HAFENBLATT

FLENSBURG HISTORISCH MARITIM

ISSN 1610-7977

Foto: Yvonne Brandt

„Virgin Islands" Reisebericht...

Und diesmal...

Saisonende auf der ALEX, die OKSEØ schwimmt wieder, „Onkel ALEX" ...eine Odysee, Auf den Spuren der Flensburger Rumgeschichte, Alltag an Bord – Brauchtum auf See, Klassische Yachten Flensburg e.V., Farbengatt, Bücherschapp, ...maritime Termine!

Nr. 19 – Juni 2005

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

Fotostudio | Satzstudio | Werbetechnik | Offsetdruck | Veredelung | Logistik
Druckhaus Leupelt GmbH & Co KG | Heideland-Ost 24
D-24941 Weding | Fon (0461) 95 770-0 | Fax -11
info@leupelt.de | www.leupelt.de

DRUCKHAUS
LEUPELT

Ideen werden Wirklichkeit.

Begrüßung	Tonne	3
Die Vereine	Tonne	4
Saisonende auf der „Alex"	Tonne	6
Im Nebel nach Arnis an der Schlei	Tonne	7
Die OKSEØ schwimmt wieder	Tonne	8
ONKEL ALEX ... eine Odysee	Tonne	10
Auf den Spuren der Flensburger Rumgeschichte	Tonne	12
Küstenzickzack – Bildbetrachtung	Tonne	16
Flensburger Impressionen	Tonne	17
Alltag an Bord – Brauchtum auf See I Teil 2	Tonne	18
Vom einstigen Glanz und Nutzen alter Schiffergesell ...	Tonne	20
Schuppen und Ställe aus alten Schiffen	Tonne	21
Bücherschapp	Tonne	23
Klassische Yachten Flensburg e.V.	Tonne	24
Farbengatt	Tonne	26
Veranstaltungskalender	Tonne	28
Impressum	Tonne	30

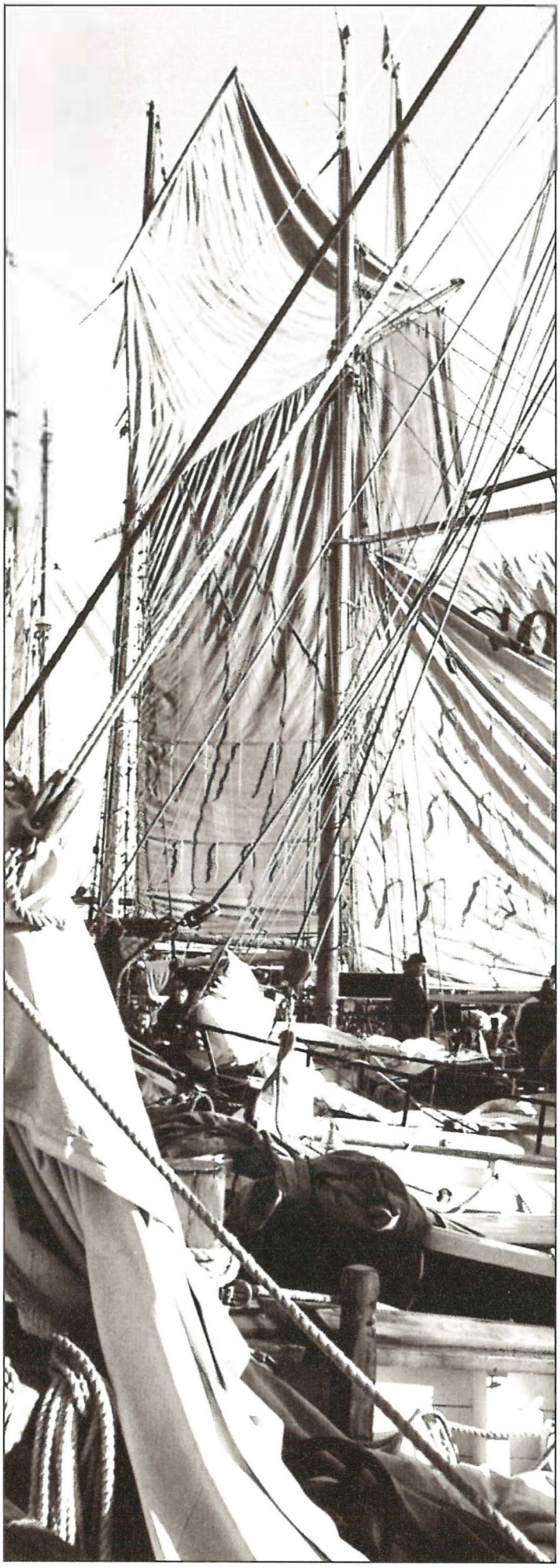
FLENSBURG
HISTORISCHER HAFEN

Liebe Leserin, lieber Leser ...

...der Verein Klassische Yachten Flensburg wurde gegründet. Mit einem Bestand von fast zwanzig Yachten ist das aus dem Stand ein großer Erfolg. Folgerichtig gibt es auf der nächsten Seite eine neue Vereinsspalte. Auch die OKSEØ tuckert wieder über die Förde. Zu verdanken ist das nicht irgendwelchen Altschiffsfreaks, sondern engagierten Flensburger Bürgern, die sowas nicht für maritimes Gerümpel halten, sondern Geschichte als sinnprägenden Teil der Gegenwart verstehen. Dass auch dieses Schiff die Aufmerksamkeit von Besuchern finden wird, die das touristisch betrachtet unter der Summe „liebenswert" unserer Stadt zuordnen, ist wohl klar. Die wirtschaftliche Zukunft unserer Stadt sichern wir mit den Leistungen der FSG, die mit ihrem Konzept zeigt, was wirtschaftlich möglich ist. Liebenswert machen wir unsere Stadt mit Projekten, die auch plötzlich Menschen zusammenbringen, die sonst wenig miteinander zu tun haben. Das Tageblatt kommentierte die Visionen zur Entwicklung der Hafenwestseite mit „rückwärtsgerichtet, muffig" und spricht von „maritimen Gerümpel". Abgesehen davon, dass sich die uns unterstützende Wirtschaft über solche Kommentierung freut – immerhin wurde ein großer Teil des „maritimen Gerümpels" von so namhaften Unternehmen wie z.B. Danfoss, M. Meesenburg, Jacob Sönnichsen AG oder auch Herm. G. Dethleffsen zur Verfügung gestellt – der ehemalige Wirtschaftsminister sprach nicht umsonst über die große wirtschaftliche Bedeutung, die das Projekt aus Sicht des Landes hat. Der Bremer Schnoor mit seinen kleinen Werkstätten, Plünnenhökern und Andenkenhändlern ist die wesentlichste Attraktion Bremens. Das ist auch im Oluf oder im Herrenstall möglich. Hamburg arbeitet seit geraumer Zeit intensiv an ähnlichen Plänen und Bremerhaven investiert Millionen um solches „Gerümpel" touristisch zu nutzen. Nicht „rückwärtsgerichtet" sondern vorwärtsgedacht. Auch im Sinne von Arbeitsplätzen und Wertschöpfung.
Wie hieß es im Kommentar ... „nachdenken hilft"? Stimmt.

Wir wünschen viel Spaß beim Lesen.

Petra Massolle



Rum Regatta – Masten

FLENSBURGER SCHIFFAHRTS MUSEUM

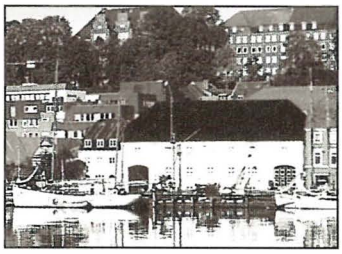
Flensburger Schiffahrtsmuseum und Rum-Museum im alten Zollpackhaus

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

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

Förderverein Schiffahrtsmuseum

Spendenkonto:
Flensburger Sparkasse
Konto 272 329
BLZ 215 500 50



SALONDAMPFER ALEXANDRA

Dampfer „Alexandra"

Förderverein zur „Infahrthaltung" des Salondampfers „ALEXANDRA"

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

Lebenslauf der Alexandra siehe Homepage!

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

Standesamtliche Trauungen an Bord möglich.

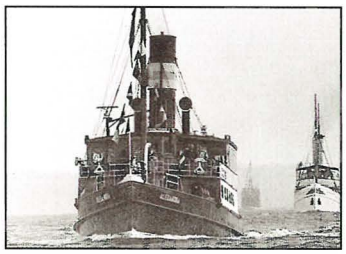
Liegeplatz gegenüber dem Flensburger Schiffahrtsmuseum

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

Schiffbrücke 22 I 24939 Flensburg
Postfach 16 16 I 24906 Flensburg

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

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



FÖRDERVEREIN MUSEUMSWERFT FLENSBURG

Museumswerft Flensburg gemeinnützige GmbH

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

Museumswerft Flensburg
gemeinnützige GmbH
Schiffbrücke 43-45
24939 Flensburg

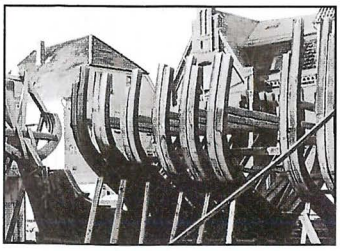
fon 0461 18 22 47
fax 0461 18 22 48

Spendenkonto
Sparkasse Flensburg
Konto 229 075 · BLZ 215 500 50

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

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

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



MUSEUMSHAFEN FLENSBURG E.V.

Museumshafen Flensburg e.V.

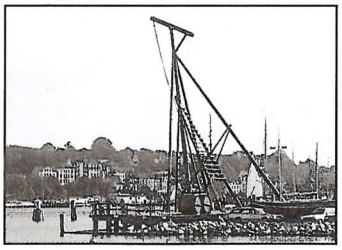
Verein zur Infahrthaltung und Instandsetzung historischer Wasserfahrzeuge

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

Museumshafen Flensburg e.V.
Herrenstall 11
24939 Flensburg

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

Spendenkonto
Flensburger Sparkasse
Konto 8000 719
BLZ 215 500 50



KLASSISCHE YACHTEN FLENSBURG

Klassische Yachten Flensburg e.V.

(KYF) Verein zur Förderung und Erhaltung klassischer Yachten und Jollen

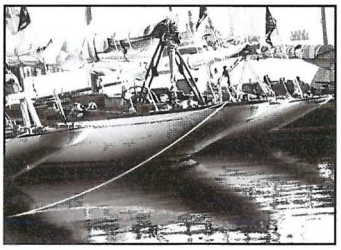
Im Januar 2005 wurde der Verein Klassische Yachten Flensburg ins Leben gerufen. Zwanzig Liebhaber klassischer Yachten wollten das Konzept Historischer Hafen weiter komplettieren.
In der Satzungspräambel schließt sich der KYF e.V. dem Konzept „Historischer Hafen Flensburg" der Stadt Flensburg mit dem Gesamtkonzept zur wirtschaftlichen, kulturellen und touristischen Nutzung und Vermarktung des Flensburger Hafens an. Grundlage dieses Konzeptes ist die Errichtung verschiedener Sektionen (Museumshafen/Sammlung segelnder Berufsfahrzeuge, Alexandra/Dampfersammlung, Historische Gastsegler, Museumswerft, Schiffahrtsmuseum, Klassische Yachten) mit eigner inhaltlicher, kultureller und historischer Ausrichtung. Vorgesehen ist eine Abteilung für klassische Yachten und Jollen, die Yachtsport und Yachtbau-Geschichte anhand verschiedener zu präsentierender Yachten und Jollen aufbaut und darstellt.

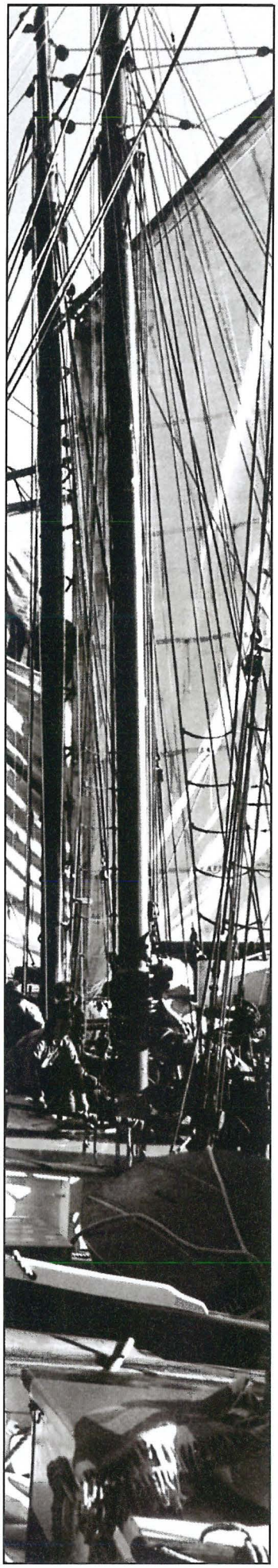
Wer Mitglied werden möchte, kann sich an den Verein KYF e.V. wenden:

Klassische Yachten Flensburg e.V.
Nerongsallee 11
24939 Flensburg

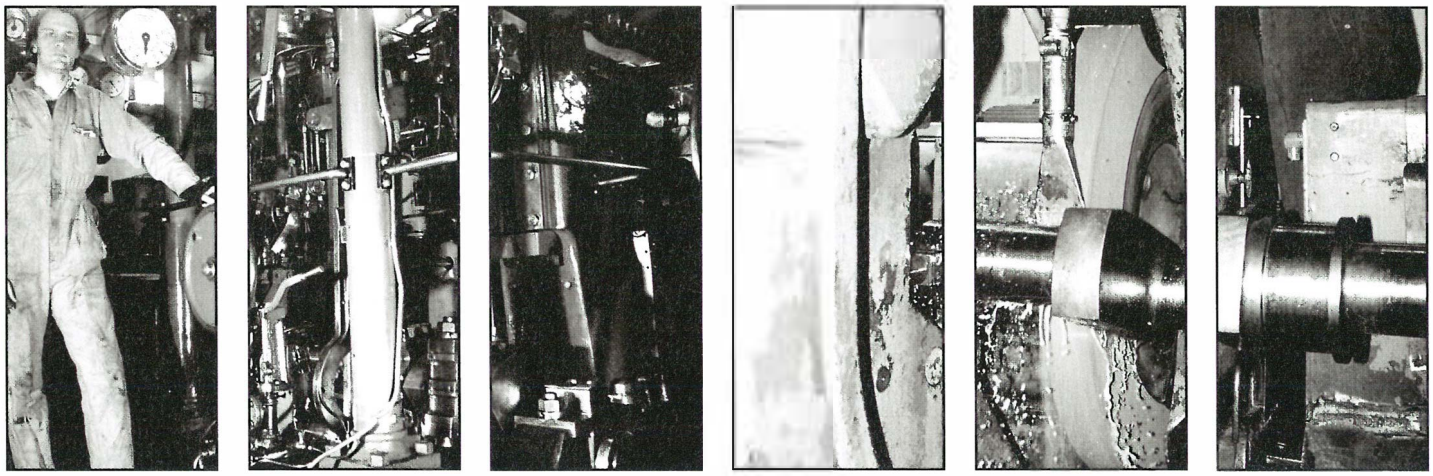
fon 04639 7485
www.k-y-flensburg.de

Spendenkonto
Flensburger Sparkasse
Konto 17 10 14 25
BLZ 215 500 50





... Rum nach Flensburg.



Im Winter wird an der „ALEX" geschraubt, repariert, geputzt und gewienert ...

Saisonende auf der „Alex"

Keine Ruhe für die „alte Dame"

Wenn die Fahrsaison beendet ist und die Alexandra bis zum nächsten Frühjahr festgemacht hat, tritt an Bord keine Ruhe ein, wie vielleicht manch Außenstehender denkt.

Dies trifft natürlich für alle Bereiche an Bord zu. Aber heute wollen wir uns einmal mit dem Herz unserer „Alten Dame" befassen. Dies wären die Kesselanlage, die Hauptmaschine, Kondensator und alle Hilfsmaschinen, die für den Dampfbetrieb notwendig sind.

Nach dem letzten „Feuer aus" wird das System, das während des Betriebes mit Seewasser durchspült war, jetzt mit Hilfe der Duplex, einer doppelwirkenden Kolbenpumpe (dampfbetrieben) mit Frischwasser durchspült. Wenn der Kesseldruck auf 3 bar gesunken ist, wird das Kesselwasser (KW) 13 m² über das Abschlammventil ausgedrückt. Ist der Kessel drucklos, werden die Mannlöcher im Kesseldom und der Kesselstirnwand geöffnet und der Rest des KWs entfernt. Nun wird der Kessel wasserseitig gereinigt, getrocknet und belüftet. Jetzt folgt die schmutzigste Arbeit am Kessel und zwar Reinigung der 134 Siederohre, 40 Ankerrohre und der Esse, auch Rauchkammer genannt. Sie werden mit einer runden Drahtbürste entsprechend des Durchmessers der Rohre gereinigt. Die Esse wird abgebürstet und ausgefegt, der Ruß wird entfernt. Dies war die Rauchgasseite des Kessels.

