder, daß als eine der wichtigsten Einrichtungen auf Segelschiffen die „Schlappkiste“, von englisch „slop“ abgeleitet, genannt wird. „Slop heißt im Englischen „Plünnen“, billige, meist getragene Kleidungsstücke. Wenn der Kapitän am Sonntag die „Schlappkiste“ öffnete, konnte „Jan Maat“ seinen Bedarf an Arbeitszeug und Wäsche ergänzen, an Ölzeug und Seestiefel oder Halstüchern etc., indem er anschreiben ließ, oder er besorgte sich auch Segeltuch und nähte selbst daraus seine eigene Kleidung. Seemannskleidung hat Seltenheitswert in einem Museum. Das Flensburger Schiffahrtsmuseum besitzt eine weiße Seemannshose mit Stickereien am Hosenlatz. Wegen der Größe gehörte sie wohl einem Schiffsjungen.

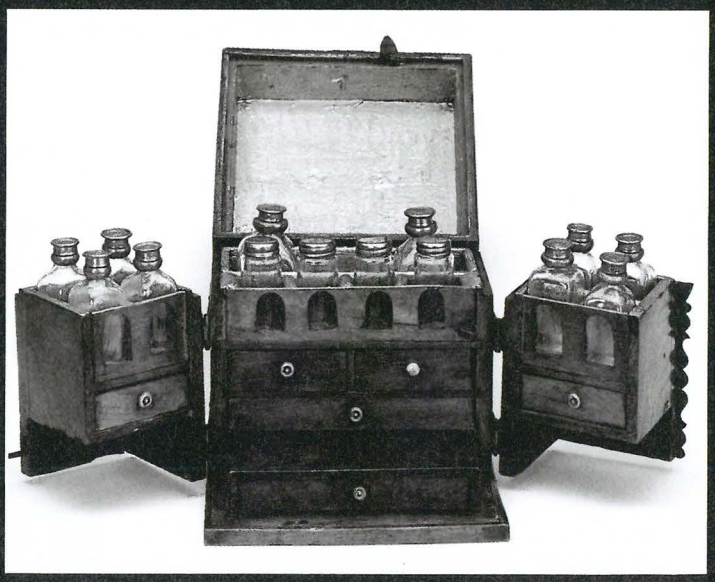
Fortsetzung folgt

Dr. Jutta Glüsing



Meuterei auf der Brigg L'ESPÉRANCE. Todesurteil für fünf angeklagte Täter. Am 17. Oktober 1820 wurde in Flensburg die letzte Hinrichtung vollstreckt.

Guterhaltenes Trinkgefäß aus Keramik



Kleiner Arzneikasten mit ursprünglich 15 Glasgefäßen (eines fehlt). Er ist aus Nadelholz gezimmert und gegen Witterungseinflüsse außen mit Mahagoniholz furniert.

Seltenheitswert: das Flensburger Schiffahrtsmuseum besitzt eine weiße Seemannshose mit Stickereien am Hosenlatz. Wegen der Größe gehörte sie wohl einem Schiffsjungen.

FLENSBURG

HISTORISCHER HAFEN

WIR SUCHEN...

Wir berichteten bereits in den letzten Hafenblättern über die Realisierung des Konzeptes HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG. Dabei geht es nicht nur um die Wasserseite, also die Erweiterung der Sammlung der alten Gaffelsegler um Dampfer und klassische Yachten, sondern auch um die Landseite. Es geht um die gesamte Einbindung des Quartiers Norderstraße/ Schiffbrücke mit den angrenzenden Gängen und Höfen. Das Konzept soll insgesamt zu einer intensiven Belebung der Altstadt führen, denn der Flensburger Hafen soll nicht nur zu den Großveranstaltungen Anziehungspunkt sein, sondern für Touristen interessant und »ganzjährig geöffnet« sein.

Das Projekt ist insgesamt auf eine lange Entwicklungszeit angelegt. Wir fangen mit kleinen Schritten an und wollen dabei möglichst viele Menschen einbeziehen.

Ausstellungsstücke

Die Uferpromenade an der Hafenwestseite am Schiffbrückkai ist langweilig. Auch wenn hier in Zukunft mehr alte Schiffe liegen werden, kann der Uferstreifen als Spaziermeile viel attraktiver werden.
Wir suchen deshalb Ausstellungsstücke, historische Elemente, die zu einem Hafen und zu Schiffen gehören und bitten alle Flensburger Hafenliebhaber und andere Lokalpatrioten um Hilfe bei der Ausgestaltung. Manches liegt noch auf Böden oder in Kellern herum, steht auf Bauernhöfen oder Hinterhöfen und könnte hier Menschen eine Freude machen. Die Gegenstände sind zugleich »Augenfutter«, Spielgerät und geeignet für spielerische Aneignung von Geschichte. Sie sind sehr spaziergangs- und »familienkompatibel« und schaffen eine lebendige Kai-Atmosphäre.

Die Gegenstände können verhältnismäßig vandalismussicher installiert werden.
Freilichtmuseen haben hier einige Erfahrung.

Kutschen, Karren, Leiter- und Bollerwagen

Die Transportmittel und -geräte waren Teil der Küstenkultur. Sie waren das Bindeglied zwischen den Schiffen und den Häusern, den Speichern, Werkstätten und Läden und sie sind auf allen alten Hafenfotos zu sehen.
Schon seit zwei Jahrzehnten steht am Museumshafen ein hölzerner Pferdewagen, der zum Warentransport diente.
Wir wollen gern eine kleine Fahrzeugsammlung aufbauen, und sie mit den typischen Transportgütern wie Holz, Ziegelsteine, Kohlen oder Zuckersäcke ausstatten.

Diese historischen Fuhrwerke und Güterwaggons könnten auch in Unternehmenspatenschaften realisiert werden von Unternehmen, bei denen diese Wagen und Güter Teil der eigenen Unternehmensgeschichte sind.

Fässer, Säcke, Kisten und Kästen

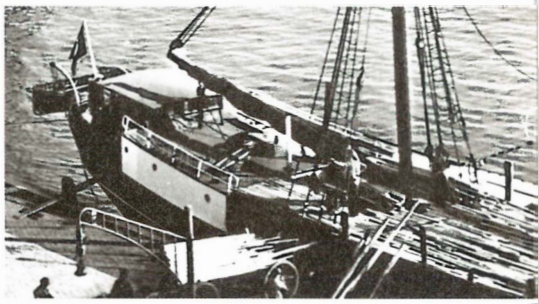
Schiffsladung wurde früher am Kai gestapelt und zwischengelagert. Diese Zwischenlager-Situation kann in kleinen dauerhaften Szenarien nachgestellt werden. Dazu brauchte es Vorrichtungen wie Rampen, Stellagen, Böcke und Schubkarren, sowie Fässer, Kisten und massiv gefüllte Säcke. In diesem Sinne steht seit einigen Jahren ein großes Rum-Fass am Bohlwerk des Museumshafens. Wir suchen mehr von diesen Elementen.

Eisenbahn

Zur Flensburger Hafengeschichte gehört die Dampfeisenbahn. Sie wird bereits jetzt in die Kombi-Fahrangebote der ALEXANDRA einbezogen und ist auch Bestandteil des „Dampf-Rundum".
Die Hafenwestseite ist lang. Vorstellbar ist deshalb längerfristig auch die feste Aufstellung von zwei bis drei hist. Güterwaggons mit Ladung (Holz und Kohle) zur Demonstration von Art und Weise des Ladens. Dazu gehören z.B. auch Rampen, Rutschen und ähnliche Vorrichtungen. Wir suchen also auch sowas.