Nun wenden wir uns der Feuerungsseite zu. Die Feuerungsseite besteht aus dem Flammrohr, das sich in Verbrennungsraum und Aschfall, getrennt durch die Roste, zusammensetzt. Daran schließt sich die Feuerbrücke an, die Verbrennungsraum und Verbrennungskammer verbindet. Durch Entfernen der Aschfallklappe und Herausnahme von 120 Stück Roste kann man Verbrennungsraum sowie Verbrennungskammer auf herkömmliche Art reinigen – mit Besen und Schaufel.

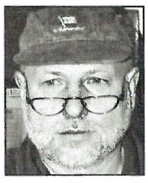
Jetzt folgen die Inspektions- und Wartungsarbeiten am Kondensator, der Hauptmaschine und deren Hilfsaggregate. Der Kondensator, der die Aufgabe hat, unseren Abdampf wieder zu Speisewasser zu machen, wird an seinen Stirnseiten geöffnet. Seine 436 Kühlrohre kommen jetzt zum Vorschein. Sie werden gesichtet und geprüft, ob alle dicht sind, da wir kein Seewasser in unserem Kessel haben wollen.

Zu guter Letzt befassen wir uns mit der Hauptmaschine, einer Zweifach-Expansionsmaschine, auch Verbundmaschine genannt. Nach dem die Maschine abgekühlt ist, werden die Zylinderdeckel des Hoch- und Niederdruckkolbens, sowie die beiden Schieberkästen geöffnet. Kolben, Zylinderbüchse und Hoch- und Niederdruckschieber werden gesichtet und auf Korrosion untersucht. Sie bleiben zur Belüftung geöffnet.

Nach jedem Fahrsaisonende überprüfen die Maschinisten das Lagerspiel und das Laufbild der Lager. Das Lagerspiel wird durch das Ausbleien der Lager überprüft und dies geschieht nach folgender Arbeitsweise: Die Lageroberschale wird geöffnet und abgenommen. Dann werden axial zwei dünne Bleidrahtstückchen in die Lagerschale gelegt und mit ein wenig Fett gegen das Verrutschen fixiert. Nun wird die Lagerschale wieder aufgesetzt, festgeschraubt und mit Schlagschlüssel angezogen. Danach wird das Lager wieder geöffnet. Jetzt sind die eingelegten Bleidrahtstücke zusammen gedrückt. Das Blei wird entnommen und mittels Mikrometer wird die Dicke ermittelt. Dies ist das Lagerspiel. Zwischen der unteren und oberen Lagerschale sind beidseitig Liningsbleche aus Messing in verschiedenen Stärken eingelegt z.B. von 0,005 bis 1 mm Stärke. Ist das Lager zu stramm werden Linings eingelegt oder herausgenommen, wenn das Lagerspiel zu groß ist. Für das Lagerspiel hat man folgenden Anhaltspunkt: 0.001 mm pro mm Wellendurchmesser, z.B.: eine Welle mit einem Durchmesser von 175 mm hat ein Lagerspiel von 0,175 mm. Ist das Lager offen, kann man jetzt das Laufbild des Lagers sehen. Ein gutes Laufbild zeigt überall gleichmäßige Auflagepunkte im Lagermetall. Sollte dies nicht der Fall sein, so werden die Lager mittels Löffel- oder Dreikantschaber ausgeschabt, bis sich ein gleichmäßiges Schabbild bzw. Auflagebild ergibt.

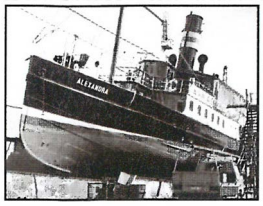
An der Dampfmaschine der Alexandra haben wir nur Gleitlager, die aus Weißmetall und Bronze bestehen. Weißmetall ist ein Lagermetall das aus Blei, Zinn und Beigaben aus Antimon (Stibium Sb) und Kupfer besteht. Bronze ist eine Legierung aus Kupfer und Zinn. Gleitlager haben gute Notlaufeigenschaften, sind geräuscharm im Lauf und halten kurzzeitig hohen Belastungen stand. Sind alle Lager überprüft, eingestellt und verschlossen, so widmen sich die Maschinisten und Heizer anderen technischen Herausforderungen auf der „Alex".

Dies, liebe HAFENBLATT-Leser, war ein kleiner Einblick in einen Teil der Arbeit von Heizern und Maschinisten auf der Alexandra. Falls Sie jetzt Lust verspüren, bei uns anzuheuern, so tun Sie es.



Lothar Bensch, Beisitzer Technik im Vorstand vom Förderverein Salondampfer „Alexandra"

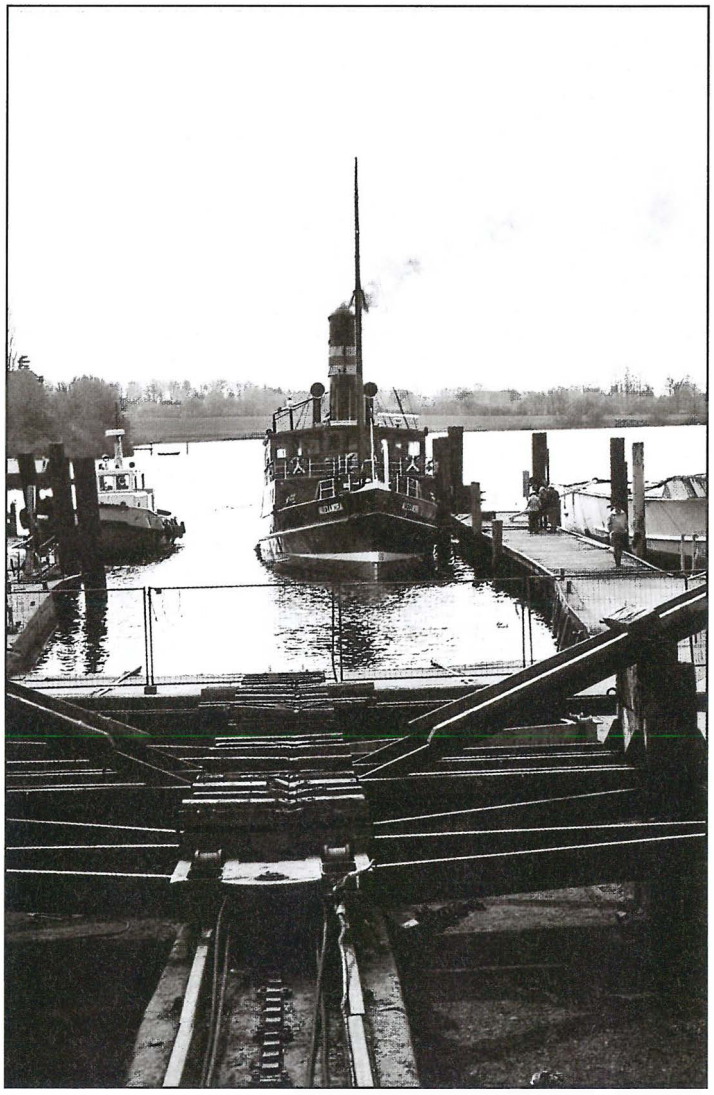
Im Nebel nach ARNIS an der Schlei !



Ostersamstag ist traditionell der Tag, an dem die „Alex" in die Werft verholt. Jedes Jahr muß der Dampfer hoch, zur technischen Kontrolle, zum „Waschen und Rasieren" und die anfälligen Reparaturen werden durchgeführt. Die Vorbesprechungen mit der Werft Otto Eberhardt in Arnis/Schlei waren längst erledigt und am 26. März 2005, pünktlich um 9.00 Uhr, legte die „Alex" zur Verholreise nach Arnis ab. Aber was für ein Wetter, Südost 3, Nebelschwaden lagen über dem Hafenwasser in Flensburg, es sah so gar nicht nach einer gemütlichen Seefahrt aus. Wir sollten Recht behalten, schon bei der Marineschule fiel alles dicht, kaum noch Sicht und auf der Brücke wurden die Jacken enger gezogen. Handruder wie immer besetzt, Ausguck klar, Radar und alle anderen nautischen Hilfsmittel waren auf „on". Unser GPS arbeitete zufriedenstellend und die erste Muck „Kaffee nordisch" wärmte die klammen Glieder. Unser Nebelhorn klang wie eine Sinfonie aus alten Tagen und rief anderen Booten zu: Hier kommt die schöne „Alexandra". Auf der Förde war bei diesem Schietwetter nicht viel los. Nur Vogelschwärme, durch das Nebelhorn aufgeschreckt, machten das Radarbild beweglich. Die Maschine wollte den Luftdruck wissen und bekam gleichzeitig Bescheid, daß es nach wie vor „pottendick" sei und jederzeit mit Manövern zu rechnen ist. Dann ging es um die Tonne 6 (Schwiegermutter) herum, und wer nun dachte, auf der Außenförde wären die Sichtverhältnisse besser, hatte Pech gehabt. Nach wie vor schlechte Sicht. Der Kurs wurde auf Leuchtturm „Kalkgrund" abgesetzt. Bald konnten wir den „Raconstrahl" vom Turm auf unserem Radar sehen. Der Wachhabende meinte schmunzelnd, Punktnavigation. Das Nebelsignal vom Turm ließ uns erahnen, daß da irgendwo der Turm sein muß, aber gesehen haben wir ihn nicht. Auf dem Radarschirm wurde ein Mitläufer geortet, jedoch die Peilung wanderte aus und es bestand kein Grund zur Beunruhigung. In Höhe Leuchtturm „Falshöft" zeigte unser Radar mehrere Objekte. Alle erst einmal schön eingepeilt und die Peilung beobachtet. Übrigens der Mitläufer hatte zwischenzeitlich umgedreht und Gegenkurs angesetzt. Warum, das bleibt sein Geheimnis. Unsere Maschine lieferte weiterhin Dampf für unsere Dampfpfeife, denn der Nebel blieb hartnäckig wie ein Schnupfen. Langsam näherten wir uns der Schlei und dem Leuchtturm „Schleimünde". Kurz vor der Schleimündung noch einmal einen ordentlich „Tuuut" und mit dem Strom dampften wir sinnig auf die Schlei. Vom Turm war nicht viel zu sehen und so hofften wir, daß weiter schleiaufwärts die Sicht besser würde. Tatsächlich, die Götter hatten ein Einsehen mit uns, denn zwischen Maasholm und Rabelsund wurde die Sicht besser. Die Brücke in Kappeln wußte, daß wir gerne mit der Brückenöffnung um 13.45 Uhr durch wollten. Mit dreimal „Tuuut" dankten wir dem Brückenwärter und schickten gleichzeitig einen Dampfergruß nach Kappeln. Ob wir dabei die Heringe verscheucht haben, glauben wir nicht, denn die vielen Angler blieben ruhig und gelassen und grüßten herüber. Arnis kam bald in Sicht. Der einlaufende Strom erleichterte das Anlegemanöver zur Schlippanlage. Das freudige Begrüßungskomitee stand schon an der Pier und wir wurden als „Fliegende Holländer" begrüßt. Mit so einer Besatzung kann man sogar im pottendickem Nebel zur See fahren. Übrigens hatten wir auf der Überfahrt drei Gäste mit. Die konnten ihr Wissen über die Radarnavigation auffrischen oder sich sonst irgendwie nützlich machen. Nun liegt die „Alexandra" bis Ende April in Arnis. Danach heißt es wieder: Leinen los für die neue Saison 2005!

Wolfgang Weyhausen
Kapitän

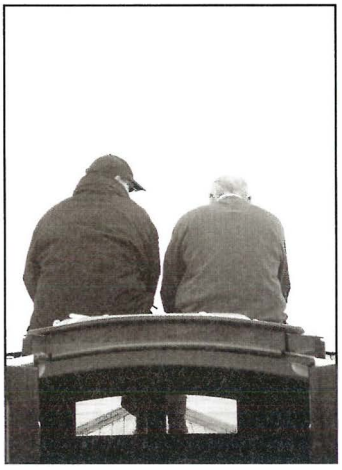
Nach der winterlichen Komplett-Überholung in Arnis kam die nebulöse Fahrt zurück in den Heimathafen Flensburg.



Im Winter in Arnis auf „Überhol-Fahrt"!

Die OKSEØ schwimmt wieder...

„P 824" – nicht nur eine Nummer. Die alte Fähre ist wieder seetüchtig und rundum erneuert ...



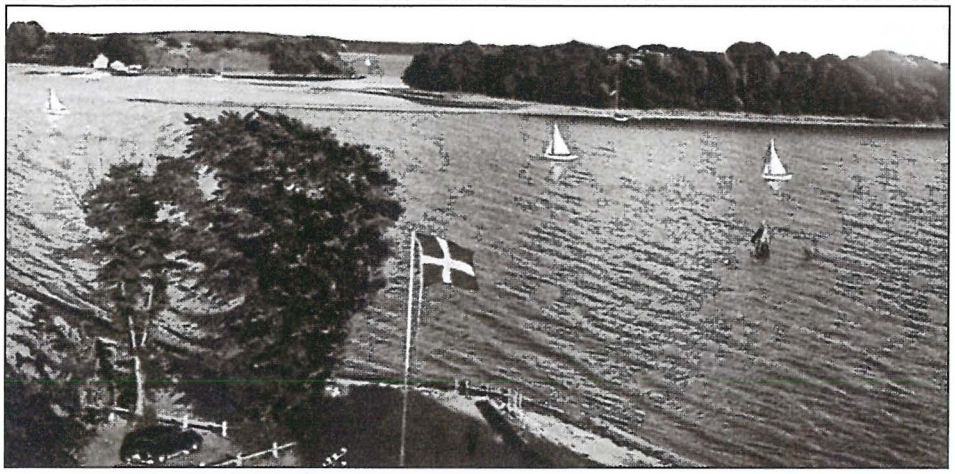
Sie hat stets treu ihren Dienst versehen. Könige, Kühe, Kinder und Kolonialwaren bei Wind und Wetter über 65 Jahre lang zwischen Sønderhav und der großen Ochseninsel transportiert. Segler kennen sie genau – so mancher von ihnen wurde von ihr vom Schiet zwischen den Öen gezogen, wenn es mal wieder eng wurde oder der Ehrgeiz dazu verhalf, das enge Fahrwasser aufzukreuzen. 1927 wurde sie von Vater und Sohn Christian Isaack auf der eigenen Werft inmitten der Flensburger Förde gebaut. Ausgerüstet mit einem etwa 20 PS starken Benzinmotor durchflügte ihr Bug bis 1992 die Gewässer zwischen den Inseln. Neben den geklinkerten Ö-Jollen war sie das Flaggschiff der Inselflotte, das zuständig war für den Personentransport für den Kro auf der Insel, wie aber auch für alle Arbeiten, die anfielen – Prahm ziehen, Pfähle und Kähne schleppen, Versorgung sicherstellen, Sommers wie Winters. Das Tilsygnsbog/Zulassungsbuch der offiziellen Seefahrtsbehörde des Königreiches belegt alle Einsatzbereiche. Da ist sauber aufgeführt, zu welchem Zeitpunkt welche Arbeiten ausgeführt wurden, welche Maßnahmen zur Erhaltung der Zulassung ergriffen wurden. Beim Lesen der Aufzeichnungen liegt dem Interessierten das Leben dieses Schiffes und seiner Besitzer offen. Ein Inselleben eben. Jährlich im Oktober kam sie dann, nachdem die Gäste in der Stadt oder jedenfalls auf dem Festland blieben, an Land. Pünktlich Anfang April eines jeden Jahres zu Bach mit einem frischen Anstrich Bundmaaling, frisch lackiertem Aufbau und manchmal mit einer neuen Planke an den Stellen, an denen das Schiff an den Pfählen schamfielte.

„Die hat eine Traum-Heckwelle geschmissen", erinnnern sich ehemalige Jollensegler, die die OKSEØ aus alten Hotdog-Haff-Zeiten kennen. So mancher kennt sie noch von Ausflügen unter die Linde bei Inge Isaack, zum Aalessen zum Beispiel.

Jetzt fährt eine neue Fähre, wieder ein Schiff aus den Händen eines Isaacks, diesmal Hans-Christian, der das Schiff teilweise mit Hilfe seines Sohnes gebaut hat. Der hat den Rumpf des alten Schiffes 2003 an Hans Köster übergeben, der ihm dann versprach, sie wieder in Fahrt zu bringen.