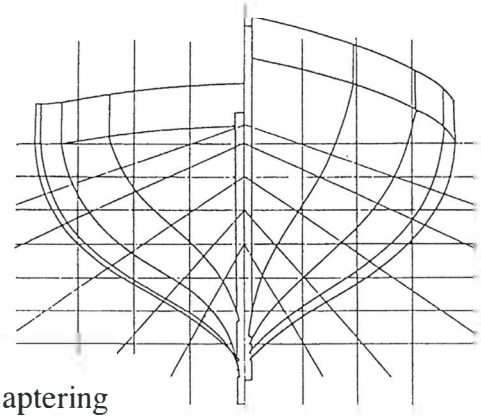
...und wir suchen natürlich auch Menschen, die sich engagieren wollen, z.B.»Kutschen-Fans«, oder »Fass-Spezies«. Wenn Sie Gegenstände haben oder Lust haben, sich zu engagieren:

Einfach kontakten über
www.historischer-hafen.info
oder 0461 90219-0



Partie an der Schiffbrücke

Kvalitetsarbejdeudføres af faglært bådebygger

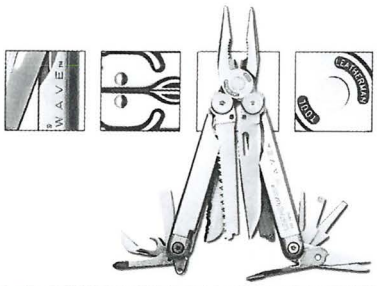


- aptering
- rigning/rundholter
- dæk, ruf, m.v.
- fribord samt bund

Christian Jonsson
Tlf. 7444 09 30
Int. +45 74 44 09 30

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

LEATHERMAN®
any time | anywhere | any job



Aug. Clauberg
Große Straße 25 – Telefon 04 61 - 2 56 40
24937 Flensburg – Fax 04 61 - 2 39 49

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

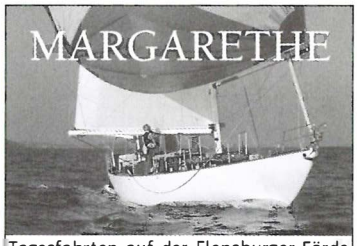
Tel. 0461 - 852970 · Fax 0461 - 85 16 65
schiffahrtsmuseum@flensburg.de · www.schiffahrtsmuseum.flensburg.de

Der neue Kalender 2005 der Robbe & Berking Classics ist da...

Großformatiger Kalender (56 cm breit x 46,5 cm hoch) nur EUR 30,– erhältlich bei Bücher Rüffer, Holm 19-21 in Flensburg

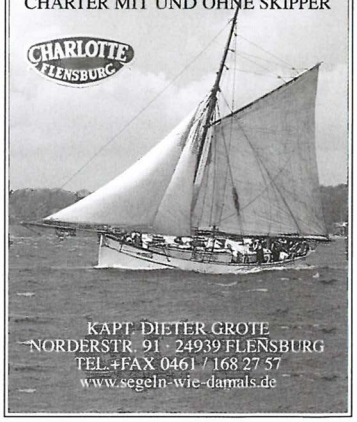
KALENDER 2005

Die vielen Veranstaltungen des Freundeskreises Klassische Yachten lassen den Sommer schnell vergehen. Um die tristen Wintermonate zu überbrücken, gibt es in diesem Kalender von September bis April sogar jeweils zwei Bilder. Alle Fotos stammen von Robert Kysela und wurden während der Jubiläumsveranstaltung, der 10. Robbe & Berking Classics vom 9. bis 13. Juni 2004 aufgenommen. Ein Kalender mit einmaligen, stimmungsvollen Aufnahmen der schönsten Motor- und Segelyachten aus ganz Europa – zu Gast auf der Flensburger Förde. Und ein Kalender, der in jedem Fall Lust macht, live dabei zu sein. Bei den 11. Robbe & Berking Classics vom 9. bis 12. Juni 2005 und der Europameisterschaft der 8mR Yachten vom 12. bis 17. Juni 2005.



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

SEGELN WIE DAMALS!
CHARTER MIT UND OHNE SKIPPER



KAPT. DIETER GROTE
NORDERSTR. 91 · 24939 FLENSBURG
TEL.+FAX 0461 / 168 27 57
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

Monika Rößiger
Claus-Peter Lieckfeld

Mythos Meer

Geschichten
Legenden · Tatsachen

Das Meer. Wen es packt, den lässt es nicht mehr los. Und man kann angenehm ertrinken in den 1001 Geschichten über Schiffsplanken, Seespuk, Fabeltiere. Oder man staunt einfach nur über die nachprüfbaren Wunder: schwarze Raucher am Meeresgrund, Algenblüte im Eis, unfassliche Tauchrekorde, skurrile Gestalten, Schwimmartisten, Meister der Täuschung. Das Meer war immer schrecklich, schön und schrecklichschön. Der Tanz der Wellen begleitet Menschheits- und Kulturgeschichte. „Mythos Meer" vermittelt aber auch Naturhistorisches zur Entstehung und Eroberung der Meere; beschreibt die Lebewesen – von Walen und Delfinen, Haien und Seepferdchen über Kreaturen der Tiefsee bis zu Albatros & Co.

224 Seiten mit 170 Farbfotos,
42 s/w-Fotos, 13 1-fbg. Vignetten
Format: 193 x 246 mm
BLV-Verlagsgesellschaft
ISBN 3-405-16610-1
19,95 EUR

Jean-Michel Barrault

Die Belle Époque des Segelsports

Yachten · Luxus
Lebensart

Dieser Bildband mit seinen einzigartigen historischen Fotos und Gemälden entführt in die Belle Époque des Segelsports Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts. Es erzählt von Menschen, die damals segelten, vermittelt Atmosphäre, Ambiente und das luxuriöse Leben auf den Yachten und Schiffen. Es begann in England: Dort wurden die ersten Yachtclubs gegründet und immer schönere, immer schnellere Yachten gebaut. Doch auch im aufstrebenden Amerika war man vom Segelsport begeistert und konkurrierte mit den Engländern. Dies war der Ursprung des America's Cup, der berühmtesten Regatta der Welt. Und die ersten Weltumsegler machten sich auf, allein auf hoher See den Elementen zu trotzen.
Eine Zeitreise in historischen Bildern – einzigartige Impressionen, die nicht nur Segler begeistern.

176 Seiten mit
130 farbigen Abbildungen
Format: 247 x 348 mm
BLV-Verlagsgesellschaft
ISBN 3-405-16639-X
49,90 EUR

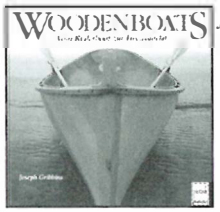
Philip Plisson
Gwen-Haël Denigot

Queen Mary 2

Die Geburt einer
Legende

Schon bevor die Queen Mary 2 die ersten Passagiere beförderte, war sie eine Legende: mit einer Bruttoregisterzahl von 150 000 ist sie das größte Passagierschiff, das je gebaut wurde, und mit über 800 Millionen Dollar Kosten das teuerste. Die Motoren und Gasturbinen könnten mühelos eine Stadt von 200.000 Einwohnern mit Licht versorgen. Mit 72 Metern vom Kiel bis zum Schornstein ist sie höher als die Niagarafälle und mit 345 Metern so lang wie der Eiffelturm hoch. An Bord befindet sich mit über 8000 Büchern nicht nur die größte schwimmende Bibliothek, sondern auch die umfangreichste Weinkollektion, und auch sonst wird an Luxus nicht gespart. Auf zwei Passagiere kommt ein dienstbarer Geist, der jeden Wunsch möglich macht. So entsteht eine Atmosphäre an Bord, die an die goldenen Jahre der Atlantiküberquerungen zu Beginn des 20. Jahrhunderts erinnert.
Philip Plisson hat die Geburt dieses in technischer und ästhetischer Hinsicht einzigartigen „Palastes der Meere" in außergewöhnlichen Fotografien festgehalten.

320 Seiten mit 300 farbigen Abbildungen
Format: 250 x 290 mm
Knesebeck-Verlag
ISBN 3-89660-249-7
49,90 EUR



Joseph Gribbins

Wooden Boats

Vom Ruderboot zur Luxusyacht

Geliebt, gepflegt und unverkäuflich – Holzboote lassen die Herzen höher schlagen. Wer das Meisterstück eines der großen Bootsbauer sein Eigen nennt, hütet es wie seinen Augapfel. Holzboote verzaubern durch ihre Anmut und bestechen durch ihre individuelle Fertigung. Joseph Gribbins hat einige der schönsten Exemplare ausgewählt – vom Ruderboot bis zur Luxusyacht – und hat sie durch namhafte Yacht-Fotografen stimmungsvoll ins Bild gerückt. Lebendig und einfühlsam schildert er die jahrtausendealte Geschichte des Holzbootbaus und führt gekonnt in Konstruktion, Entwicklung und Technologie der verschiedensten Holzboottypen ein. „Wooden Boats" ist ein Buch für Liebhaber und Genießer maritimer Kostbarkeiten.

126 Seiten mit
farbigen Abbildungen
Format: 290 x 290 mm
Pietsch-Verlag
ISBN 3-613-50458-8
14,90 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. (04 61) 140 40 60
Fax (04 61) 140 40 616
www.buecher-rueffer.de
Westphalen:
Tel. (04 61) 140 44 90
Fax (04 61) 140 44 970
www.westphalen.de

1855 fand die erste segelsportliche Regatta für Lystboote auf der Flensburger Förde statt. Für den HISTORISCHEN HAFEN FLENSBURG wollen wir eine Sammlung klassischer Segelfahrzeuge aus der Geschichte des Segelsports aufbauen. Sie soll einen repräsentativen Überblick über die Entwicklung dieser Schiffstypen geben.

FLENSBURG

HISTORISCHER HAFEN

Die Sammlung Klassische Yachten

Haben Sie eine 8mR-Yacht? Oder einen 5,5er? Oder einen Nordischen Kreuzer, ein Folke-Boot, einen Seefahrtskreuzer, einen Drachen oder Schärenkreuzer? Oder einen alten Jollenkreuzer oder irgendeinen anderen »Ausgleicher«, der Zeuge sein kann für die Zeitgeschichte des Segelsports? Wenn Sie so ein Schiff haben und in Flensburg liegen möchten, gibt es eine einmalige Chance. Flensburg baut eine repräsentative Sammlung auf, zur Geschichte des Segelsportes.

Der HISTORISCHE HAFEN erhält an der Hafenspitze eine Abteilung »Klassische Yachten«. Hier sollen hervorragende Beispiele der Entwicklung des Segelsportes eine Heimat finden. Und das in einem Revier, das zu den schönsten Europas zählt, denn die Flensburger Förde ist als alter geschützter, eiszeitlicher Fjord Teil der legendären Dänischen Südsee. Hier werden internationale Meisterschaften ausgetragen, Europa- und Weltmeisterschaften und die Flensburger Robbe & Berking Classics gehört zu den bemerkenswertesten europäischen Klassiker-Veranstaltungen. Der Museumshafen Flensburg gilt seit jeher als Vorzeigeexemplar in der Traditionalisten-Szene. Eine vergleichbare Konzeption soll jetzt für die Klassischen Yachten geschaffen werden, keine beliebige Anhäufung irgendwelcher Oldies, sondern eine beispielhafte Sammlung an einem Liegeplatz mit guter Infrastruktur und allem, was solche Schiffe und ihre Eigner im Umfeld brauchen.

Wenn Sie auch zu den Menschen gehören, die in jahrelanger Arbeit diese Zeitzeugen restauriert und erhalten haben und wenn Sie ein entsprechendes Umfeld suchen, in dem Ihr Schiff einen angemessenen Hafen findet, sind Sie willkommen.
Haben Sie Interesse?
Nähere Informationen und Kontakt unter
www.historischer-hafen.info
oder
0461 24628

R.P.

Es schrieb uns...

Klaus Dietsch, Flensburg

Hallo Leute vom Hafenblatt...

Im Hafenblatt Nr. 17 haben Sie auf Seite 16 ein Foto vom Flensburger Hafen aus dem Jahre 1856 veröffentlicht. Mein Bruder, der seit Jahren in Bonn lebt und sich lebhaft für das Hafenblatt interessiert, gab mir den Hinweis, dass im Buch „Flensburg um die Jahrhundertwende und heute" von Klaus-Ove Karmann und Ulrich Schulte-Wülwer 1984 erschienen bei Westholsteinische Verlagsanstalt Boysen & Co, Heide ISBN 3-8042-0331-0 u.a. ein Stadtplan aus dem Jahre 1863 abgebildet ist, auf dem diese ominöse Brücke eingetragen ist! Falls Sie dieses Buch nicht auftreiben können, kann ich Ihnen dieses leihweise zur Verfügung stellen. Ich freue mich auf die nächste Ausgabe des Hafenblattes.

Anm. d. Redaktion: Herzlichen Dank. Wir werden diesen Plan in einem der nächsten Hefte vorstellen!

Gustav Winkler, Flensburg

Liebes Hafenblatt-Team,

Ratespiel im Hafenblatt Nr. 17: was es war, wissen wir alle: Das frühere Steuerhaus der DAGMAR AAEN. Jetzt ist es ein langsam vor sich hin rottender Kasten mit morschem Boden, schimmeligen Wänden und modrigem Dach, von dem die Besucher sich nach einem Blick ins Innere ratlos abwenden. Ich habe eine Idee, was es werden könnte: Eine LATERNA OBSCURA, bestehend aus einer Art Periskop drehbar im Dach, mit dem die Stadt- und Hafenlandschaft auf einen in der Mitte stehenden runden Tisch projiziert wird. Ein runder Bildschirm mit Direktübertragung sozusagen. Ich kenne so etwas aus England und dem Harz, wo es sich regen Zuspruchs erfreut, schon wegen seiner Seltenheit. Dazu müsste das Steuerhaus erst saniert werden, dann könnte (von der Phänomenta?) die Einrichtung entworfen und gemacht werden, schließlich müsste man den Zugang regeln. Passt das in die Pläne für den Historischen Hafen?

Anm. d. Redaktion: Prima Idee, das werden wir mit der Phänomenta klären! Arved Fuchs hat die Hütte seinem Verein Museumshafen zur Verfügung gestellt, um was draus zu machen. Machen wir doch was draus!

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.

...woher kommt eigentlich der „Fliegende Holländer"?

Haben sich im Laufe der Zeit auch verschiedene Versionen dieser bekannten Seemannssage herausgebildet, so kehrt doch das Grundmotiv immer wieder: Nach einer Bluttat an Bord muss der holländische Kapitän auf ewig kreuzen und hofft auf Erlösung. Er zeichnet sich durch seemännische Kühnheit, aber auch durch Frevelmut, Gottlosigkeit und Grausamkeit aus. Häufig ist die Holländersage am Kap der Guten Hoffnung angesiedelt, ein unter Seeleuten besonders gefürchtetes Gebiet. Konkrete Erfahrungen des Meeresalltages vermischen sich hier mit seemännischem Aberglauben und mystischen Vorstellungen.

Schon früh entdeckten Literaten wie Heinrich Smid („Der ewige Segler", 1828), F. Marryat („The Phantom Ship", 1839) oder Wilhelm Hauff („Die Karawane") das Potential dieses Sagenstoffes. Heinrich Heine reicherte 1834 in den „Memoiren des Herrn von Schnabelewopski" die Holländersage um das Motiv der Erlösung in Gestalt des bis in den Tod treuen Weibes an. Diese Fassung, das ideale Sujet für eine romantische Oper, beeindruckte wiederum Richard Wagner nachhaltig, der nach einer überaus dramatischen Überfahrt durch Kattegat und Skagerak bestens eingestimmt war:

„Der verwegene Holländer, dessen innige Bekanntschaft ich auf See gemacht hatte, fesselte fortwährend meine Phantasie..."