Zusammen mit einer Gemeinschaft aus frisch gebackenen „Fährleuten" ist die Restaurierung auf die Wege gebracht worden – ein Projekt, das über die Förderegion hinaus Beachtung fand. Nahe Schwerin am See in Leezen ist das Schiff komplett restauriert worden. Neue Spanten, Planken, Farbaufbau, Stabdeck und Schotten. Der Steuerstand von 1927 ist nachempfunden worden und ein neuer alter Motor tuckert unter der Motorverkleidung aus Sperrholz. Bootsbauer Franz Köhn hat die Wegerungen erneuert und den Innenausbau

...und freut sich auf das heimatliche Revier.



aufgefrischt. Das Schiff ist technisch und optisch damit wieder in sehr gutem Zustand, doch das Alter sieht man ihm an. Das Seitendeck aus Eiche hat die typischen schwarzen Verfärbungen und auch im Mahagoni sind dunkle Stellen zu erkennen. Es sollen die Spuren der fast 80 Jahre zu sehen sein, eine topmoderne Yacht war die OKSEØ nie und soll sie auch nicht werden.

„Wir wollen das Schiff an der Förde erhalten und damit ein Stück Fördegeschichte transportieren", sagt Köster, der eine besondere Beziehung zu den Inseln hat. „Ich habe hier rudern und segeln gelernt, unser Schiff HANS UHL ist hier vor 35 Jahren durch Hans-Christian Isaack gebaut worden, und ich wollte die OKSEØ nicht gehen lassen." Sicher hätte sich jemand in Hamburg oder sonstwo gefunden, denn das Schiff aus Lerche mit seinem geraden Steven und dem herzförmigen Heckspiegel ist eine Besonderheit. Das finden auch die anderen der Gruppe.

Walter Braasch hat sogar schon einen Stammtisch für Fährleute in der Roten Straße eingerichtet und Gustav Winkler freut sich auf den neu eingebauten Bukh-Diesel mit seinen zwei Zylindern. Alle vereint das Interesse um die Geschichte des Schiffes als Teil der Flensburger Förde, gleich auf welcher Seite. Sie wollen mit der OKSEØ über die Förde tuckern.

Das Schiff wird im Lüttfischerhafen des Museumshafens liegen, allen Freunden alter Schiffe zur Freude.

Hans Köster

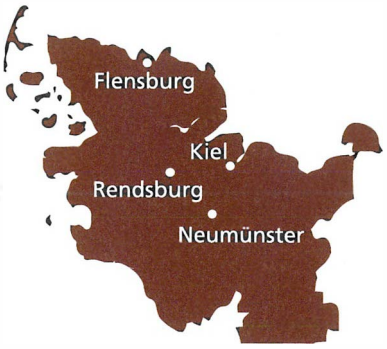
Wir sind gewachsen ...

...und seit Jahresbeginn auch in Kiel, Neumünster und Rendsburg.

EHLER ERMER & PARTNER

WIRTSCHAFTSPRÜFER
STEUERBERATER · RECHTSANWÄLTE

Wir sind mit derzeit 22 Wirtschaftsprüfern, Steuerberatern und Rechtsanwälten sowie weiteren 90 qualifizierten Mitarbeitern eine der führenden wirtschaftsberatenden Sozietäten in Schleswig-Holstein.



www.eep.info

FLENSBURG
KIEL
NEUMÜNSTER
RENDSBURG

ONKEL ALEX...eine Odyssee!

Ausflug der Familie Grashoff auf der „ALEX"

Die Geschichte eines Ruderbootes

„Sach' mal, das Boot kenne ich doch. Lag das nicht mal in Kiel? Das hat doch dieser alte Fischer besessen, oder?", so oder ähnlich sind die Kommentare, die wir bekommen, seitdem die „Onkel Alex" im Lüttfischerhafen des Museumshafen Flensburg liegt. Alles Mögliche haben wir inzwischen auch schon über die mysteriöse Vergangenheit des Bootes zugetragen bekommen. Mal war die Alex schon immer ein Fischerboot aus Kiel, dann wieder ein ordinäres Ruderboot, zu Anfang mutmaßte der Vorbesitzer auch, es sei ein Versetzboot eines eleganten norwegischen Passagierdampfers gewesen – eine ältere Dame gibt an, schon mit der Alex ausgebootet worden zu sein.

Wer oder was ist die ONKEL ALEX denn nun und wieso hat das Boot diesen ulkigen Namen? Aber vielleicht fange ich lieber ganz von vorn an. Im Winter 2003 stolperte ich über eine kleine Mitteilung in der jemand ein altes geklinkertes Segelboot „günstig" abzugeben hat. Bei einem Telefonat erklärt mir der Eigner, ein Pfarrer einer Gemeinde aus Kiel Friedrichsort, er hätte mit diesem Boot öfter kleinere Törns auf der Kieler Förde mit Jugendlichen unternommen. Inzwischen seien die Erhaltungsarbeiten für das alte Boot aber zu „intensiv" geworden – kurz, die Gemeinde würde sich gerne von dem Boot trennen. Interessiert mache ich mich mit einem anderen Museumshafenmitglied, dem Bootsbauer Berthold Mackenthun, auf den Weg nach Kiel. Dort angekommen stellen wir drei Dinge fest.

Erstens: Das Boot ist in einem schlimmen, aber nicht unrettbaren Zustand. Zweitens: Es ist zwar irgendwann mal zu einem Segelboot „umgebastelt" worden, aber ein richtiger Segler war das nie. Drittens: Das Längen- und Breitenverhältnis, die Heißaugen auf dem Kiel und die kräftigen Spanten legen nahe, daß dieses Boot einmal irgendeine Art Arbeitsboot gewesen sein muß. Für uns also Grund genug, das Boot für den Museumshafen zu erwerben. Als wir aber äußerten, daß wir versuchen wollten, die Alex für den Museumshafen Flensburg zu restaurieren, fiel dem Pfarrer sichtlich ein Stein vom Herzen und er übergab uns das Boot als Geschenk. Vereinbart wurde, daß wir das Boot im Frühjahr 2004 nach Flensburg überführen sollten. Zeit genug, um in der Zwischenzeit einige Nachforschungen anzustellen. Schnell bekam ich die Namen einiger Vorbesitzer heraus. Einer der ersten Besitzer der ONKEL ALEX war Horst Grashoff aus Kiel, der das Boot von 1958-1965 besessen hat. Bei einem Besuch bei Herrn Grashoff bekam ich dann einen Zeitungsartikel der Kieler Nachrichten von 1988 und ein paar schöne Familienausflugsfotos mit der Alex geschenkt. Laut Artikel und Horst Grashoff ist die Geschichte des Bootes ziemlich bewegt. Das Boot sei ein Rettungsboot des Hamburg-Süd Kombifrachters PATAGONIA gewesen und kurz nach dem Zweiten Weltkrieg durch den Bootsmann der PATAGONIA, Alex Prenzlau in Kiel, an einen Lagerarbeiter verschenkt worden. Hamburg-Süd konnte auf Nachfragen zu der „Alex" nichts sagen, da deren Archiv in der Flut 1962 in Hamburg verloren gegangen war. Immerhin konnte ich erfahren, daß die PATAGONIA 1912 bei der J.C. Tecklenburg AG gebaut wurde, unter verschiedenen Namen und für unterschiedliche Eigner und Charterer gefahren ist und dann im Zweiten Weltkrieg für die deutsche Wehrmacht als Versorgungsschiff in Norwegen (!) stationiert wurde. Dort wurde die PATAGONIA 1944 durch einen Bombenangriff schwer beschädigt, nach Kiel verlegt, nur um dann 1945 von der britischen Marine übernommen und mit Gasmunition beladen im Skagerrak versenkt zu werden.

Ein weiterer Hinweis von Horst Grashoff brachte mich dann auf eine andere Fährte. Angeblich soll die Onkel Alex ein „Trontheim"-Boot sein, es gäbe da auch so ein Buch über diesen Bootstyp, sagte Herr Grashoff. Tatsächlich gibt es den Bootstyp „Drontheims". Nämlich in Irland! Das waren Boote, die um die Jahrhundertwende 1800/1900 ursprünglich für irische Fischer aus Norwegen geliefert wurden, dort wegen ihrer Form und Bauart sehr erfolgreich waren und dann in Irland leicht verändert nachgebaut wurden. Ein Kontakt zu Frode Kristiansen vom Trondheim Sjøfartsmuseum klärt mich weiter auf. Er sei sich ziemlich sicher, daß das Boot kein „Drontheim" sei, weil diese einen geraden Vorsteven haben und so nur in Irland gebaut wurden. Er vermute allerdings, daß das

Boot eine für die norwegische Küste typische „Motorsnekke" aus den 30er Jahren sei. Wie das Boot allerdings auf die PATAGONIA und dann nach Kiel gekommen sei, wäre ihm ebenfalls unerklärlich.

Nun gibt es für fast jeden Bereich, besonders für die Geschichte, eine Unzahl interessierter „Hobbyhistoriker". Bei einer Recherche im Internet stieß ich dann tatsächlich über eine kleine Gruppe enthusiastischer Forscher, die sich mit der Geschichte der deutschen Wehrmacht in Norwegen auseinandersetzen. Ja, schreibt mir einer, die PATAGONIA war als Truppenversorger 1944 in Kirkenes stationiert, um das XIX Gebirgscorps zu versorgen. Am 13. Mai 1944 vermeldet das Kriegstagebuch des Admirals der norwegischen Polarküste, dass die PATAGONIA durch einen Beschuss von 30 russischen Flugzeugen beschädigt wurde. Außerdem sei es gängige Praxis der deutschen Truppen in Norwegen gewesen, alle Boote in den besetzten Gebieten zu requirieren, erfahre ich weiter.

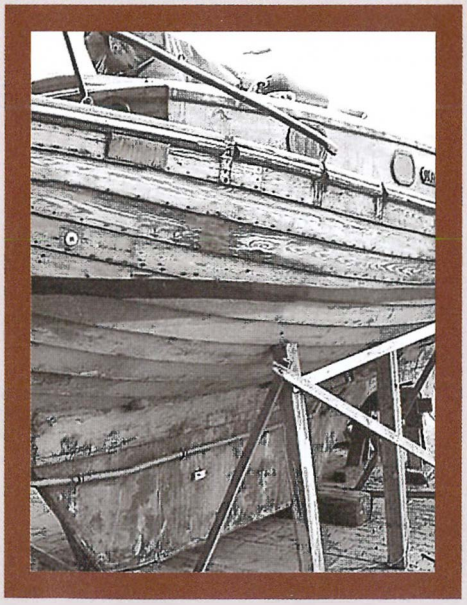
Was genau hat sich damals abgespielt? Irgendwann fährt die 1942 von der Wehrmacht übernommene PATAGONIA nach Norwegen, um dort ihren Dienst als Truppenversorger „anzutreten". In Kirkenes wird das Schiff 1944 aus der Luft bombardiert und beschädigt. Es ist sicher anzunehmen, dass bei dem Bombardement die an Bord befindlichen Rettungsboote zerstört oder zumindest schwer beschädigt wurden. Die PATAGONIA wird zur Reparatur nach Kiel geschickt. Jetzt ist es sicher wahrscheinlich, dass der Kapitän die zerstörten Rettungsboote durch norwegische Boote austauschen läßt und mit diesen die Heimreise antritt. 1945 übernimmt die britische Marine das Schiff, um es zu versenken und der Bootsmann Alex Prenzlau bringt das kleine Beiboot in Kiel in Sicherheit. Der Lagerarbeiter, der das Boot von Alex Prenzlau bekommt, nennt es ONKEL ALEX und nutzt das Boot privat, bevor er es einem Nebenerwerbsfischer aus der Schwentine verkauft. Der Fischer bastelt an dem Boot herum, verpasst ihm einen Kiel aus Ofenplatten, eine Kajüte und ein kleines Rigg. 1958 übernimmt Horst Grashoff das Boot, baut die Kajüte weiter aus und montiert einen schweren Stahlkiel. Er segelt das Boot dann eifrig mit seiner Familie, bevor er es wiederum weg gibt, diesmal an einen Biologen namens Wulf Schwarz. Der hätte gerne einen Gaffelsegler aus der Alex gemacht, begnügt sich aber dann damit, 1988 den kompliziert zu bedienenden landwirtschaftlichen Einzylinder-Zweitakt Diesel gegen einen Vierzylinder Mercedes Diesel auszutauschen. Von da an verliert sich die Spur der Alex. Mindestens vier Besitzer muß sie noch gehabt haben, bevor die kleine Kirchengemeinde in Kiel das Boot übernommen hat.

Sommer 2004. Leider klappte nicht alles so, wie es sollte und wir konnten die Alex erst relativ spät von Kiel nach Flensburg fahren. Die Fahrt an sich war schon ein kleines Abenteuer. Nachdem wir das Boot in Kiel mehrfach in verschiedenen Häfen unterbringen mußten, starteten wir unseren ersten Überführungsversuch im Juni. Anfangs lief auch alles recht flott, bis der Motor anfing, Ärger zu machen. Offensichtlich wurde der Motor bis zu diesem Zeitpunkt nur für die Fahrt in und aus dem Hafen benutzt. Eine längere Fahrt unter Last machte der Maschine nun ernsthaft Probleme. Erst verstopfte ständig die Dieselleitung, dann überhitzte die Kühlung und zusätzlich machte die Alex Wasser über die Stopfbuchse. Daher mußten wir Damp anlaufen, um dort Reparaturen auszuführen bevor wir uns wieder auf See wagen wollten. Wieder einen Monat später startete Berthold mit einem Freund zur zweiten Etappe. Für die Fahrt von Damp nach Flensburg brauchten sie dann ungefähr 10 Stunden, immer wieder unterbrochen durch Arbeiten an der Maschine. In Flensburg angekommen, legten wir das Boot dann in den Lüttfischerhafen des Museumshafen und unternahmen ein paar kleinere Fahrten im Hafen.

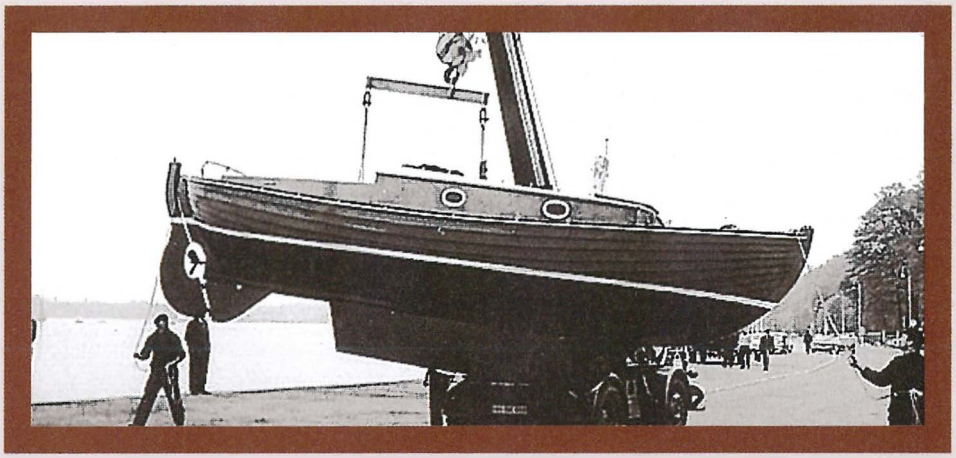
Herbst 2004. Ausgerechnet in einer der unangenehmsten Tage im Herbst haben wir dann die Alex nach Graasten in Dänemark geschleppt, von wo das Boot dann durch einen Boots-Spediteur in eine Halle in Dänemark gebracht wurde. Dort sollen nun über den Winter die notwendigen Restaurierungsarbeiten ausgeführt werden. Ziel ist es, die ONKEL ALEX wieder in ihren „Originalzustand", etwa so wie die klassischen Motorsnekken zu Beginn der 1930er Jahre ausgesehen haben, zurückzuversetzen: als offenes Boot, vorn und achtern etwas eingedeckt und mit Sitzbänken an Back- und Steuerbord. Dann soll die ONKEL ALEX als Ausflugs-, Verhol- und Versetzboot dem Museumshafen zur Verfügung stehen.