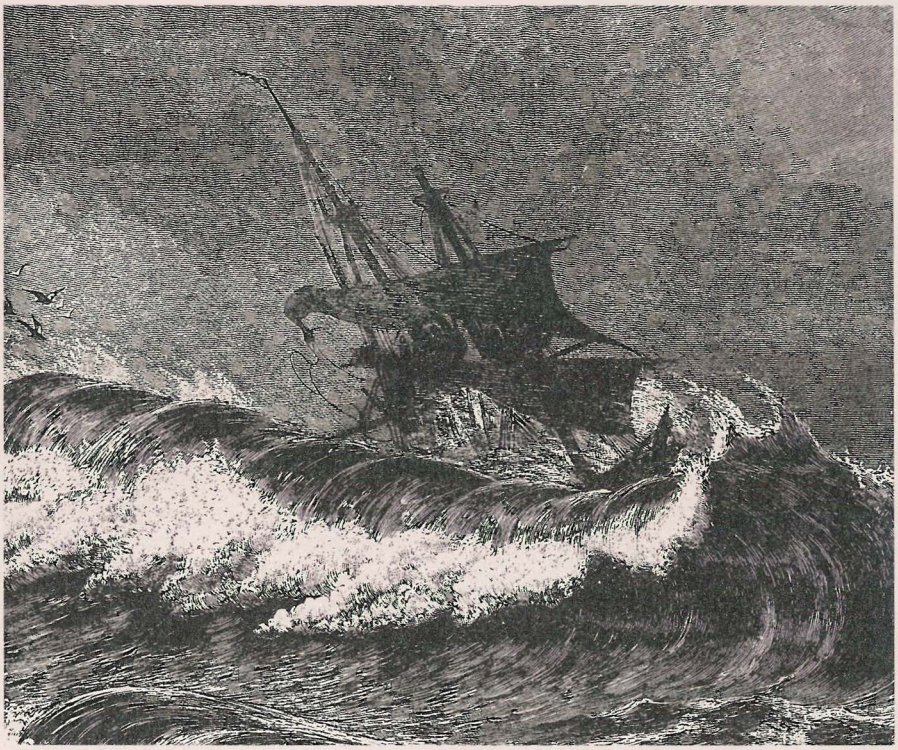
Wie aber konnte es zum negativen Image der holländischen Kapitäne kommen?

Dies ist möglicherweise auf Cornelis de Houtman zurückzuführen, der 1597 nach erfolgreicher Umrundung des Kaps der Guten Hoffnung zurückgekehrt und dadurch die Gründung der Holländischen Ostindischen Kompagnie initiiert hatte.

Amsterdam wurde Hauptumschlagplatz für indische Waren, war führend im Getreide-, Holz-, Pelz- und Fischhandel und beherrschte darüber hinaus den gesamten orientalischen Markt. De Houtmann, der als besonders unerbittlich und hart galt, hatte dadurch erreicht, dass um die Mitte des 17. Jahrhunderts mehr niederländische Schiffe auf dem Meer unterwegs waren als die der übrigen europäischen Länder zusammengenommen. Neid und Missgunst konnten da nicht ausbleiben. In blutigen Seekriegen kämpften zwischen 1652 und 1672 England und Holland um die Seegeltung. Die holländische Fleute, durch ihre besondere Bauweise ein wirtschaftlich ausgesprochen erfolgreicher Schiffstyp, wurde als mit dem Teufel im Bunde stehend verunglimpft. Die Holländer waren schneller und billiger, das konnte nicht mit rechten Dingen zugehen.

So verwundert es nicht, dass die Legende vom Fliegenden Holländer zuerst in England auftauchte.

Susanne Grigull M.A.
Flensburger Schiffahrtsmuseum



FARBENGATT

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

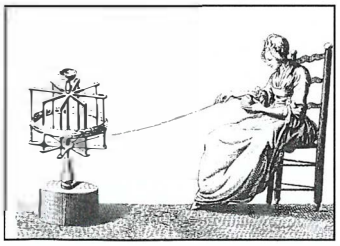
Auf neuen Wegen

Unterwegs auf der Hafenostseite. Unter dem Titel „Vom Industriehafen bis Sonwik" stellte Gisela Mikolajewicz im Schiffahrtsmuseum ihren neuen maritimen Rundgang vor. Zahlreiche Dias vermittelten ein idyllisches Bild der einstigen Uferbebauung mit ihren Parkanlagen, Gehöften und Ziegeleien, die mittlerweile einer modernen Nutzung weichen mußten. Eine spannende Geschichte der Stadtentwicklung, die anschließend an diesen Vortrag am 15. Oktober zu Fuß erkundet werden konnte. *JG*

Die Crew der „ALEXANDRA" bei der letzten Fahrt „2004"!

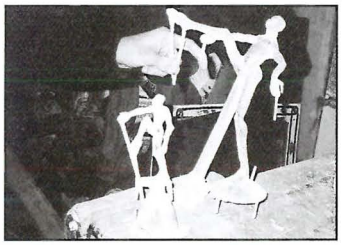
Abschlußfahrt am Sonntag, 3. Oktober 2004

Von links: Rolf Lohan, Wolfgang Weyhausen, Rüdiger Steinberg, Dieter Lindau, Uwe Lisker, Bernd Kuhlendahl, Horst Dieter Petersen, Hans-Peter Thun, Sabine Klotz, Günter Luense, Susanne Warmbier, Gertrud Thomas, Georg Hirte, Klaus Wölffel, Manfred Dulies, Jens Zimmer, Mark René Suckert, Jens Behrmann, Lothar Bensch, Harald Drews, Werner Fischer. *WF*



Bronzegießen auf der Museumswerft

Auf der Museumswerft wird der Bronzeguß wiederbelebt. Kim Blöß, 29 und ausgebildete Meisterin ihres Faches veranstaltet Workshops für max. fünf Teilnehmer. Künstler und Laien sind eingeladen, von den speziellen Gießereierfahrungen einer professionell arbeitenden Meisterin zu profitieren. Dazu sind Vorkenntnisse nicht erforderlich. Vom Wachsmodell bis zum Gießvorgang wird alles erklärt und praktisch erarbeitet.

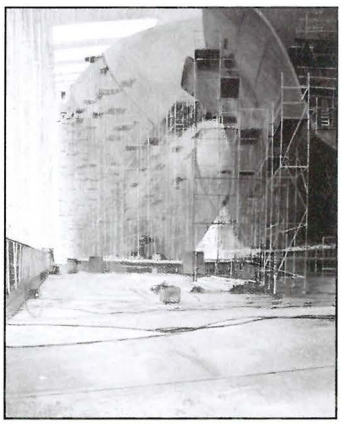


Die Teilnehmer werden ihre Modelle im „Wachsausschmelzverfahren" zu Bronzeskulpturen verarbeiten. Sie werden in Ölsand oder/und Porenbeton ihre Reliefs gestalten und anschließend in der „offenen Herdform" den Bronzeabguß herstellen. Jeder kann seine eigenen Entwürfe und Vorstellungen einbringen und ist aktiv auch am spannenden Gießvorgang beteiligt. Auf der Museumswerft wird einmal mehr ein besonders altes und interessantes Handwerk belebt und vorgestellt. Die Workshops finden statt bis zum 19. Dezember 2004, immer von Donnerstag bis Montag, der Samstag ist frei. Der erste Kurs beginnt am Do., den 11. November 2004. Die folgenden Kurse beginnen jeweils am Donnerstag der darauf folgenden Woche. Alle Kurse kosten 170,- EUR/Pers. und werden mit der Anmeldung fällig.

Anmeldungen und Auskünfte bei der Museumswerft gGmbH
per Telefon 0461 - 18 22 47
per Fax 0461 - 18 22 48 *UK*

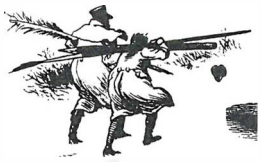
Slipwinde gesucht

Für die bereits seit langem genehmigte Slipanlage der Museumswerft wird eine Slipwinde gesucht. Die Zugkraft sollte bei ungefähr 10 t liegen. Hinweise und einschlägige Geschenkangebote nimmt die Geschäftsleitung der Museumswerft gGmbH entgegen in der Zeit von Mo-Fr von 7-16 Uhr. *UK*



Die „art maritim 2004"

lud zum 20-jährigen Bestehen auch das Flensburger Schiffahrtsmuseum nach Hamburg auf die „hanseboot"-Messe ein. Neben dem Deutschen Museum in München, dem Deutschen Technikmuseum in Berlin, dem Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven, dem Deutschen Marinemuseum in Wilhelmshaven sowie dem Kieler Schiffahrtsmuseum präsentierte das Flensburger Museum einen besonderen Schwerpunkt innerhalb der deutschen Seefahrtsgeschichte und ihrer Tradition. Die Organisation und Katalogredaktion lagen in den bewährten Händen des Wissenschaftlichen Instituts für Schiffahrts- und Marinegeschichte, Hamburg. *JG*

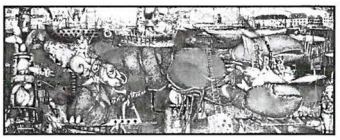


Reliefplan für Blinde und Sehbehinderte

Blinde und Sehbehinderte können sich auf dem Gelände der Museumswerft zukünftig ohne fremde Hilfe bewegen. Ein Reliefplan, mit Erläuterungen zu den Vorgängen auf der Werft, gewährleistet eine sichere Orientierung. Alle Texte sind in Klarschrift und Blindenschrift verfaßt. Karten und Bildtafeln sind abtastbar. Außerdem erklären die Werftleute gerne ihre Arbeit. Dabei wurde auch schon manchem Sehenden der Blick für die Besonderheiten des traditionellen Schiffbaus geschärft. Das Reliefbuch „Ein Platz für die Geschichte der Seefahrt in Flensburg" wurde vom Hörmagazin „Der Ohrring e.V. Flensburg" gefördert. *UK*

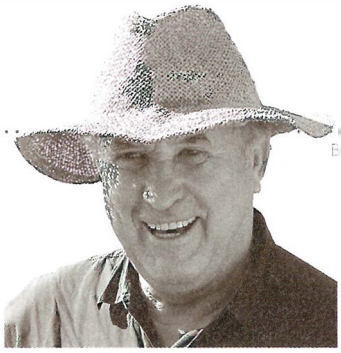
Hummer satt für Berlin

Ein Koloss von Hummer, nicht rot, sondern blau – womöglich vom Rumgenuss – verdrängt auf einem Bild von Hans-Ruprecht Leiß den Flensburger Hafen. Gezeichnet 2000 für die Sonderausstellung „nauta navigat – eine Seh-Reise" im Schiffahrtsmuseum, tritt es jetzt seine Reise nach Berlin an, wo es sich auf einer Ausstellung in der Kieler Landesvertretung als „Botschafter für Flensburg" präsentieren wird. *JG*



Öffentlich

Joachim Mansen, Umschüler seit Oktober 2003, arbeitet öffentlich. Nicht nur auf der Museumswerft. Diesmal war er auf der HanseBoot in Hamburg. Dort demonstrierte er mit Strackleisten und Kurvenlineal wie der Linienriss einer Smakkejolle entsteht. Dabei mußte er das bisher Erlernte unter Beweis stellen. Die Landesberufsschule für Bootsbauer der Handwerkskammer hatte Ihn zu diesem Auftritt eingeladen. Manche Besucher sahen in den steigenden Kurven des Linienrisses die positive Entwicklung der Museumswerft dargestellt. Damit verrät sich der Laie. Dennoch, Tatsachen werden nunmal nicht dementiert. Trotzdem benötigt die Museumswerft für die Dansk Jagt finanzielle Unterstützung. damit der Stapellauf im Mai zur VISION 2005 stattfinden kann. *UK*



„Seefahrt und mehr"
Unter diesem Motto findet vom 17. bis 25. Januar 2005 eine Veranstaltung der Arbeitsagentur Flensburg in Zusammenarbeit mit dem Verband Deutscher Reeder (VDR) statt. Eine Ausstellung, Vorträge und Informationen werben um den Nachwuchs für den Seemannsberuf, auch bei der Marine. Das Schiffahrtsmuseum beteiligt sich an dieser Aktion und lädt an drei Abenden zu Vorträgen ein (siehe unter „Veranstaltungskalender": Januar 2005). *JG*

750.000 Besucher!
zählte das Flensburger Schiffahrtsmuseum während der 20 Jahre seines Bestehens. Mit dem 7.7.1984 wurde diese maritime Sammlung der Stadt Flensburg der Öffentlichkeit vorgestellt. Heute gehört es zu den wichtigen Museen dieser Sparte in Deutschland. Für die Zukunft hofft die Museumsleitung auf die Erweiterung dieser Einrichtung im benachbarten sogenannten „Dampferhaus", das der „Förderverein Schiffahrtsmuseum" im Juni 2003 der Stadt Flensburg zu eben diesem Zweck geschenkt hat. *JG*

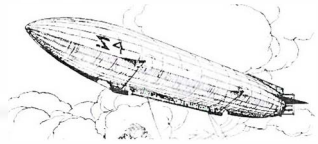
Forschungswürdig
Ab dem Wintersemester 2004/05 wird im Historischen Seminar der Christian-Albrechts-Universität in Kiel über die Flensburger Schifffahrtsgeschichte geforscht. Unter der Leitung von Prof. Dr. Thomas Riis stehen im Zentrum der Untersuchungen die Veränderungen, die mit dem Aufkommen der Dampfschifffahrt eingetreten sind, die Entwicklung der Küstenschifffahrt im Nord- und Ostseebereich bis hin zur weltweiten Fahrt. Geplant ist, die Ergebnisse als Ausstellung im Schiffahrtsmuseum zu zeigen. *JG*

Das nächste HAFENBLATT erscheint im April 2005

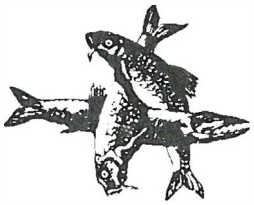
Ich bin ein...
Hamburger. Volkwin Marg, Eigner des 3-Mast-Bramsegelschoners ACTIV, und Museumshafenskipper, hier karibisch behütet, hat sich als Architekt unter anderem durch die Gestaltung der Glaspaläste Leipziger Messehalle, des gläsernen Abfertigungsterminals des Flughafens Fuhlsbüttel und der gläsernen Überdachung des Innenhofes des Museums für Hamburgische Geschichte hervorgetan. Seine Freunde behaupten, er wär eigentlich Glaser und solle sich doch mal um den Hof des Flensburger Schiffahrtsmuseums kümmern. Gute Idee! *RP*

Standesamtliche Trauungen auf der Museumswerft
Ab sofort kann der Bund für den Rest des Lebens oder das, was man dafür halten mag, in den Räumlichkeiten der Museumswerft geschlossen werden. Zum Behufe dieses Rituals werden vom harten Arbeitsalltag geprägte Werkstätten und Schuppen geboten, die, obschon sensibel gefegt und aufgeräumt, dennoch jenes unbeschreibliche Behagen zu verströmen geeignet sind, welches den Anlaß einer solch vergnüglichen Drolligkeit aufs trefflichste zu befördern vermag, ohne den Genuß von Stimulantien fernöstlicher Provenienzen zwingend vorauszusetzen.
Allein für den extremen Sonderfall werden Derivate der Holzverkokung vorgehalten, deren lebensverlängernde Wirkung in der Szene unstrittig ist und die das allgemeine Wohbefinden aufs Allergünstigste einzustimmen geeignet sein sollen.
Mit diesen Voraussetzungen und Vorkehrungen empfiehlt sich die Museumswerft als ultimative Lokalität für das ultimative Ereignisunikat. Für den Ernstfall ist die Geschäftsleitung zuständig unter Telefon 0461 - 18 22 47 *UK*

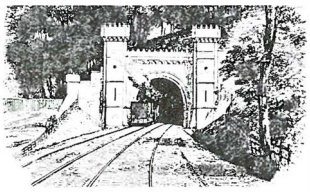
Historischer Hafen
Nach der plötzlichen Entdeckung Hugo Eckeners als doch vorzeigbaren Flensburger, und der erfolgreichen Ausstellung im Eckenerhaus wird jetzt erwogen, ein Luftschiffmuseum über dem Innenhafen zu positionieren. Ein originales Luftschiff soll schwebend zwischen Bellevue und Fördebrücke an Stahlseilen verankert werden. Die Museumswerft baut für die Zubringerdienste kleine Flugjollen. *RP*