Martin Schulz,
Museumshafen Flensburg

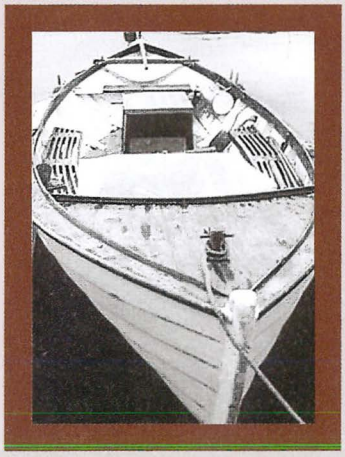
Kombifrachter „Patagonia"

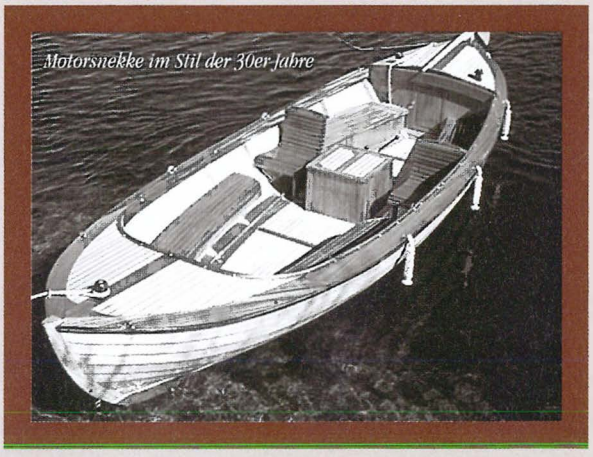


An Land in Kiel, 2003



Die „Onkel Alex" am Kran, 1950





Motorsnekke im Stil der 30er Jahre

Auf den Spuren der Flensburger Rumgeschichte

Die heutigen U.S. Virgin Islands St. Thomas, St. John und St. Croix standen von 1655 bis 1917 unter dänischer Krone – der Handel zwischen Flensburg und Westindien währte bis etwa 1864. Rund 150 Jahre nachdem der große Flensburger Reeder und Westindienfahrer H. C. Brodersen seine Zelte auf St. Thomas abbrach und in sein Haus in der Roten Straße 42 zurückkehrte, macht sich Walter Braasch aus eben dieser schmalen Gasse auf den Weg an den Ursprung des Flensburger Rums ...

St. John. In der Blütezeit des Westindienhandels von der „Danish West India and Guinea Company" kontrolliert, war sie für einige Jahre im Zuckerrohranbau sogar bedeutender als St. Thomas. Nach dem 2. Weltkrieg wurde sie Ferieninsel des Multimillionärs Rockefeller, der sie dem amerikanischen Staat später zurückgab – mit der Auflage, den „National Park" zu erhalten, der rund 80 Prozent der Insel bedeckt. So entdecken wir auf unserem Tagesausflug eine über und über herrlich grüne Insel, von weißen Traumstränden gesäumt und fest in der Hand wohlhabender Touristen und Amerikaner, die hier ihre Ferienkomplexe haben. Wunderbar zum Wandern, Baden, Schnorcheln und Laßt-es-sein-Nichtstun ...

... fast wie in Kopenhagen

St. Croix, Christiansted, die frischsanierte Market Street

... und überall gelbe Ziegel von der Flensburger Förde.

St. Croix, Christiansted, die Geschichte begegnet einem auf Schritt und Tritt

... und selbst das das königliche Wappen auf der gusseisernen Kanone zeugt von der Kolonialzeit.

St. Thomas, Charlotte Amalie, alte Zuckermühle im Fort Frederik

... und alles frisch gekalkt mit RØDVIG KULEKALK, offenbar begehrter Importartikel.

St. Thomas, Shopping in Charlotte Amalie.

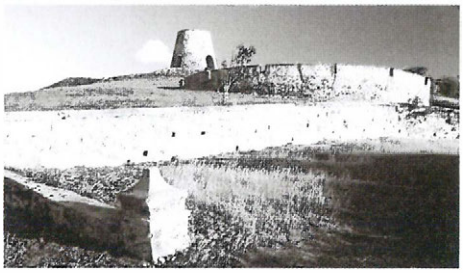
St. Croix, Christiansted, das alte Fort frisch gekalkt.

Rum Verkostung bei Mr. Nelthropp, dem letzten Rum-Produzenten von St. Croix

dass die Brise durchs Fenster den Schlafenden erfrischt. Mit zweien dieser hier so typischen Stühle mit den langen Lehnen, auf denen die Plantagenbesitzer einst ihre Beine abschwellen ließen ... Ein echter Geheimtipp, den wir jedem empfehlen möchten, der diese Insel besucht und Authentisches erleben möchte.

Selbstverständlich besuchen wir schließlich auch Mr. Donald Nelthropp, den letzten Rum-Produzenten von St. Croix, der ganz Amerika mit seinen Produkten beliefert. Er freut sich über den Besuch aus Germany, ist ganz erstaunt über die Historie, die uns verbindet und führt uns durch seine Fabrik. Unser Gastgeschenk, eine Flasche Braasch-Rum, beäugt er zunächst kritisch und hält seine Mitarbeiter an, den Inhalt „gaschromatografisch" zu untersuchen. Die Auswertung überzeugt ihn schließlich: er vergleicht Inhalt und Werte mit den Spitzensorten von Meyer's Rum. Das Blatt mit den Ergebnissen überreicht er uns mit den Worten „Now take this sheet back to germany and be proud of it". Wir sind es – und freuen uns, dass er uns so viel Zeit geschenkt hat und unser Braasch-Rum nun in seiner Sammlung von über hundert Sorten aus aller Welt steht.

Wir hätten noch so viel zu erzählen ... Von Elfi, der sympathischen Münchnerin, die das „Hotel 1829" auf St. Thomas führt. Von Mrs. Gail Shulterbrandt, Nachfahrin einer bekannten Plantagenbesitzerfamilie und die heutige Direktorin der „St. Thomas Historical Trust", die uns so viel erzählt und gezeigt hat und sich schon auf ihren nächsten Besuch in Flensburg freut. Von Mr. Woodhouse, dessen wunderbares Duftwasser „St. Johns Bay Rum" sich momentan im Bauch eines Containerschiffes nach Hamburg und schon bald in unserem Geschäft befindet. Von Jamesie, dem alten Mann und seiner Band, die wir in einer lauen Sommernacht auf St. Croix life hören durften und dessen traditionelle karibische Musik uns die ganze Reise über begleitete. Von den „Mocko Jumbies", den „göttlichen Stelzentänzern", die zu den bewegenden Klängen von Steel Drums die bösen Geister verjagen und in der gleichen Sommernacht aufgetreten sind. Vom sympathischen New Yorker Architekten William Taylor, der seit zwanzig Jahren federführend an der Sanierung der historischen Substanzen in St. Croix beteiligt ist und neue „alte Steine" aus Dänemark sucht. Von Roy



Eine der vielen Zuckermühlen auf St. Croix

Lawaetz, dem gut gelaunten Künstler und Spross einer der bekanntesten Zuckerrohrfamilien von St. Croix, der in New York und Kopenhagen studiert hat, überall auf der Welt arbeitet und uns in fließendem Deutsch von seinen Plänen erzählt, dass er 2006 eine Ausstellung rund um das Thema Rum in Flensburg machen will ... Voll von unvergesslichen Eindrücken, die uns diese wunderbare Inselwelt mit ihrer einmaligen Geschichte und vor allem mit ihren neugierigen und freundlichen Menschen gegeben hat, verlassen wir sie schließlich schweren Herzens. Aber eines ist sicher – wir kommen irgendwann wieder, und dann machen wir hier richtig Urlaub!

Yvonne und Walter Braasch

Mrs. Joyce Hurd, 78 Jahre gehaltte Energie und täglich ein frisches Blümchen hinterm Ohr.

„Spread Hall Plantation" – unsere Oase unweit vom charmant-morbidem Frederiksted.

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.

Küstenzickzack

Bildbetrachtung *von Rainer Prüß*

Diese alte Photographie zeigt die Hafenwestseite des Flensburger Hafens in einer Ansicht der Wasserkante von Höhe des Kompaniertores bis etwa zum Schiffahrtsmuseum. Es ist ruhiges Wetter. Die Segel der Frachtsegler hängen zum Trocknen mehr oder weniger lose im Wind. Mit Ausnahme des ersten Schoners liegen alle mit weit über das Ufer ragendem Vorgeschirr im rechten Winkel zum Kai. Das war Standard in Flensburg. Sportsegler nennen diese auch im Mittelmeer übliche Liegeweise »römisch-katholisch«. Sie spart Platz und jeder hat direkten Landzugang, anders als beim sogenannten »Päckchen-Liegen«.

Alles sieht nicht sehr nach Arbeit aus. Sonntag an der Küste? Man steht und unterhält sich. Ein paar Spaziergänger schlendern über die Schiffbrücke. Sie ist hier mehrspurig ausgebaut, aber nicht für den Straßenverkehr, sondern für die Eisenbahn. Die Geleise schlängeln sich über die breite Fläche. Hier wird wochentags rangiert und verschoben. Holzverbretterte geschlossene und offene Güterwagen stehen zur Be- und Entladung bereit. Einige Rolltüren sind zum Lüften geöffnet. Holz muss trocknen. Dahinter liegen ein paar kleine Dienstgebäude des Eisenbahn- und des Hafenbetriebes. Kleine Dächer verschachteln sich und am rechten Ende der Wagengruppe zeigt sich ein kleiner Pavillon mit Pyramidendach. Dahinter liegt ein Mini-Blechschuppen mit Stichbogendach. Ein früher Vorbote der Dächer des Werftkontors? Ham' wir alles schon gehabt.

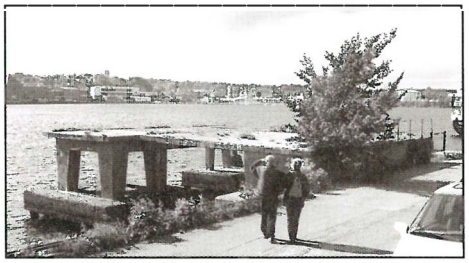
Die Kaikante verläuft hier noch im Zickzack. Die Begradigung im Zuge von Sanierung und Modernisierung ist erst später erfolgt. Hier kann man die hölzerne Bohlenkonstruktion erkennen. Links im Vordergrund hinter den beiden Anlegebrücken liegt ein kleiner etwas abenteuerlich verbauter Lustdampfer. Ein Vorbote der Libelle und Forelle aus den 1950ern? Der hintere Aufbau und das Ruderhaus sehen jedenfalls vom Bautyp sehr ähnlich aus. Dahinter ist ein kleines weißes Motorboot festgemacht. Es könnte die OKSEØ sein, die kleine Fähre der Ochseninseln (siehe S. 8), aber auf den zweiten Blick bemerkt man unter dem Heck des dunklen Schoners an der rechten Bildhälfte ein Motorboot des gleichen Typs. Offensichtlich ein häufiger gebautes Modell. Die kleinen Bootswerften haben zu dieser Zeit wohl noch nicht nach Katalog gebaut, aber doch bestimmte Grundtypen, die nach Bedarf in Länge, Breite und Ausstattung variiert wurden. So konnte der Bootsbauer mit den gleichen Schablonen und Erfahrungen vorgehen.

Die Bebauung an der Schiffbrücke zeigt sich heute fast unverändert. Am linken Bildrand steht das alte Sonnberg-Gebäude, heute Hansens Brauerei, danach Piet Henningsen und die roten Ziegelfassaden der Reedereigebäude. Auch der alte Kaysers Hof (Sunny) mit seinen Bogenfenstern im Erdgeschoss ist unschwer auszumachen, dann folgen »Kult«, »Brazil« und das Schiffahrtsmuseum. Den Abschluss der Reihe bildet das weit vorspringende »Störtebecker«, das heute u.a. die maritime Bibliothek des Schiffahrtsmuseum beherbergt. Soll ja alles raus, wenn das Schiffahrtsmuseum jetzt endlich das Dampferhaus bezieht. Und wenn die Schiffbrücke nicht nur eine Blechwüste beherbergt sondern wieder „Platz" für Menschen bietet, wär's doch auch schön. Wir parken ja auch nicht auf dem Südermarkt oder auf dem Nordermarkt. Parken kann man im Parkhaus. Und am besten umsonst. Wie im Förde- oder Citti-Park. Die haben aber keine schönen Fassaden und keine Schiffe. Ätsch.

Flensburger Impressionen

Flensburg freut sich auf die Kreuzfahrt-Touristen. Was kann man ihnen bieten? Eines ist klar, es können nur Attraktionen präsentiert werden, die den hohen Anforderungen weitgereister Weltenbummler entsprechen. Da wird alles aktiviert, was zu den Kleinodien der Stadt gehört und konkurrenzlos dasteht. Und was haben wir alles zu bieten! Welche Stadt hat schon eine eigene Aussichtsplattform, von der aus man den eindrucksvollen Überblick über den ganzen imposanten Hafen hat. Lange schlummerte sie unbeachtet auf der Hafenostseite vor den Raiffeisensilos, bis die Stadtplaner sie entdeckten. In einem mehrjährigen Kultivierungsprogramm wurde sie in Übereinstimmung mit der Gestaltungssatzung der Stadt vom Umwelt- und Grünamt begrünt und biotopgemäß hergerichtet. Unser Vorschlag: Die Anlage sollte noch mit einem kleinen Hublift ausgestattet werden, der den Genuss des imposanten Ausblicks noch komfortabler gestaltet. Die Flensburger sind aufgefordert, die nahezu unbemerkten, stillen aber dennoch beispielhaften städtebaulichen Leistungen der Stadtentwickler, Stadtplaner und Stadtgärtner nicht nur den Kreuzfahrern zu überlassen. Sie sollten sich dieses Kleinod zur Bereicherung der alltäglichen Lebensfreude aneignen. Beton. Es kommt darauf an, was man daraus macht!

R.P.



Schöne Aussichten

Zur besseren touristischen Positionierung Schleswig-Holsteins ist die neue Landesregierung sofort nach Amtsantritt aktiv geworden und hat erste Maßnahmen auf den Weg gebracht. Zur betriebswirtschaftlich intensiveren Nutzung der für die effiziente Dienstausübung notwendigen Betriebsmittel wurde unverzüglich ein entsprechend optimiertes und optisch touristisch gestyltes Wasserschutzfahrzeug angeschafft. Dieses steht jetzt nicht nur für die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben zur Verfügung, sondern kann in den weniger arbeitsintensiven Zeiten zur Bereicherung des touristischen Angebots herangezogen werden. Die Wasserschutzpolizei bietet mit diesem neuen Fahrzeug jetzt ganztägige »Angelnfahrten«. Auf intensives Drängen des neuen Ministerpräsidenten wurde dieses neue touristische Angebot zur besseren Vermarktung sofort mit entsprechender Beschriftung kenntlich gemacht. P.H.C.: „Man muß neue Angebote und Dienstleistungen deutlich und prägnant benennen und erkennen können!"

R.P.

Angebot für „Angelntouren"

Sie haben es sicher bemerkt. Im letzten HAFENBLATT Nr. 18 wurden beim Bericht über die Museumswerft auf Seite 15 die kleinen Fotos vertauscht und falschen Bildunterschriften zugeordnet. Der tägliche Kampf mit der Tücke des Computers hat auch hier für Unaufmerksamkeit gesorgt. Hinterher weiß keiner der Beteiligten, wie das passieren konnte. Wir bitten um Entschuldigung.

Die Redaktion

Ein Nachtrag zur Sonderausstellung im Flensburger Schiffahrtsmuseum
vom 18. September 2004 – 27. Februar 2005

FLENSBURGER SCHIFFAHRTS MUSEUM

Alltag an Bord – Brauchtum auf See Teil 2

Nur wenig wissen wir heute von den einstigen Lebensumständen an Bord, denn erhaltene Zeugnisse aus der Segelschiffszeit sind kostbar und rar. Die in unsere Zeit geretteten Objekte müssen inzwischen häufig regelrecht entschlüsselt werden, um sie in ihrer einstigen Bedeutung zu erfassen und aus ihrem gezwungenermaßen isolierten Dasein im Museum, gut gesichert verwahrt in einer Vitrine, in den Gesamtzusammenhang der einstigen Schifffahrt zurückzuführen.

Der Klabautermann, Steindruck nach einer Zeichnung von Johann Peter Lyser, 1838

So besitzt das Flensburger Schiffahrtsmuseum die wertvolle Glocke der Brigantine FRAU METTA CATHARINA von 1782 und eine Sanduhr, beide ehemals unentbehrliche Begleiter an Bord, mit deren Hilfe der Arbeitsalltag in geregelten Bahnen verlief. „Arbeit satt" und kaum Freizeit: mit diesen knappen Worten ist der Alltag eines Seemannes früherer Zeiten eigentlich schon hinlänglich beschrieben. Denn die Arbeit war nie fertig und die Liste der möglichen Gefahren schier endlos: unbekannte Gewässer, eine vielleicht ungewisse Wetterlage, die verrutschte Ladung, die Möglichkeit von Feuerbrünsten an Bord oder gar Überfälle – all dies erforderte seit Anbeginn der Schifffahrt neben der eigentlichen Arbeit auch eine straff organisierte Beobachtung des Schiffes zur Vermeidung von Havarien.