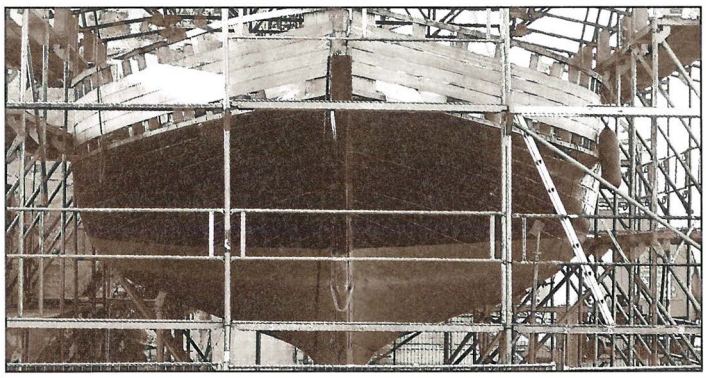
Flensburger Gang-Bang
Die Anwesenheit von zwei großen Erotik-Unternehmen in Flensburg hat immer stärkere Auswirkungen auch auf das Sexualleben der Fische in der Förde. Flensburger Fischer berichten über immer häufigere Beobachtungen von sogenanntem Rudelbums. Sie verwahren sich allerdings gegen die Vorwürfe, ihre Treibnetze würden dieses Treiben noch befördern. *RP*



Eierablage
Der Aal schwimmt zur Eierablage ins Saragossameer. Wohin schwimmt der Strauß? Jetzt wurde bekannt, daß der australische Riesenvogel zur Eierablage in die Förde kommt. Um sich dabei keine nassen Füße zu holen, benutzt er die bei Fördeanglern so beliebte langschäftige Wathose. Ein Beweisfoto fand sich jetzt im Lokalarchiv einer Straussenwirtschaft in Süddeutschland. *RP*



Neuer Fördetunnel
Im Rahmen der Neugestaltung der Ost-Umgehung und der Nordstraße ist jetzt an eine Untertunnelung des Innenhafens gedacht worden. Hier sollen die Autos in Zukunft von der Nordstraße direkt unter der Förde durch in die Toosbüystraße fahren können. Unser Bild zeigt den geplanten Tunneleingang der Hafenostseite auf Höhe des Versatel-Gebäudes *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 17 zeigte das alte Ruderhaus der DAGMAR AAEN von Arved Fuchs.

BRINK & PARTNER
RECHTSANWÄLTE NOTARE

Sie finden uns im EUROPA-HAUS ...

RATHAUSSTRASSE 1
24937 FLENSBURG
(PARKEN IM HOF)

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

BDO

BDO Nordwestdeutsche Treuhand Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

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

BDO

Fon: 04 61 | 96 90 10 | Fax: 04 61 | 96 90 11 | eMail: flensburg@bdo.de | www.bdo.de

November 2004

Nautischer Verein Flensburg e. V.
Alle Veranstaltungen im Restaurant Borgerforeningen, Flensburg Holm 17 um 19.30 Uhr

11. November 2004
Nautischer Verein Flensburg e. V.
Donnerstag, 19.30 Uhr
„Die Entwicklung der Containerfahrt der letzten 20 Jahre"
Günter Claßen, General Manager Maersk Deutschland

Ab 13. November 2004
Kunsthandlung Messerschmidt
Norderhofenden 16
Di + Mi 14.30-18.00 Uhr
Do + Fr 9.30-13.00 und 14.30-18.00
Sa 9.30-13.00 Uhr
„Bilder von Nikolaus Störtenbeker"

14. November 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag, 11.00 Uhr
Erfolgreich im Linienverkehr: „Die Reederei W. C. Frohne"
Mit diesem Vortrag gibt Dr. Christine Keitsch einen Einblick in die kurze, aber erfolgreiche Geschichte der „Flensburg-Stettiner-Dampf-Schiffahrtsgesellschaft" und wirft einen Blick auf das Leben ihres Gründers, Wilhelm Christoph Frohne.

19. Nov. 2004 bis 6. Januar 2005
Kunsthandlung St. Jürgen
St.-Jürgen-Str. 51
Di bis Fr 14.30-18.00 Uhr
Sa 10.00-13.00 Uhr
Spurensuche... – Ulf Petermann – Realistenausstellung von der Flensburger Förde

26. November 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Freitag, 18.00 Uhr
„Wein, Rum und Bommerlunder"
Ein feuchtfröhlicher Höfe-Rundgang bis in die Rote Straße mit Gisela Mikolajewicz.
Treffpunkt: Holmpassage/Eingang vom ZOB. Unkostenbeitrag/ Kostprobe: EUR 6,–

28. November 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag, 11.00 Uhr
Unterwegs mit „Jan Maat"
Durch die Sonderausstellung „Alltag an Bord - Brauchtum auf See" führt Susanne Grigull.

Dezember 2004

5. Dezember 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag, 11.00 Uhr
„Morgen kommt St. Nikolaus"
Schon am Vortag wartet das Schiffahrtsmuseum mit Überraschungen auf. Anmeldung für die kleinen Besucher unter der Tel.-Nr. 0461 - 85 2970

Dezember 2004

9. Dezember 2004
Nautischer Verein Flensburg e. V.
Donnerstag, 19.30 Uhr
„Riesenwellen – Mythos oder Realität". Wissenschaftler der TU Berlin – ocean engineering section

12. Dezember 2004
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag, 11.00 Uhr
„Eine Seefahrt, die ist lustig..."
Aufregende Geschichten aus der Seefahrt, nicht nur lustige, erzählt Susanne Grigull für Kinder im Grundschulalter.

26. Dezember 2004
Museumshafen Flensburg e. V.
Sonntag, 11.00 Uhr
„Traditioneller Grogtörn"
Start am Bohlwerk

Vorschau 2005

9. Januar 2005 bis Ende April
Kunsthandlung St. Jürgen
St. Jürgen-Str. 51
„Alte Kunst des 19. Jahrhunderts: ...unter einem Himmel"
Bilder von der Ekensunder Künstlerkolonie

13. Januar 2005
Nautischer Verein Flensburg e. V.
Donnerstag, 19.30 Uhr
„Ausbildung in der Seeschifffahrt, heute und zukünftig"
Jahreshauptversammlung, anschließend Vortrag

17. Januar 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Montag, 20.00 Uhr
Heute wie vor über 2000 Jahren
„Navigare necesse est – Seefahrt ist not"
Kapitän Wolfgang Prey vom Flensburger Schiffergelag

19. Januar 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Mittwoch, 20.00 Uhr
„Arbeitsbedingungen und Chancen auf einem modernen Kreuzfahrtsegelschiff" Kapitän Jürgen Müller-Cyran vom Flensburger Schiffergelag

21. Januar 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Freitag, 20.00 Uhr
„Frauen in seefahrenden Berufen"
Rückblicke - Einblicke - Perspektiven. Dr. Christine Keitsch, Berufsverband „Frauen zur See e.V."

10. Februar 2005
Nautischer Verein Flensburg e. V.
Donnerstag, 19.30 Uhr
Besuch des Fahrsimulators der Marine-Schule-Mürwik

bis 27. Februar 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Alltag an Bord - Brauchtum auf See
Sonderausstellung

Vorschau 2005

3. März 2005
Nautischer Verein Flensburg e. V.
Donnerstag, 19.30 Uhr
„Nautisches Essen"
Festredner: Jochen Hinz, Leiter des Seeamtes Kiel, Wasser- und Schifffahrts-Direktion Kiel.
Erste Erfahrungen mit dem See-Sicherheitsuntersuchungsgesetz.

5. März 2005
Museumshafen e. V.
Samstag, 19.30 Uhr ?
„Wintertreffen der Freunde des Gaffelriggs" in Lübeck, Schuppen 9

9. - 28. März 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Brauchtum und Tradition der Schiffergilden in den Ostseehäfen
Sonderausstellung im Schiffahrtsmuseum anläßlich des 425-jährigen Jubiläums des Flensburger Schiffergelags.

14. April 2005
Nautischer Verein Flensburg e. V.
Donnerstag, 19.30 Uhr
„Einfluss der Offshore-Windparks auf die Sicherheit des Seeverkehrs"
Jost Bergmann, Det Norske Veritas Germany

Silke Hinrichsen

SSW
Für uns in Flensburg.