Von Glocken und Glasen: Wachwechsel! Mit der Notwendigkeit, die immense Arbeitsbelastung möglichst gerecht auf die Mannschaft zu verteilen, stellte sich das Problem einer genauen Zeiteinteilung. Hier konnte man auf das Wachsystem der Klöster zurückgreifen, in denen die Zeit für Gottesdienste mittels Wasser- und Sanduhren ermittelt und durch Glockenschläge angezeigt wurde. Für die enge Gemeinschaft an Bord von Schiffen eignete sich dieses akkustische Signal ideal, zum Beispiel, um Anfang und Ende des Wachdienstes anzugeben.

Die Sonne schießen und die Diana schlagen! Bereits im 17. Jahrhundert waren an Bord Sanduhren von unterschiedlicher Laufdauer in Gebrauch. Für die Mannschaft verbindlich war vor allem das Halbstundenglas. Täglich versammelten sich der Kapitän und die Steuerleute mit ihren Jakobsstäben auf der Brücke, um die „Sonne zu schießen". In dem Augenblick, da sie ihren höchsten Punkt erreicht hatte, wurde die Sanduhr in Gang gesetzt.

Jede halbe Stunde, wenn der Sand im Halbstundenglas durchgelaufen war, wurde sie erneut gewendet und der Rudergänger tat dieses mit einem Glockenschlag kund. In den maritimen Wortschatz ist diese Tätigkeit als glasen eingegangen. Bei jeder Umdrehung wurde die Anzahl der vergangenen Halbstunden auf der Glocke wiederholt, bis mit acht Schlägen, also nach vier Stunden, üblicherweise die jeweilige Wache beendet war. Die sorgsame Handhabung war Voraussetzung für eine genaue Zeitmessung. Dennoch kam es natürlich zu Unregelmäßigkeiten, sei es durch Unachtsamkeit oder aber mutwillig, wenn z.B. der Rudergänger das Glas zu früh wendete, um seine Wache abzukürzen. Ein derartiger Stützenbull war eine grobe Verletzung der Kameradschaft an Bord und galt als schweres Vergehen. Der hoffentlich regelmäßige Glockenschlag gliederte also den Tageslauf an Bord. Dem Seemann, ob hoch in den Wanten oder im hintersten Winkel unter Deck, wurde dadurch auch die Essenszeit mitgeteilt und darüber hinaus konnten akkustische Signale vor möglichen Gefahren warnen. In der Marine pflegte man noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts um 4.00 Uhr morgens die Diana zu schlagen, was allen unschönen Assoziationen zum Trotz nichts anderes bedeutet, als dass die Tagwache, die Diana, mit einem Trommelwirbel begrüßt wurde. Der Wachrhythmus konnte je nach Besatzungsstärke von Schiff zu Schiff verschieden sein. Immer aber war die Arbeitsbelastung für die Mannschaft enorm, denn neben der Wache mussten alle anfallenden Arbeiten verrichtet werden. Ein Hauch von Muße kehrte, falls es die Umstände erlaubten, erst mit der ersten Nachtwache um 20.00 Uhr ein. Diese Zeit am noch jungen Abend, wenn endlich keine Schiffsarbeiten mehr verrichtet werden mussten, war dem geselligen Beisammensein und Geschichten erzählen vorbehalten. Und die konnte man nicht oft genug hören.

Glocke der FRAU METTA CATHARINA VON FLENSBURG, einer 1782 hier gebauten Brigantine. Sie ist 1786 mit einer Ladung Hanf und Rentierfellen von St. Petersburg an Bord vor der Küste von Plymouth in einem Unwetter gesunken.

Sanduhr – oder Halbstundenglas um 1800

Der Klabautermann und die Meerjungfrau. Das Meer – das war ein fremdes unheimliches Element voller tückischer Strömungen, plötzlich aufkommender gefährlicher Stürme und vermeintlich bodenlosen Abgründen. Wenn auch der Seemann früherer Zeiten auf hoher See eine gewisse Vorstellung davon hatte, wo sich das Schiff gerade befand, so war doch in seiner Phantasie der tiefe Ozean bevölkert von gigantischen Monstern, die nur darauf warteten, ihn wie den Propheten Jonas zu verschlingen: menschenfressende Oktopoden, gigantische Leviathane oder kolossale Seeschlangen. Aber auch menschenähnlichen, vermeintlich vernünftigen Wesen wie verführerischen Meerjungfrauen und Wassermännern in der Tiefe oder dem Klabautermann an Bord galt es, mit Respekt und Vorsicht zu begegnen.

Kronenkompass, hergestellt von Hans-Peter Hansen, Flensburg 1799

So konnte sich bei den Seeleuten ein ganz spezieller Schatz an Sagen und Märchen bilden, der durch die verhältnismäßig abgeschlossene Welt an Bord in ihrem engeren Kreis lebendig blieb. Das Schiffsvolk setzte sich häufig aus ungebildeten oder schlichten Gesellen zusammen. Die Begegnung im Arbeitsalltag mit unerklärlichen Erscheinungen beflügelte die Phantasie, schürte aber auch Ängste und förderte den der Unwissenheit entsprungenen Aberglauben. Zahllose Variationen existierten allein im Bereich der Fürbitten um günstigen Wind. Noch im 20. Jahrhundert soll es vorgekommen sein, dass Kapitäne ihre Hunde als lebendige Opfergaben über Bord geworfen haben, um günstigeres Wetter zu bekommen! Wenn auch zahlreiche Naturerscheinungen seit dem 18. Jahrhundert Stück für Stück entzaubert wurden, so hielten sich dennoch manche abergläubische Vorstellungen erstaunlich lange. Der Borddisziplin kamen diese Ängste durchaus entgegen. Durch Androhungen und in Aussicht gestellte Strafen blieb der einfache Seemann gefügig. Immer wieder kursierten auf den Schiffen schaurige Geschichten von den unglücklichen Schicksalen derer, die die abergläubischen Warnungen belustigt in den Wind geschlagen hatten. Die wieder und wieder erzählten Geschichten konnten aber auch das Leben an Bord erträglicher gestalten. Gerade die Figur des Klabautermannes in seiner anarchischen Missachtung jeglicher Bordhierarchie bot ausreichend Möglichkeit der Ventilfunktion.

Kein Segelschiff ohne den eigenwilligen Schiffskobold! Wenn auch seine eigentliche Herkunft im Dunkeln liegt – ist er nun ursprünglich der Klabautermann, der klabautert, also mit seinem Hämmerchen lärmt oder der Kalfatermann, der mit dem Kalfateisen undichte Stellen am Schiff ausbessert ? – so galt seine Anwesenheit an Bord von Schiffen doch als ein Garant für gute Fahrt. Dieser eigentlich gutmütige Schutzgeist konnte zu mancherlei unsinnigen Schabernack aufgelegt sein. Daher mussten alle Besatzungsmitglieder bemüht sein, den Klabautermann günstig zu stimmen, denn nur er konnte Ereignisse ankündigen, die für das Schiff von lebenswichtiger Bedeutung waren. Ließ man es ihm gegenüber dagegen an Respekt fehlen, so zeigte sich der scheue Schiffskobold der Mannschaft und verließ das Schiff: in diesem Moment galt das Unglück als unabwendbar.

Noch geheimnisvoller gab sich sein weibliches Pendant, die Meerjungfrau. Der Mythos eines Wesens, das halb Mensch und halb Fisch ist, lässt sich bis weit in die vorchristliche Zeit zurückverfolgen. Spätestens seit der Odyssee des Homer, in der die Göttin Kirke Odysseus, den Helden, vor den Sirenen warnt, die mit ihren bezaubernden Stimmen die Schiffe gefährlich nah an die Klippen lockten, war die dunkle Seite im Charakter der Meerjungfrauen offenkundig. Immer wieder erblickten Seeleute diese gefährlichen Wesen: offenkundig. Immer wieder erblickten Seeleute diese gefährlichen Wesen: Heute morgen sah eines unserer Besatzungsmitglieder über Bord und erspähte eine Meerjungfrau und als er die anderen herbeirief, damit sie sie ebenfalls sähen, tauchte eine weitere Meerjungfrau auf, und sie kam mit der Zeit nahe an das Schiff heran und blickte ernst zu den Männern herauf. Kurz darauf wurde sie von einer Welle verschluckt. Vom Nabel aufwärts waren ihr Rücken und ihre Brüste die einer Frau (so jedenfalls sagen diejenigen, die sie gesehen haben), ihr Körper war so groß wie der unsrige, ihre Haut sehr weiß, und langes schwarzes Haar hing ihr vom Kopf herab. Als sie abtauchte, sahen die Männer ihren Schwanz, der wie der Schwanz eines Tümmlers war und gesprenkelt wie der einer Makrele ... Derartige Schilderungen verankerten die vermeintliche Existenz der Meerjungfrauen in der Vorstellungswelt des Schiffsvolks und beeinflussten zeitgenössische Illustrationen, die eine künstlerische Weiterentwicklung fanden, wie der Kompass des Flensburger Schiffahrtsmuseums eindrucksvoll belegt. Gleichzeitig wird aber deutlich, dass der einsame Seemann vermutlich einer optischen Täuschung bzw. seiner Wunschvorstellung aufgesessen ist: vermutlich durfte er für einen kurzen Moment den Blick auf ein paar Seekühe werfen! Aber der monotone Arbeitsalltag an Bord und die abendlichen Erzählstunden wurden durch derartig inspirierende Erlebnisse ungemein bereichert.

Wer mehr über die Lebensbedingungen an Bord von Schiffen früherer Zeiten wissen möchte, sei auf die im Flensburger Schiffahrtsmuseum erhältliche Publikation Alltag an Bord – Brauchtum auf See verwiesen.

Susanne Grigull M.A.
Flensburger Schiffahrtsmuseum

SCHUPPEN UND STÄLLE AUS ALTEN SCHIFFEN

Ortsansässige Nebenerwerbsfischer brachten ihre Geräte in Stallungen oder in Schuppen im Garten, Hof oder am Strand unter. Manche dieser Gebäude waren recht primitiv und gelegentlich begnügte man sich damit, einfach ein altes Boot umzustürzen und abzustützen. Sicher sind solche Räume einfach herzustellen, aber ob sie allen Zwecken zu einer kleinen Fischerei genügten, ist eine Frage.

(dies schrieb Gerhard Timmermann um 1960)

Geerd Spafnjeer aus Schleswig berichtet in der Zeitschrift „die Heimat" von 1959:

„Im Juli dieses Jahres hatte ich Gelegenheit, zwei weitere Beispiele für die Verwendung von ausrangierten Schiffen (Booten) auf dem Lande zu beobachten. Wie die beiden Aufnahmen zeigen, handelt es sich in dem einen Fall um den aufgerichteten Bugteil eines zerschnittenen Bootes, der im Hafen von Maasholm als „Unterstellraum" benutzt wird. Das zweite Beispiel stammt von Föhr am Hafen von Wyk, wo man die eine Hälfte eines gleichfalls zerschnittenen Bootes waagerecht und „kieloben" aufgestellt hat, um sie als Entenstall zu gebrauchen."

Ein weiteres Beispiel findet sich im Fischerwinkel Juchei, in der Galvig, noch im Jahre 1960 in Flensburg. An diesem „Bootsschuppen" bleibt die Erinnerung an den Schroper hängen, der mit diesem ehemaligen Fischkutter 1933 Verfolgten über die Förde zu den Ochseninseln geholfen hatte. Eigentlich hieß er Paul Andresen und war Segelmacher von Beruf. Mit seinem Vater, einem Fischhändler, befuhr er schon als Fünfjähriger die Förde „mit de ole Quas". Von den Fischern und Ziegeleiarbeitern an der Flensburger Förde wurden Aale, Butt, Dorsch und Lachse gekauft und zur der Stadt gebracht.

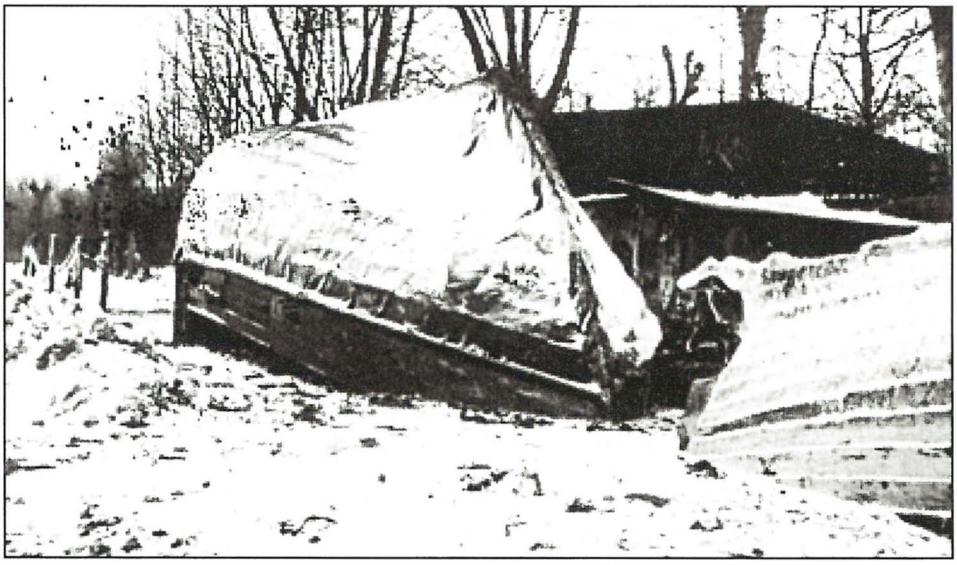
Nach dem Ersten Weltkrieg fuhr er wieder auf die Förde zum Fisch- und Muschelfang.

Mit der alten Berta vom Fischhändler Butendeich ging es Mitte der zwanziger Jahre nach Schweden. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges arbeitete er wieder in der Fischerei, er schrapte als Nebenerwerbsfischer die Fänge anderer Fischer zusammen und brachte sie in der Stadt an. Die Galvig war sein Heimathafen, auch, nachdem er auf der FSG später als Takler arbeitete. Sein Leibgericht war Muschelragout, Bier, Köm und Grog. Hier an dem Vorschiffswrack traf man ihn, seine Fangeräte reparierend.

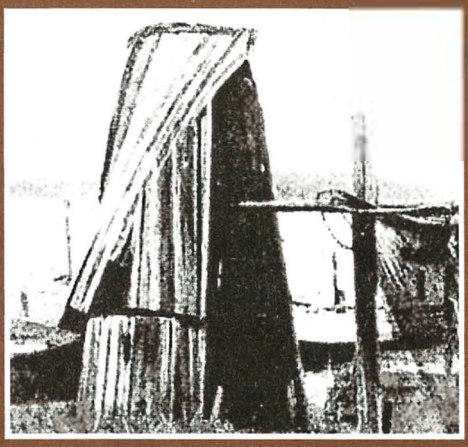
Georg Henningsen aus Langballigau, Hohenau kannte noch den Obstkahn von Heinrich Bendixen, Langballigau.

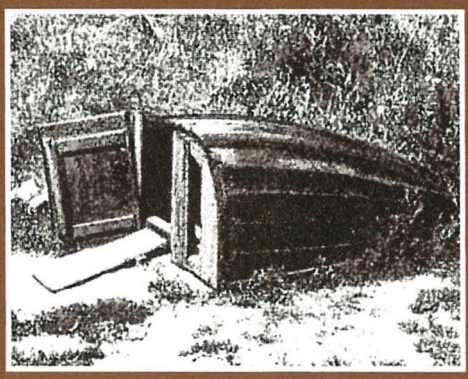
Im Jahre 1955 aufgelegt, umgedreht und zum Netzeschuppen hergerichtet. Dieses letzte Langballigauer Appelscheep wurde von einem Bootsbauer in Osterholz/Westerholz (hier an der Flensburger Förde) gebaut.

W.-R. Kuhnke
Museumshafen



Appelkahn von H. Bendixen als Netzschuppen. 1955





Fischerbrücke Galvig, 1966

Fischerschuppen in der Galvig, P. Andresen

Appelkahn von H. Bendixen ‚achtern Schuppenzugang'

Alan Sefton

Sir Peter Blake Das letzte Abenteuer

Geschichten
Legenden · Tatsachen

Sein Name lässt jedes Seglerherz höher schlagen: Sir Peter Blake hat jede wichtige Trophäe im Segelsport gewonnen, als er „blakeexpeditions" gründet und sich Genie und Leidenschaft für die Umwelt einsetzt. Mit seiner „Seamaster" dringt er weiter südlich als jedes andere Expeditionsschiff ins Herz der Antarktis vor, anschließend nimmt er Kurs auf Südamerika, um die Vernichtung des Regenwaldes anzuprangern. Im Amazonasdelta ankernd, brechen die Eintragungen am 6. Dezember 2001 ab. Sir Peter Blake stirbt im Kugelhagel von Flusspiraten.
Ein sensationelles Foto- und Logbuch, dessen einzigartige Aufzeichnungen und spektakuläre Bilder Segelgeschichte schreiben.

208 Seiten, farbig
Format: 252 x 315 mm
Delius Klasing Verlag
ISBN 3-7688-1644-3
39,90 EUR

Nicholas Crane

Der Weltbeschreiber

Gelehrter, Ketzer, Kosmograph

Reformation, Bauernkrieg, Magellans Weltumseglung – in bewegter Zeit schuf der Kartograph Gerhard Mercator eine Darstellung von der Welt, die bis heute sowohl in der Seefahrt als auch bei der NASA verwendet wird.
Als Martin Luther der Reformation den entscheidenden Impuls gab, war Mercator fünf Jahre alt, er war zehn, als die Überlebenden der von Magellan begonnenen ersten Weltumseglung nach Sevilla zurückkehrten. 1544 wurde er von der Inquisition der „Lutherei" beschuldigt und in Kerkerhaft genommen, zehn Jahre später rief ihn Kaiser Karl V. nach Brüssel.
Nicolas Crane erzählt vom Leben dieses Mannes, der durch Hunger, Not und Elend ging, der verfolgt wurde und schließlich doch zu höchstem Ruhm gelangte. Geboren 1512 in Flandern als Sohn eines Schusters, revolutionierte Gerhard Mercator die Kartographie. Als er 1594 in Duisburg starb, galt er als der „Prinz der modernen Geographen".

540 Seiten, 32-seitiger Bildteil
Verlagsgruppe Droemer Knaur
ISBN 3-426-27224-5
22,90 EUR

Andreas Westphalen

Flensburger Fördeschifffahrt

1866-1975
Eine Ära und ihre Relikte

1866 eröffnete das Dampfschiff „Seemöve" die Fördeschifffahrt. 1975 befuhr die „Alexandra" als letztes Dampfschiff die Linie von Flensburg nach Glücksburg. Dazwischen liegt mehr als ein Jahrhundert Stadt- und Schifffahrtsgeschichte, eine Ära mit Höhen und Tiefen: das Aufkommen eines neuen Verkehrsmittels, die Blütezeit der Dampfschifffahrt um die Jahrhundertwende, Rückschläge durch zwei Weltkriege, lukrative Viehfahrten, der Boom der Butterfahrten und schließlich die Verdrängung der alten Dampfer durch die modernen Motorschiffe. In zwölf Kapiteln macht dieses Buch durch die Präsentation von interessanten Bild- und Wortdokumenten die Geschichte der Flensburger Fördeschifffahrt gegenwärtig.

80 Seiten, farbig
Format: 220 x 286 mm
Verlag H.M. Hauschild
ISBN 3-89757-237-0
24,50 EUR

François Bryan

Jim Hawkins und der Fluch der Schatzinsel

Jim Hawkins kehrt als erwachsener Mann auf die Schatzinsel zurück und muss wieder um sein Leben kämpfen. Mit dabei sind die alten Kumpanen: Long John Silver mit seinem Papagei, Ben Gunn and Squire Trelawney – um nur ein paar zu nennen. Die faszinierende Fortsetzung der „Schatzinsel", des größten Abenteuerromans aller Zeiten.
Am Ende von „Die Schatzinsel" segelt die Hispaniola mit Gold und Dublonen nach England. Mit an Bord ist Jim Hawkins, der Erzähler der Geschichte. Aber ein paar Piraten bleiben auf der Insel zurück …
Jim erreicht Bristol und übernimmt das Gasthaus seiner Familie. Er hat sich geschworen, nie wieder an die Schatzinsel zu denken. Aber nach vielen Jahren taucht auf einmal eine schöne Fremde bei ihm auf. Was sie ihm anvertraut, lässt Jim keine Ruhe. Er macht sich auf den abenteuerlichen Weg in die Südsee, denn er will um jeden Preis das Geheimnis aufdecken. Er muss noch einmal zurückkehren – zur Schatzinsel.

352 Seiten, Bilderbuch
S. Fischer Verlage
Scherz Verlag
ISBN 3-502-10080-2
16,90 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

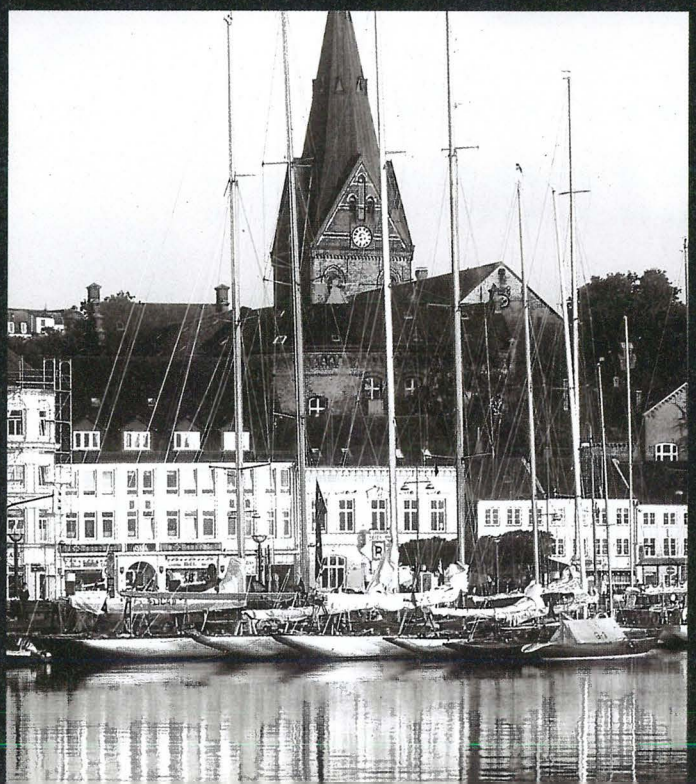
Das Konzept HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG sieht zur Darstellung des historischen Wassersportes auf der Flensburger Förde eine Sektion klassischer Yachten vor. Inzwischen haben sich Eigner solcher Yachten aus der Region zusammengefunden: Klassische Yachten Flensburg e.V. (KYF) Vereinigung zur Förderung und Erhaltung klassischer Yachten und Jollen.

Klassische Yachten Flensburg e.V.

Am 07. Januar 2005 fand im Restaurant „Piet Henningsen" die Gründungsversammlung des Vereins Klassische Yachten Flensburg statt. Zwanzig Liebhaber klassischer Yachten waren an diesem Abend zusammengekommen, um den Sammlungsbestand zum Konzept HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG zu vervollständigen. Nach der Satzungsdiskussion wurde sehr schnell Einigkeit über die Vereinsgründung erzielt und in der anschließenden Sitzung der Vorstand gewählt:

Vorsitzender wurde Rainer Duthel, Schatzmeister Lukas Mensinck und Schriftführer Heinrich Leo Kreuz. Zu Beisitzern bestellte sich der Vorstand Hans Köster, Rainer Prüß und Günther Wulf, letzteren auch als Geschäftsführer.

In der Satzungspräambel erklärt sich der KYF e.V. zum Konzept „Historischer Hafen Flensburg" der Stadt Flensburg als Teil des Gesamtkonzept des „Erlebnishafens" zur wirtschaftlichen, kulturellen und touristischen Nutzung und Vermarktung des Flensburger Hafens. Grundlage dieses Konzeptes ist die Errichtung verschiedener Sektionen mit eigner inhaltlicher, kultureller und historischer Ausrichtung. Vorgesehen ist eine Abteilung für klassische Yachten und Jollen, die Yachtsport und Yachtbau-Geschichte anhand verschiedener zu präsentierender Yachten und Jollen aufbaut und darstellt. Die beschlossene Satzung hat die Zwecke des Vereins festgelegt: Die Organisation, Gestaltung und Verwaltung eines Hafens für klassische Yachten und Jollen. Der Erwerb, die Restaurierung und Erhaltung klassischer Yachten und Jollen, die für die kulturgeschichtliche Entwicklung des Segelsports und des Yachtbaus der nordischen Küstenregion bezeichnend waren. Die Unterbringung solcher Yachten in den Hafen für klassische Yachten Flensburg; Die Präsentation dieser Yachten als schwimmende und in Fahrt befindliche Anschauungsobjekte für die Öffentlichkeit. Die Kontaktpflege zu Vereinigungen und Eignern an derer klassischer Yachten im Ostseeraum. Jugendlichen die Mitarbeit an der Erhaltung und dem Betrieb klassischer Yachten unter Vermittlung der Yachtgebräuche und Yachtsportgeschichte zu ermöglichen.



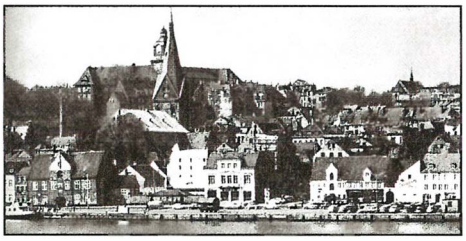
Ab sofort kann man Mitglied werden im KYF. Es gibt laut Satzung zwei Möglichkeiten. Entweder möchte man die Arbeit dieses Vereins als Förderer unterstützen oder beim Aufbau und der Gestaltung behilflich sein oder es besteht Interesse mit seinem Boot einen Liegeplatz zu erhalten, dann sollte man sich ebenfalls mit entsprechenden Angaben zum Boot bewerben. Es liegen zwar schon zahlreiche Bewerbungen vor, aber außer den bei Gründung des Vereins schon aufgenommenen Booten sind noch andere Aufnahmen nach den Kriterien des Vereins möglich. Bewerbungsinteressenten sollten sich an den Verein Klassische Yachten Flensburg wenden:

Heinrich Leo Kreuz, Nerongsallee 11,
24939 Flensburg. www.k-y-flensburg.de

Es schrieb uns...

B. Repenning, Flensburg

Mit Interesse habe ich Ihre Bildbetrachtung auf Seite 16 aus dem Hafenblatt Nr. 18 gelesen. Das Foto muss sicherlich irgendwann in der Zeit zwischen 1882 (St. Marien besitzt bereits den neuen Turm) und 1914 (vom Alten Gym ist noch nichts zu sehen) aufgenommen worden sein. Ist bekannt, aus welchem Jahr das Foto stammt? Erlauben Sie mir folgende Hinweise: Erstens, Sie schreiben: „...das Ruderboot fährt genau auf zwei Gebäude zu, die der Neuen Straße 1979 zum Opfer fielen ...", das kann so nicht richtig sein. Ich füge ein Foto aus dem Jahre 1963 bei, abgedruckt auf der Seite 73 der Schrift „Flensburg - einst und jetzt", herausgegeben 1975 von der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte. Wie Sie auf dem Foto unschwer erkennen können, ist das rechte (vom Betrachter aus gesehen) der beiden besagten Häuser nicht mehr vorhanden, muss also bereits vor 1963 bzw. spätestens 1963 abgebrochen worden sein. Zweitens, ob es sich bei den drei Personen im Ruderboot wirklich um drei Herren handelt, die „auf Landgang" wollen, also von einem Schiff kommen (daher Landgang), da habe ich so meine Zweifel. Bei einem Vergleich zwischen Größe des Ruderbootes und Körpergröße der drei Personen fällt auf, dass es sich um nicht gerade große Personen handelt. M.E. handelt es sich vielmehr um drei Kinder resp. Jugendliche auf dem Wasserwege zwischen Ost- und Westufer des Hafens. Auch lagen die größeren Schiffe, deren Matrosen es nach langer Seereise auf Landgang trieb, nicht am Ost-, sondern am Westufer, also direkt an der „Küste".



Dr. Gustav Winkler, Flensburg

Das Blech muss weg! Das wäre eine mögliche Überschrift gewesen für den im übrigen objektiven Bericht vom 23. April über das neue Konzept des Erlebnishafens, zu dem es zur Zeit im Schiffahrtsmuseum eine sehenswerte Ausstellung gibt. Stattdessen stand da: „Der Verkehr muss weg!" Für eine hämische Glosse war doch genug Platz im „Fördeschnack" auf der nächsten Seite. Der unnatürliche Autoverkehr wird natürlich nicht verschwinden, die lackierten Blechlawinen werden sogar noch zunehmen. Aber müssen sie sich wirklich über die wertvollsten öffentlichen Flächen der Stadt am Hafenrand ergießen und den menschlichen Handel und Wandel ersticken? Brauchen Autos wirklich einen Aussichtsplatz am Wasser, oder würden sie sich auch mit den Betonwänden eines versteckten Parkhauses begnügen? Muss der motorisierte Verkehr wirklich Vorrang haben vor dem menschlichen Umgang? Der Autor des Konzeptes schlägt vor, die Hafenfläche und die nördliche Altstadt durch autobremsende Maßnahmen miteinander zu verbinden und zu beleben; insbesondere die Norderstraße hat das dringend nötig. Und wozu haben wir für teures Geld die „Innenstadtentlastungsstraßen" gebaut (und bauen sie immer noch), wenn sie die Innenstadt nicht entlasten?

Unsere Besucher von nah und fern wollen das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden, den Freizeitwert mit den Einkaufsmöglichkeiten. Wenn wir das touristische Potential der Stadt nicht entwickeln, können sie genau so gut oder noch besser am Stadtrand einkaufen. Wir sollten anfangen, die Denkgewohnheiten aus den Anfängen der Motorisierung vor fünfzig Jahren aufzugeben und uns für die Autofahrer (auch wenn wir selbst zu ihnen gehören) aus dem Fenster zu hängen, vor allem, wenn wir nicht gewählt werden müssen...

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.

„Christliche Seefahrt"

Wie oft wurde und wird dieser Ausdruck gedankenlos benutzt. Islamische, Buddhistische, Hinduistische Seefahrt – gibt es diese Begriffe überhaupt? Woher kommt dieser Begriff „Christliche Seefahrt"?

Aufgestöbert im Archiv: Sicher nicht von unseren wikingischen Vorfahren, die im Zuge der Christianisierung des Nordens gerne einen Mönch mit an Bord nahmen, um ihn bei schlechtem Wetter über Bord zu werfen und dem Meer zu opfern. Sollte er damit unter Beweis stellen dass sein Gott die Wunder zu vollbringen vermochte, von denen er doch so viel gepredigt hatte? Oder aus der Hansezeit, in der die Seefahrer vor jeder Reise den Gottesdienst besuchten und Gottes Beistand erflehten? Störtebeker und Gödeke Michels waren damit doch sicher nicht gemeint. Hat der Begriff doch mehr seinen Ursprung in den Fahrten der portugiesischen und spanischen Entdecker Maghellan, Vasco da Gama, Christoph Columbus, die nicht nur im Namen der Krone, sondern auch im Namen der Kirche auf Entdeckungsreisen gingen und auf jedem Schiff einen Geistlichen mitnahmen, um für die Reise Gottes Beistand zu erbitten und neu entdecktes Land auch im Namen der Kirche zu vereinnahmen und seine Bewohner dem „rechten" Glauben zuzuführen. Die Methoden waren aus heutiger Sicht alles andere als „christlich".

Oder vielleicht doch im Gegensatz zur „islamischen" Piraten-Seefahrt, als die nordafrikanischen Korsarenstaaten das Mittelmeer unsicher machten und jedes „christliche" Schiff aufbrachten, die Besatzung versklavte oder gegen Lösegeld verkaufte. In dieser Zeit entstanden die so genannten „Sklavenkassen", in die jeder Kaufmann, Reeder, Kapitän und Besatzung einzahlen musste, um Gefangene freikaufen zu können. Hamburg hatte keine Kriegsmarine und ließ seine Schiffe im Convoy fahren, was nicht viel nützte. Frankreich und England führten vergeblich Kriege gegen die Korsarenstaaten, bis es den Amerikanern im 19. Jahrh. zu bunt wurde und sie die CONSTITUTION ins Mittelmeer entsandten und dem Scheich von Algier und Bei von Tunis ultimativ aufforderten, die Piraterie gegen amerikanische Schiffe einzustellen ... andernfalls ...