Fahrplan bis August 2005
Salondampfer „Alexandra"

So, 15. Mai 2005 ab 11.00 Uhr
Pfingstfahrt mit Rhythmus
„Cuba libre" mit dem
„Trio Alemanda", an 13.30 Uhr
Erw. EUR 16,00 I Kinder EUR 12,00

So, 29. Mai 2005 ab 14.00 Uhr
Rundfahrt , an 15.30 Uhr
Erw. EUR 7,00 I Kinder EUR 3,50

Sa, 11. Juni 2005 ab 10.30 Uhr
Begleitfahrt zur „Klassiker Regatta", an 13.00 Uhr
Erw. EUR 16,00 I Kinder EUR 12,00

Mi, 22. Juni 2005 ab Kiel 10.00 Uhr
Kieler Woche Begleitfahrt
(Bus ab/an Flensburg) an 16.00 Uhr
Erw. EUR 45,00 I Kinder EUR 30,00

So, 3. Juli 2005 ab 11.00 Uhr
Zur Tonne 6 („Schwiegermutter")
mit der „Rentnerband", an 13.30 Uhr
Erw. EUR 16,00 I Kinder EUR 12,00

Fr - Mo, 8. - 11. Juli 2005
7. „Flensburger Dampf Rundum"
Div. Fahrten lt. Sonderfahrplan

So, 17. Juli 2005
ab Flensburg 13.00 - an 14.30 Uhr
ab Flensburg 15.00 - an 16.30 Uhr
Rundfahrten
Erw. EUR 7,00 I Kinder EUR 3,50

So, 24. Juli 2005 ab 13.00 Uhr
Zu den „Ochseninseln" ** mit Ausbooten und Landgang, an 17.30 Uhr
Erw. EUR 16,00 I Kinder EUR 12,00

So, 31. Juli 2005 ab 10.00 Uhr
„Südskandinavien-Express"**
Fahrt nach Sonderburg/DK
an 18.00 Uhr Schiff/Zug
Erw. EUR 25,00 I Kinder EUR 15,00

Do, 4. August 2005 ab 10.00 Uhr
„Alex" auf „Großer Fahrt" - Tour 1
Flensburg-Ostsee-Rendsburg
an 19.00 Uhr
Busrücktransfer ab Rendsburg
Erw. EUR 40,00 I Kinder EUR 25,00

Fr, 5. August 2005 ab 10.00 Uhr RD
„Alex" auf „Großer Fahrt" - Tour 2
Rendsburg-Hamburg, an 19.00 Uhr
Bustransfer ab/an Flensburg
Erw. EUR 45,00 I Kinder EUR 30,00

Mo, 8. August 2005 ab 10.00 Uhr BB
„Große Kanalfahrt"
Brunsbüttel-Kiel-Holtenau
an 18.00 Uhr
Bustransfer ab/an Flensburg
Erw. EUR 45,00 I Kinder EUR 30,00

So, 14. August 2005 ab 13.00 Uhr
Zu den „Ochseninseln" **
mit Ausbooten und Landgang
an 17.30 Uhr
Erw. EUR 16,00 I Kinder EUR 12,00

So, 21. August 2005 ab 10.00 Uhr
„Südskandinavien-Express" **
Fahrt nach Sonderburg/DK
an 18.00 Uhr Schiff/Zug
Erw. EUR 25,00 I Kinder EUR 15,00

So, 28. August 2005 ab 11.00 Uhr
„Über den Wellen"
Fahrt mit dem Salonorchester
an 13.30 Uhr
Erw. EUR 16,00 I Kinder EUR 12,00

Fahrpreis für Kinder ab 4 Jahre bis einschl. 12 Jahre

** gültiger Personalausweis oder Reisepaß erforderlich

Einlass: 30 Minuten vor Abfahrt
Rechtzeitige Anmeldung/ Reservierung wird empfohlen.
„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

© 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

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

Werftbesichtigungen (ohne Führung)
Täglich von 7.00 bis 17.00 Uhr
Eintritt EUR 2,50 pro Pers.,
Familienticket (max. 4 Personen) EUR 7,50

Für Blinde und Sehbehinderte
wird ein Reliefband ausgeliehen, mit dessen Hilfe eine eigenständige Erkundung der Museumswerft möglich ist.
Allgemeine Werftführungen
Täglich von 8.00 bis 16.00 Uhr mit Hintergrundinformationen und vielen Erklärungen und Beispielen. Gezeigt werden u.a. Projekte und Modelle, Werkzeuge und Hilfsmittel.
Kosten EUR 3,50 pro Pers.

Die besondere Werftführung
Jeden Dienstag und Donnerstag um 14.00 Uhr „Ein Frachtensegler wird gebaut." Es werden spezielle Einblicke in den Arbeitsablauf geboten. Die ersten Außenplanken sind angesetzt. Jetzt werden Decksbalken gelegt und Decksknie eingebaut.
Kosten EUR 3,50 pro Pers.
Die besondere Werftführung
Jeden Montag und Mittwoch um 14.00 Uhr „Das geklinkerte Fischerboot, KAP.11". Die geklinkerte Außenhaut ist fertig. Jetzt werden Spanten und Bodenwrangen eingepasst. Kosten: EUR 3,50 pro Pers.

Bootebau für Kinder
im Alter von 6 bis 15 Jahren
Täglich in der Zeit von 7.00 bis 16.00 Uhr
Unter Anleitung unseres Bootsbauers Ferdinand Stratenschulte werden kleine Holz-Segelboote gebaut. Jeder nimmt sein selbstgebautes Holzboot mit nach Hause.
Kosten EUR 7,50 pro Pers.

Hafenfahrten mit der werfteigenen Smakkejolle „EURYDIKE", einem Nachbau des Fischerbootes „ECKERNFÖRDE"aus dem Jahre 1880. Täglich von 8.00 bis 18.00 Uhr ab/an Anleger an der Museumswerft/ALEXANDRA
Dauer 1 Stunde Kosten EUR 3,00 pro Pers.

Besuchern mit dem Flensburger Kombi-Ticket oder dem Schleswig-Holstein-Ticket erhalten auf alle Preise 20% Rabatt. Ausgenommen hiervon ist die Hafenrundfahrt.

Gruppenanmeldung erbeten unter Telefon: 0461 - 18 22 47

Die Restaurants mit Blick auf Ostsee und Hafen

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

Immer Montags...
„LOVELY MONDAY"
Das 3-Gang-Menü
für EUR 24,80 pro Paar

Dienstags - Freitags...
„LUNSCH-BUFFET"
Kulinaria für EUR 12,50

Sonntags + Feiertags ab 10.30 Uhr
„BRUNSCH-BUFFET"
Leckereien + Getränke EUR 17,80
Kind bis 6 Jahre frei - bis 12 Jahre 50 %

Fisch da essen wo er herkommt...
...im Fischmarkt am Ballstkai!

JESSEN'S FISCHPERLE

immer Mittwochs...
von 18.00 - 20.30 Uhr
„TWO FOR ONE"
Sie laden eine Person zum Essen ein und wir bezahlen für Sie!

Dienstag - Donnerstag
von 15.00 - 17.30 Uhr
„HAPPY FISH"
Alle Gerichte zum halben Preis!

Donnerstag ab 18.00 Uhr
„GENUSS ZU ZWEIT"
mit einem 3-Gang-Menü incl. Apero und Fl. Wein EUR 29,80

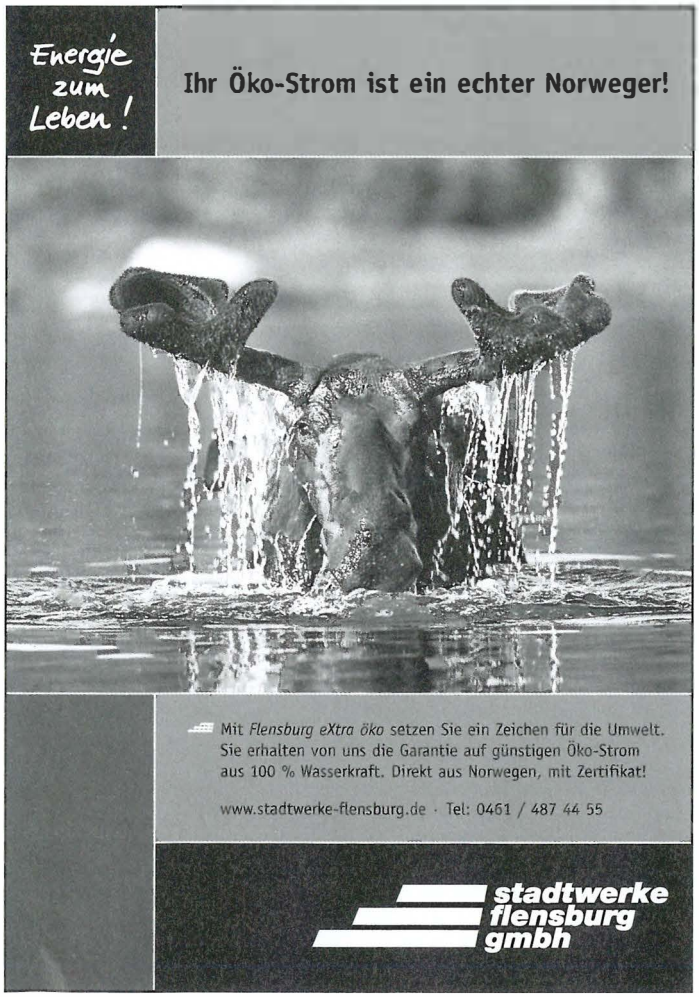
Ihr Fischrestaurant auf dem Kurstrand von Glücksburg...

RESTAURANT SPROTTE
FISCH & MEHR

Freitags ab 18.00 Uhr
„DIE ENTEN SIND LOS!"
Eine ganze Ente mit Beilagen + 3/4 ltr. Merlot EUR 25,80

Reservierungen unter:
Mäder's 0461 - 1507900
Fischperle 0461 - 1828230
Sprotte 04631 - 3563

Unser Tipp...
Verschenken Sie einen Gutschein für unsere Events!



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: 6.000 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:
Armin Kauth, Dr. Jutta Glüsing, Uwe Kutzner, Jens Zimmer
Wolfgang Weyhausen, Susanne Grigull, Ingrid Illias (Termine)

Layout: Rainer Prüß | Petra Massolle

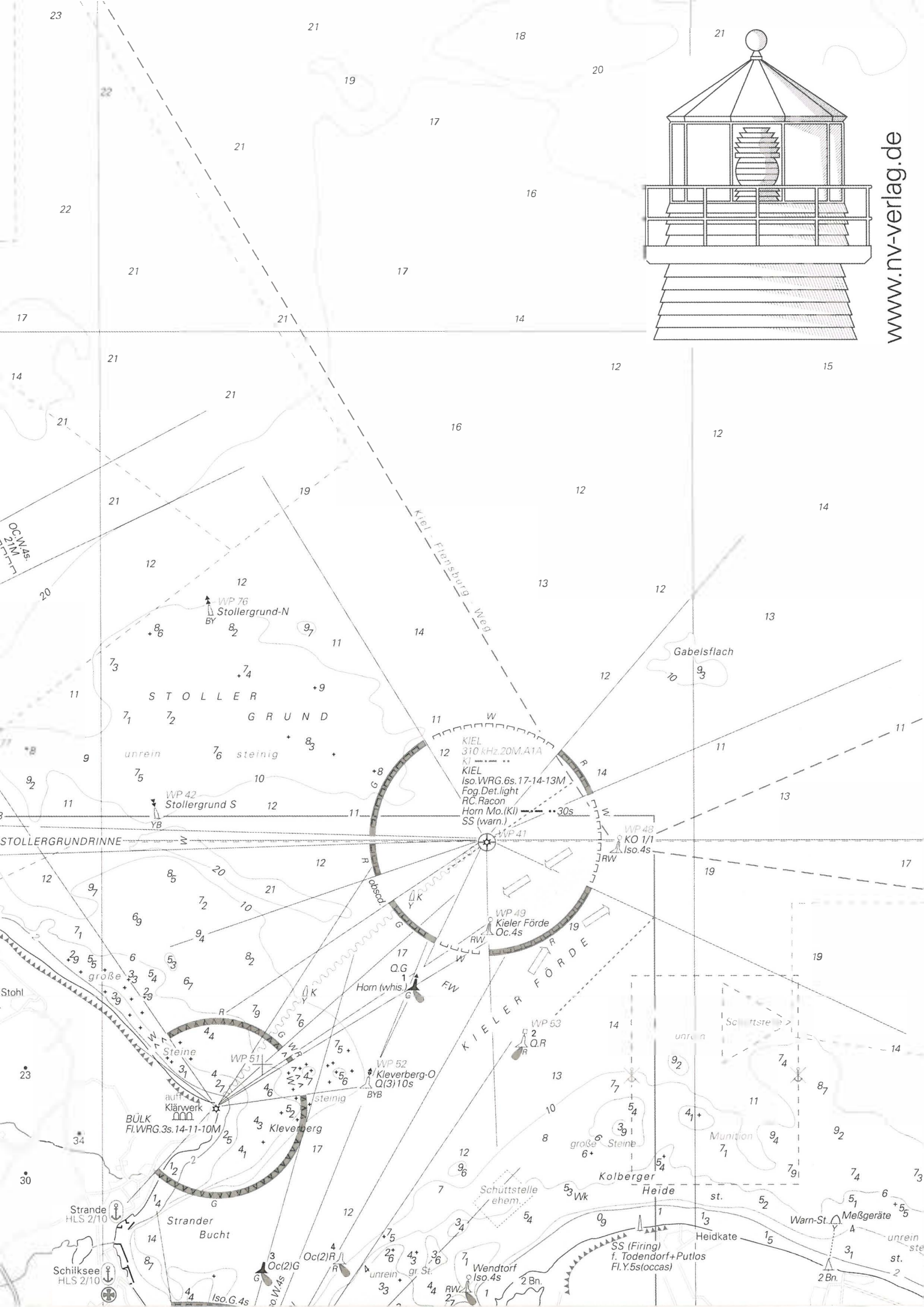
Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: April 2005
Anzeigenschluss: 15. März 2005

Anzeigenbestellung bitte direkt über den Fördeverlag

Druck und Verarbeitung. Leupelt KG, Weding

Printed in Germany

Bildnachweis:
Titelfoto: Armin Kauth
Seite 3: Archiv R. Prüß
Seite 4 u. 5: Großfotos: Archiv R. Prüß
Seite 6 u.7: Archiv Alexandra
Seite 8: Archiv R. Prüß
Seite 9: Archiv R. Prüß
Seite 10 u. 11 Armin Kauth, Raimund Koch
Seite 12 u. 13 Joachim Güstrow, Archiv R. Prüß
Seite 14 u.15: Archiv Museumswerft
Seite 16: Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 17: Archiv R. Prüß
Seite 18, 19, 20: Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 21: Logo: R. Prüß, Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 24 : Archiv R. Prüß
Seite 25: Archiv R. Prüß
Seite 26 u. 27: diverse Archive


www.nv-verlag.de
Kiel - Flensburg - Weg
OC.W.4s.
21M
WP 76
Stollergrund-N
BY
STOLLER
GRUND
unrein
steinig
WP 42
Stollergrund S
YB
STOLLERGRUNDRINNE
KIEL
310 kHz.20M.A1A
KI
KIEL
Iso.WRG.6s.17-14-13M
Fog.Det.light
RC.Racon
Horn Mo.(KI)
30s
SS (warn.)
WP 41
WP 48
KO 1/1
Iso.4s
RW
Gabelsflach
obscd.
WP 49
Kieler Förde
Oc.4s
RW
KIELER FÖRDE
Q.G
Horn (whis.)
F.W
WP 53
Q.R
große
Steine
Stohl
WP 51
WP 52
Kleverberg-O
Q(3)10s
BYB
auff.
Klärwerk
BÜLK
Fl.WRG.3s.14-11-10M
Kleverberg
steinig
Strande
HLS 2/10
Strander
Bucht
Schilksee
HLS 2/10
Oc(2)G
Oc(2)R
Iso.G.4s
unrein
gr. St.
Wendtorf
Iso.4s
RW
2 Bn.
Schüttstelle
ehem.
Kolberger
Heide
st.
Heidkate
SS (Firing)
f. Todendorf+Putlos
Fl.Y.5s(occas)
Warn-St.
Meßgeräte
2 Bn.
Munition
große
Steine
unrein
Schüttstelle
unrein
st.

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*