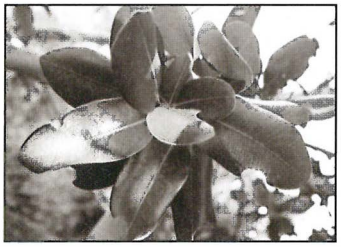
Nein, der Begriff steckt doch tiefer in der Glaubenswelt des christlichen Abendlandes. Der Seemann war mehr als der Mensch an Land den Naturgewalten schicksalhaft ausgeliefert. Er war sich dessen bewusst, dass Not auf See oder Überleben und glückliche Heimkehr mehr in Gottes als des Menschen Hand lagen. War man mit knapper Not mit dem Leben davongekommen, wurde eine Wallfahrt versprochen oder ein Votivschiff gespendet. Begräbnisse auf See wurden im christlichen Ritus abgehalten. Sonntags und Donnerstags wurde eine besondere Andacht gehalten. Die Zeremonie lag in den Händen des Kapitäns, der diese Aufgabe ernst nahm. Stets war eine Bibel an Bord. *Gerd Büker, Schiffshistorisches Archiv des Museumshafens Flensburg*

FARBENGATT

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

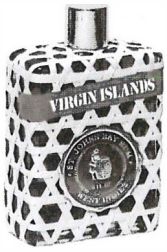
Ein Hoffnungsschimmer?

Anlässlich der diesjährigen Mitgliederversammlung des Vereins zur Förderung des Flensburger Schiffahrtsmuseum am 5. April 2005 wurde allgemein der Stillstand bei den Erweiterungsplänen für dieses maritime Kleinod an der Küste bedauert. Hoffnung keimte jedoch auf, als der anwesende Fachbereichsleiter, Herr Gaul, die Grüße des neuen Oberbürgermeisters mit dem Hinweis verband, einen baldigen Umzug der Verwaltung in die frühere LBK („Dampferhaus") zu ermöglichen. Die Museumsleitung sieht sich dann auch in der Lage, für die Sonderausstellungen über eine größere Präsentationsfläche im 2. Obergeschoss des Museums verfügen zu können, die dringend erforderlich ist. *JG*



Dieser Rum wächst am Baum

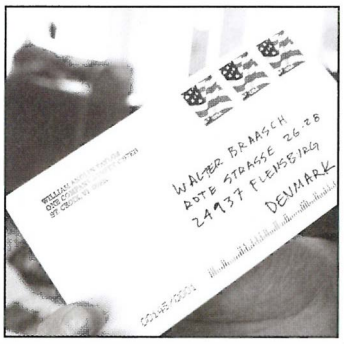
Von St. John kommt ein Rum, der so heißt, weil er wie echter Rum destilliert wird. Ansonsten handelt es sich hier um ein Öl aus den Blättern des „Bay Tree", den schon die Ureinwohner der Karibik, die Arawaks, verehrten. Diesen Rum tut man sich nicht in den Kopf, sondern auf frisch rasierte Haut oder Mückenstiche. Das hat auch schon Ernest Hemingway so gemacht. Und weil Walter Braasch das prima fand, gibt es dieses „tolle Toilet-Water" ab sofort nicht mehr nur auf den U.S. Virgin Islands, in New Yorker Parfümerien, sondern auch in der Roten Straße! *YB*



Ehrungen beim Förderverein Salondampfer „ALEXANDRA" e.V.

Im Rahmen der Jahreshauptversammlung des Fördervereins Salondampfer „ALEXANDRA" e.V. wurden Mitglieder für ihre langjährige treue Mitgliedschaft geehrt. Die Ehrennadel in Bronze für 15-jährige Mitgliedschaft erhielten:
Erwin Cornils aus Flensburg und Friedrich Droste aus Lübeck.
Die Ehrennadel in Silber für 20-jährige Mitgliedschaft erhielten:
Günter Gimm (Flensburg),
Dr. med. Harro Teichmann (Flensburg), sowie die Firma Wolfgang Hansen aus Flensburg.
Die Ehrennadel in Gold für 25-jährige Mitgliedschaft erhielten:
Christoph Wiegand (Flensburg), Prof. Dr. Klaus-Ove Kahrmann (Flensburg), Claus Lempelius (Steinberg), Robert-Christian Klein (Plön), Elfriede Altnöder (Flensburg), Hans-Joachim van Loh (Leer), Joachim Müller (Flensburg), Elisabeth Onnen (Bad Salzuflen) und Kay von Eitzen (Flensburg).

von links: Werner Fischer (Vorsitzender des Fördervereins), Kay von Eitzen, Claus Lempelius, Joachim Müller, Christoph Wiegend, Elfriede Altnöder. *WF*



Wo liegt Flensburg?

Die Rum-Reisenden Braasch trafen auf ihrer Reise zu den Virgin Island den sympathischen New Yorker Architekten William Taylor, der seit zwanzig Jahren federführend an der Sanierung der historischen Substanzen in St. Croix beteiligt ist und neue „alte Steine" aus Dänemark sucht. Sie bekamen Post von ihm nach Flensburg in ... Dänemark (?!) *YB*

„Immer Meer" Ein Leben als Seefrau

10 Jahre fuhr Rena Umland zur See. Jetzt hat sie ein Buch über diese Zeit an Bord geschrieben und es im Frühjahr im Schiffahrtsmuseum einer interessierten Leserschaft vorgestellt. Heute lebt sie an der Elbe, doch die Erinnerungen an die Zeit, als sie als ungelernte Decksfrau auf einem Kümo anheuerte und später auf Erzfrachtern, Supertankern sowie auf Fährschiffen die Weltmeere befuhr, lassen sie nicht los und werden auf lebendige Weise in ihrem Buch festgehalten.
Das Buch wird im Museum zum Preis von EUR 14,90 angeboten. *JG*

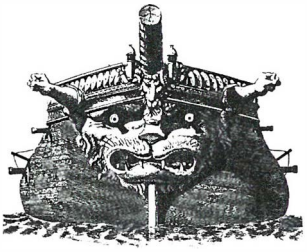
„Von Seglern und Dampfern"

Im März fand eine weitere Buchpräsentation im Schiffahrtsmuseum statt. In lockerer Folge las Kapitän Werner de Vries aus dieser Sammlung von Aufzeichnungen Flensburger Kapitäne aus der Zeit von 1890 bis 1925 vor. Dafür hatte er das Archiv des Flensburger Schiffergelags durchgestöbert und manche anrührige Geschichte entdeckt, aber auch viele Zeugnisse aus der damaligen Seefahrt gefunden, die das harte und entbehrungsreiche Leben eines Seemanns beschreiben.
Das Buch kostet EUR 9,50 und ist im Museum erhältlich. *JG*

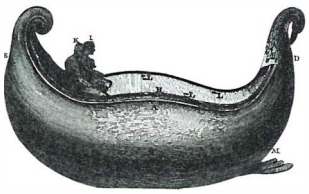
Ein Votivschiff für St. Marien

Schon lange wünschte sich die Gemeinde von St. Marien in Flensburg ein Votivschiff. Oft beschworen und versprochen von Seeleuten, die sich eine glückliche Seereise wünschten bzw. sich einer großen Lebensgefahr auf See entronnen sahen, gibt es bis heute an der Küste den Brauch, ein Schiffsmodell der Heimatgemeinde zu übereignen. Am 6. März wurde nun in einem festlichen Gottesdienst anlässlich des 425-jährigen Bestehens des Flensburger Schiffergelags ein Votivschiff in der Marienkirche enthüllt. Es stammt aus dem Fundus des Schiffahrtsmuseums und wurde für diesen Anlass der Kirche überlassen. Doch zuvor wurde es von kritischen Schiffs- und Modellbauern auf seinen Erhaltungszustand hin überprüft und erhielt einen entsprechenden Gütesiegel zur Aufhängung an diesem würdigen Ort. *JG*

Gallionsfigur
Wie jetzt bekannt wurde, soll die derzeit im Bau befindliche Danske Jagd der Museumswerft eine Gallionsfigur erhalten. Nach mehreren Modellsitzungen bei den werfteigenen Bildhauern äußerte sich der Werftchef: „Die Ähnlichkeit mit lebenden Personen ist rein zufällig" *RP*



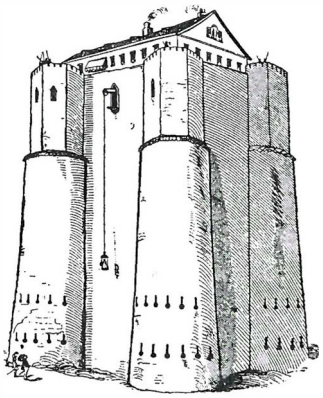
Hochzeitstouren
Der Museumshafen bietet jetzt auch Hochzeitstouren für Jungverliebte. Schatzmeister Martin Schulz: „Wir haben dafür einen alten Schiffstyp entdeckt, ein Vorläufer der Optimist-Jolle. Das Hochzeitspaar wird hier nach üblichem Muster ohne Vorkenntnisse ganz allein in die Ehe auf die Förde geschubst. Das Pärchen muss sich selber trauen. *RP*



Sea Songs, Platt und „Schräge Vögel"
So titulierte das Flensburger Tageblatt die Veranstaltungen der im Rahmen von „folk BALTICA" zum ersten Mal in Flensburg und in der Region durchgeführten Konzert. Im Flensburger Schiffahrtsmuseum wurden die beiden Gruppen „Blind man's buff" und „Ship'n Whales" begeistert gefeiert. *JG*

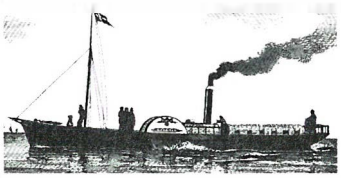
Das nächste HAFENBLATT erscheint im September 2005

Ich bin ein...
Liebender. So Martin Schulz, bekennender Gaffelfreak und Eigner der kleinen SIONNACHAN aus dem Flensburger Museumshafen. Das heißt so viel wie: kleiner Fuchs und beschreibt ihn auch selber.
Er engagiert sich im Museumshafen z.B. bei Onkel Alex und bei den klassischen Yachten. Sein Leitsatz prägt auch seine Tätigkeit als Werbender: Glaube, Liebe, Hoffnung! Das braucht man auch in dieser Szene. *RP*

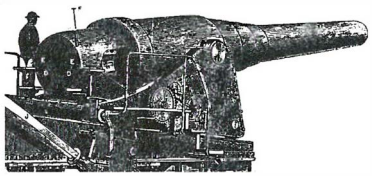


Duborg-Pläne gefunden
Im Stadtarchiv wurde jetzt eine originale Zeichnung der alten Duborg gefunden. Die Stadtplaner sind begeistert. Schroeders: „Wir brauchen die Duborg-Skolen nur unwesentlich verändern, um hier eine akzeptable Replik zu präsentieren, die den Kreuzfahrern als Original verkauft werden kann. Die glauben sowieso alles." Jetzt soll nach historischem Vorbild auch der mit dieser Zeichnung nachgewiesene Aufzug verwirklicht werden, den Museumsdirektor Schulte Wülwer gerne am Museumsberg realisiert hätte.
Das Aufzugs-Projekt am Museumsberg scheiterte seinerzeit, weil keine passenden Aufzugs-Pläne gefunden wurden. *RP*

Umbaupläne für ALEXANDRA
Zur Einrichtung einer ständigen Fährverbindung über den Innenhafen soll die ALEXANDRA umgebaut werden. Nach den vorliegenden Plänen werden die gesamten Aufbauten entfernt, um den Dampfer mit einem Autodeck auszustatten. Auch der modernistische Schraubenantrieb soll gegen ein zünftiges Schaufelradsystem umgebaut werden. Kapt. Weyhausen: „Nur Fahrgäste transportieren ist langweilig. Die Zukunft liegt auch für die ALEXANDRA im RO-RO Business". *RP*

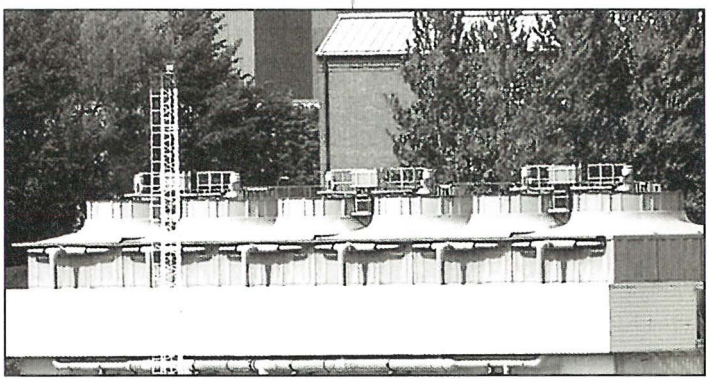


Projekt wird umgesetzt
Das in den letzten Ausgaben des HAFENBLATT erneut vorgestellte Konzept zur Entwicklung des HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG soll nach Aussagen des neuen Flensburgs Oberbürgermeisters Tscheuschner jetzt „ohne weiteren Zeitverlust unter Hochdruck umgesetzt werden." Alle Beteiligten hoffen, dass sie sich da nicht tscheuschen, denn das Konzept wurde schon im HAFENBLATT Nr. 7 im Jahre 1994 vorgestellt. Wie hieß der Flensburger Leitspruch? Wer nichts macht, macht auch nix verkehrt. *RP*



Schweres Geschütz
Schweres Geschütz fuhr der Schützenverein der Lokalredaktion eines hiesigen Provinzblattes auf. Beim Übungsschießen richtete ein ungeübter Jungschütze das schwere Gerät auf den Historischen Hafen. Die Treffgenauigkeit hatte eine Streuweite von 3 km. Weiter so Jungs ... *RP*

Neues ALEX-Personal
Zur Anpassung an die gestiegenen touristischen Erfordernisse wird auf der ALEXANDRA jetzt neues dienstleistungsorientiertes Service-Personal beschäftigt. Dabei wurde auch die Dienstkleidung sommerlich neu gestylt. Vorsitzender Werner Fischer: „Weniger ist mehr!" *RP*



Ratespiel
In loser Folge stellen wir hier Bilder aus dem Flensburger Hafen vor nach dem Motto: Wer kennt dieses rätselhafte Detail und wozu dient es?
Wenn Sie es herausgefunden haben, schreiben oder mailen Sie uns.
Wir sind gespannt.
Auflösung aus dem letzten Heft:
Das Foto in Heft 18 zeigte über 100-jährige DORA af RAA. Sie liegt zur Restaurierung unter einem Gerüstzelt auf der Hafenostseite beim letzten Silo.

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.

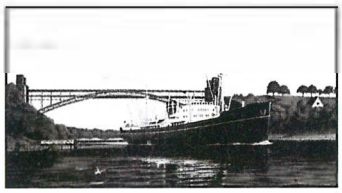
BDO

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

Juni

6. Juni - 30. September 2005
Galerie Kruse
Rote Straße, Flensburg
Klaus Fußmann, Antoni Tápis, E. Chillida, Horst Janssen
Ausstellung der Künstler

8. Juni - 20. November 2005
Schiffahrtsmuseum Nordfriesland
110 Jahre Schiffahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal
Bilder eines Marinemalers
Holger Koppelmann, Brunsbüttel



9. - 12. Juni 2005
Flensburg – Hafenspitze
11. Robbe & Berking Classics
Regatta der klass. Segelyachten
9.6. Anreise, 10.6. Up and down Races – Start Hafenspitze
ab 19 Uhr live Musik der Gruppe „Szenario", 11.6. um 10.30 Uhr Start der Classics-Regatta in der Wasserslebener Bucht ab 19 Uhr live Musik der Gruppe „Szenario"
12.6. Heimreise der Segelschiffe

10. Juni 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Freitag, 17.00 Uhr
Rundgang „Kapitänsweg" (II)
Mit Gisela Mikolajewicz unterwegs auf der östlichen Hafenseite.
Treffpunkt: Hafenspitze
Unkostenbeitrag: 5,– EUR

17. und 19. Juni 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Jeweils um 20.00 Uhr
„Davon geht das Schiff nicht unter"
Eine musikalische Kreuz- und Querfahrt mit Sylvia Wieland und Rita Gäbler.
Was passiert wenn...
Frau Müller eine Kreuzfahrt geschenkt bekommt und auf dem Schiff Frau Lehmann kennen lernt, die sich endlich einmal so richtig amüsieren will... Sehnsüchte und Wünsche auf einem Traumschiff – da ist Wellengang vorprogrammiert – Chansons, Schlager, Filmmusik, Operette – im Kampf um den Mann schrecken die Damen vor nichts zurück! Ist da etwa schon ein Sturm im Anzug? Ahoi! Mit an Bord sind Sylvia Wieland, seit 1998 Operettendiva am Schleswig-Holsteinischen Landestheater, und die Berliner Sängerin und Schauspielerin Rita Gäbler; ihr Fach, das Musical- und Revue-Genre. Musikalisch werden sie begleitet von Raimund Heusch, Kapellmeister am S-H Landestheater. Karten: 15,– EUR, erm.: 12,– EUR inklusive 1 Glas Sekt
VK: Flensburger Schiffahrtsmuseum, Schiffbrücke 39, 24939 Flensburg, Tel.: 0461 - 85 29 70
Fax: 0461 - 85 16 65

Juni/Juli

19. Juni 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag, 11.00 Uhr
Von Flensburg in die Welt
Dr. Christine Keitsch berichtet von Flensburger Reedereien um 1900, ihren Schiffen und Fahrtgebieten mit anschließendem Rundgang über die Schiffbrücke.
Unkostenbeitrag: 3,– EUR
zzgl. Eintritt

22. Juni - 20. Juli 2005
Kunsthandlung Messerschmidt
Norderhofenden 16
Di + Mi 14.30 - 18.00 Uhr
Do + Fr 9.30 - 13.00 Uhr
und 14.30 bis 18.00 Uhr
„Schleswig-Holsteinische Kunst" aus dem Nachlass von Ingrid Groß
und andere Werke des 19. und 20. Jahrhunderts

22. Juni 2005
Salondampfer „Alexandra"
Mittwoch, ab Kiel 10.00 Uhr
Kieler Woche Begleitfahrt
(Bus ab/an Flensburg) an 16.00 Uhr
Erw. EUR 45.– I Kinder EUR 30,–

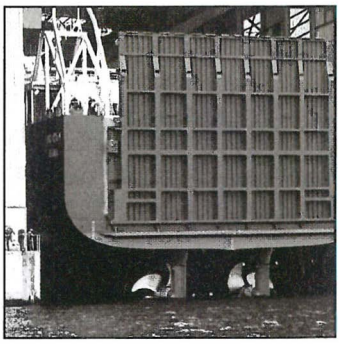
26. Juni 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Sonntag, 11.00 Uhr
Furchtlose Frauen - Grönlandfahrt aus weiblicher Sicht
Von den Höhepunkten des Walfangs auf den nordfriesischen Inseln erzählt Susanne Grigull M.A.
Unkostenbeitrag: 3,– EUR
zzgl. Eintritt

30. Juni - 2. Juli 2005
Museumswerft Flensburg
Bootsbau für Väter und Kinder
Hier können Väter mit ihren Kindern ihr eigenes Boot bauen. Es ist ca. 2,25 x 1,0 m groß und trägt 100 kg – einen Erwachsenen und ein Kind. Es kann nachträglich mit Steckschwert, Mast und Ruder, sowie einer einfachen Besegelung ausgestattet werden. Das Ausschneiden der einzelnen Teile mit Hilfe von Schablonen, der Zusammenbau, Leim-, Schleif- und Malarbeiten erfolgen unter Anleitung eines Werftmitarbeiters. Aus Kostengründen ist es notwendig,

Juni/Juli

daß pro Wochenende 10 Boote gleichzeitig gebaut werden. Der Preis beträgt pro Boot EUR 250,–
Anmeldung unter 0461 - 18 22 47 oder Fax 0461 - 18 22 48 bis Mitte Juni.

2. Juli - 11. September 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Von der ECO-BOX zum ROPAX-Schiff. Die FSG auf dem Weg in die Zukunft.
Eine Erfolgsgeschichte.
Vor 15 Jahren übernahm die Lübecker Reederei Egon Oldendorff die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft und führte dieses 1872 gegründete Unternehmen aus der Krise heraus. Der neue Kurs – der Bau der Ecobox – brachte der Werft den Markt zurück und zeigte durch die Neuausrichtung des Betriebes Möglichkeiten einer bemerkenswerten Steigerung der Produktivität.
Die Containerschiffe der Ecobox und der C-Box Serie wurden durch die Auflegung von Ro Ro-Fähren Ende der 90er Jahre abgelöst. Seitdem wurden 23 Schiffe abgeliefert, Frachtfähren für türkische, dänische und britische Auftraggeber. Jüngst wurden Verträge mit einer belgischen sowie mit einer kanadischen Reederei bzw. Gesellschaft abgeschlossen. Diese Erfolgsgeschichte sichert den Mitarbeitern eine Arbeitsplatzgarantie bis 2009 zu. Mit dem neuen ROPAX-Schiff befinden sich die Werft und ihre Schiffbauer auf dem Weg in die Zukunft.



CALISTA
im Deutschen Haus

Genießen Sie in behaglicher Atmosphäre unsere kulinarischen Köstlichkeiten bei Musik und Kultur...
Friedrich-Ebert-Straße 7 · 24937 Flensburg
Telefon 0461 / 505 10 15
ab 17 Uhr geöffnet
(außer sonntags)
www.restaurant-calista.de
... mit BIERGARTEN !

Veranstaltungskalender Juni bis August 2005

Juli/August

3. Juli 2005
Salondampfer „Alexandra"

Sonntag, ab 11.00 Uhr
Zur Tonne 6 („Schwiegermutter")
mit der „Rentnerband", an 13.30 Uhr
Erw. EUR 16,– I Kinder EUR 12,–

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

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

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

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

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

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

August

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

15. August - 3. September 2005
Kunsthandlung Messerschmidt

Ausstellung Barthel Gilles (1891-1977): Ölbilder, Aquarelle, Zeichnungen

21. August 2005
Salondampfer „Alexandra"

Sonntag, ab 10.00 Uhr
„Südskandinavien-Express" **
Fahrt nach Sonderburg/DK
an 18.00 Uhr Schiff/Zug
Erw. EUR 25,– I Kinder EUR 15,–

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

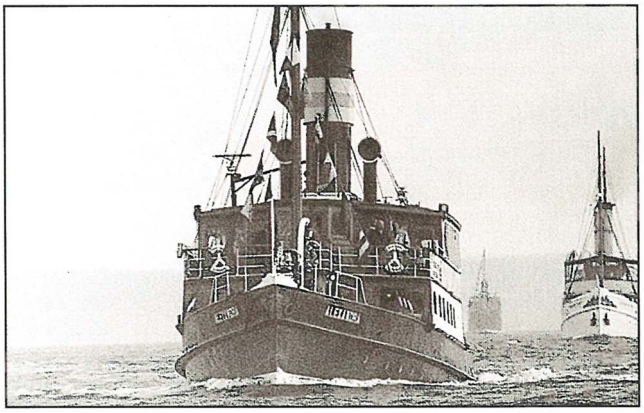
Fahrpreis für Kinder ab 4 Jahre bis einschl. 12 Jahre

** 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

Volle Fahrt „voraus"!



Moin Moin,
mit einem Salondampfer über die Förde oder Ostsee zu fahren, Seefahrt so erleben wie zu Zeiten der alten Dampfschiffe, Flensburg von der schönsten Seite sehen, dabei die Seele baumeln lassen, das können Sie bei uns an Bord auf der „Alexandra". Wer das Meer, schöne alte Schiffe und besondere Technik liebt, für den wird die Fahrt mit der „Alexandra" zu einem Erlebnis. Auf der Kommandobrücke dürfen Sie der Schiffsführung bei der Navigation zuschauen, im Maschinenraum funktionierende Dampftechnik bewundern, oder lassen Sie sich von unserer Restauration verwöhnen.
Die „Alexandra" ist Deutschlands letzter, kohlebefeuerter, seetüchtiger Salondampfer. Die Technik ist noch so wie bei der Indienststellung im Mai 1908. Die Schiffssicherheit entspricht den Regeln der heutigen Traditionsschifffahrt. Das Schiff ist im Denkmalbuch des Landes Schleswig-Holstein eingetragen.

Dampfer „ALEXANDRA"
Förderverein Salondampfer „Alexandra" e.V.

8. - 11. Juli 2005
7. „Flensburger Dampf Rundum"

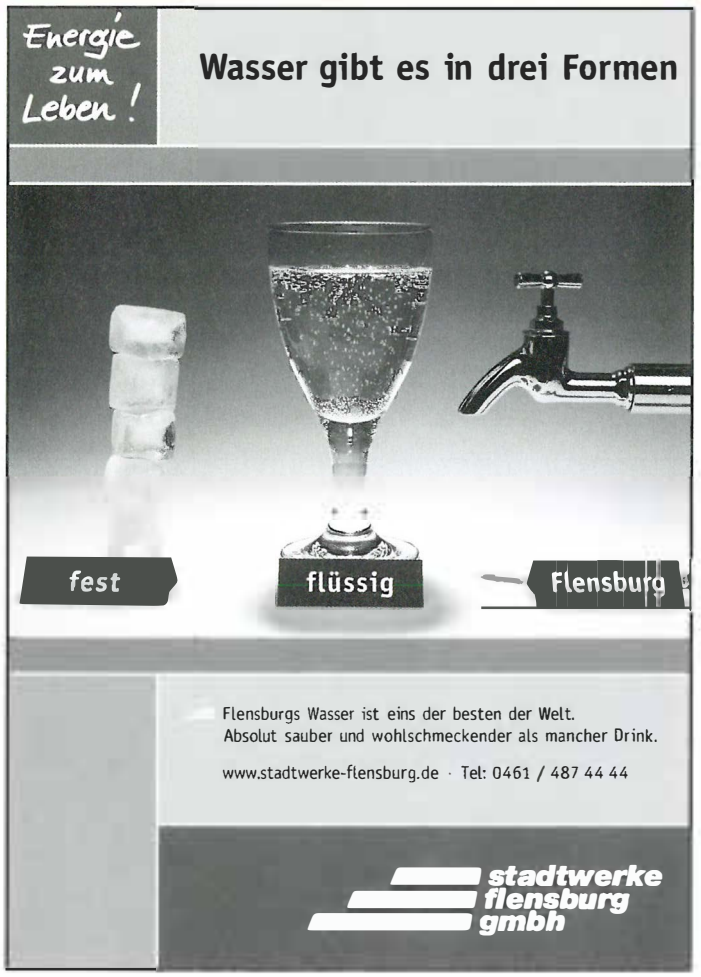
Wir bauen zwar keine Schiffe, aber wir fertigen tollen ...

Möbel- und Innenausbau
Büro- und Ladeneinrichtungen
Einrichtungssysteme ip20
Messe- und Ausstellungsbau
FengShui-Beratung

Tischlerei Thomas Nissen

Fon: 0461 840 44·0
Fax: 0461 840 44·29

E-mail: tischlerei-nissen@foni.net
www.tischlerei-nissen.de



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: 9.000 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:
Martin Schulz, Gerd Büker, Dr. Jutta Glüsing, Hans Köster, Yvonne u. Walter Braasch, Wolfgang Weyhausen, Lothar Bensch, Wolf-Rüdiger Kuhnke, Susanne Grigull, Heinrich Leo Kreuz, Ingrid Illias (Termine)

Layout: Rainer Prüß | Petra Massolle

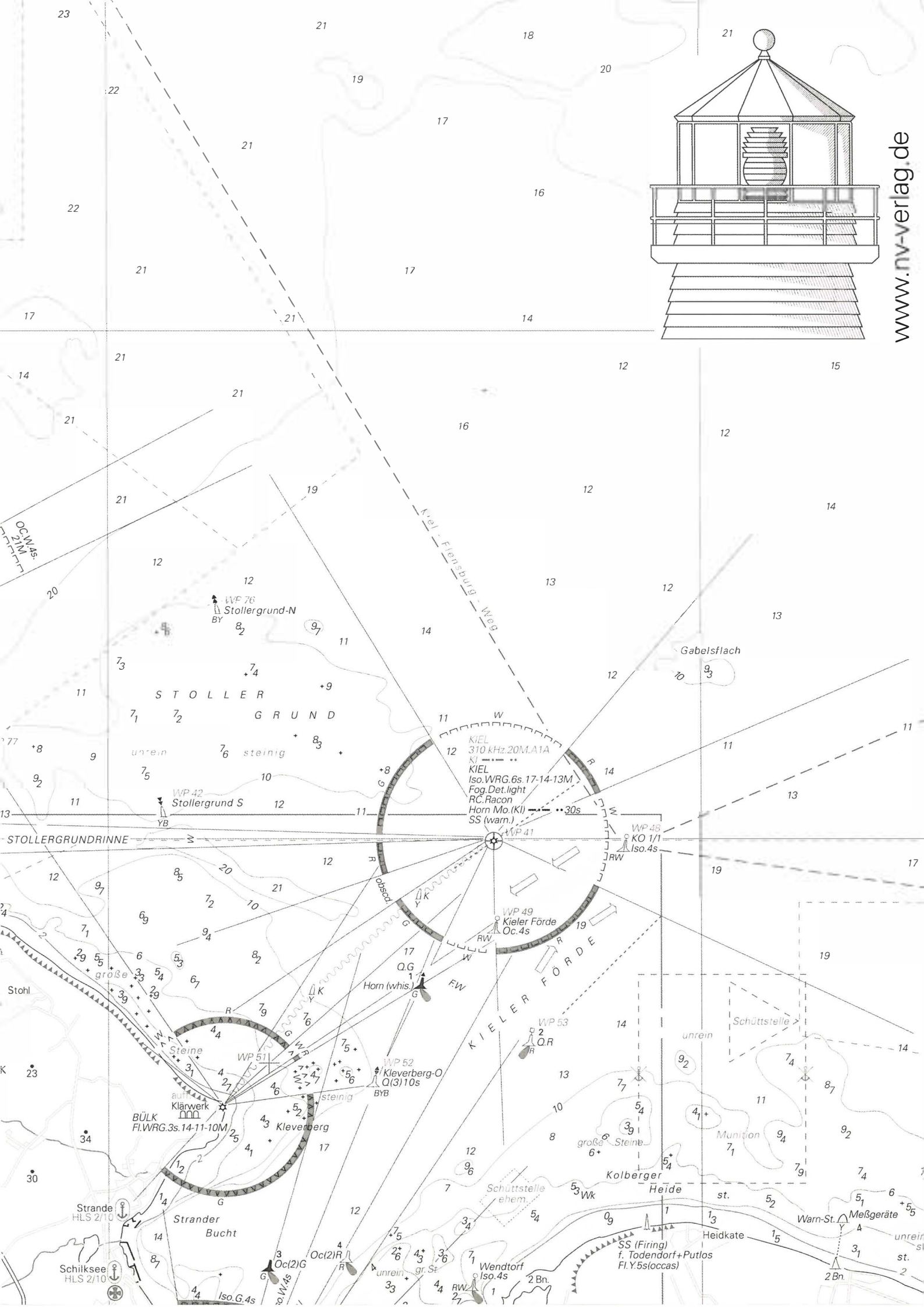
Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: September 2005
Anzeigenschluss: 15. August 2005

Anzeigenbestellung bitte direkt über den Fördeverlag

Druck und Verarbeitung: Leupelt KG, Weding

Printed in Germany

Bildnachweis:
Titelfoto: Yvonne Braasch
Seite 3: Logo: R. Prüß
Seite 4 u. 5: Großfotos: Archiv R. Prüß
Seite 6 u. 7: Archiv Alexandra
Seite 8 u. 9: Hans Köster, Yvonne Braasch
Seite 10 u. 11: Martin Schulz
Seite 12 - 15 Yvonne Braasch
Seite 16: Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 17: Archiv R. Prüß
Seite 18, 19, 20: Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 21: Archiv Wolf-Rüdiger Kuhnke
Seite 24: Logo R. Prüß
Seite 25: Alter Stich, Archiv R. Prüß
Seite 26: Archiv Schiffahrtsmuseum u. Braasch
Seite 27: Stiche und Portrait, Archiv R. Prüß


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
WP 49
Kieler Förde
Oc.4s
RW
Q.G
Horn (whis.)
FW
KIELER FÖRDE
WP 53
Q.R
Schüttstelle
unrein
große Steine
Stohl
Steine
WP 51
WP 52
Kleverberg-O
Q(3)10s
BYB
steinig
Klärwerk
BÜLK
Fl.WRG.3s.14-11-10M
Kleverberg
Munition
Kolberger
Heide
st.
Schüttstelle
ehem.
Wk
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.
SS (Firing)
f. Todendorf+Putlos
Fl.Y.5s(occas)
Heidkate
Warn-St.
Meßgeräte
unrein
st.
2 Bn.

WIR SIND GANZ SCHÖN
RUM-GEKOMMEN:
SCHÖNE GRÜSSE VON ST. CROIX!
(mehr auf Seite 12-15)
REGISTERED TRADEMARK
HAFENBLATT
REGISTERED TRADEMARK
RUM
nach altem
Flensburger
„Chef-Rezept"
RUM-MANUFAKTUR
BRAASCH
FLENSBURG
0,5 l
L 04051
40,4% Vol.
Besuchen Sie unsere
kleine Rum-Manufaktur
in der Roten Straße!
BRAASCH'S RUM · ROTE STRASSE 26 – 28 · GROSSE STRASSE 24 · TEL. 0461-14 16 00 · www.braasch-rum.de