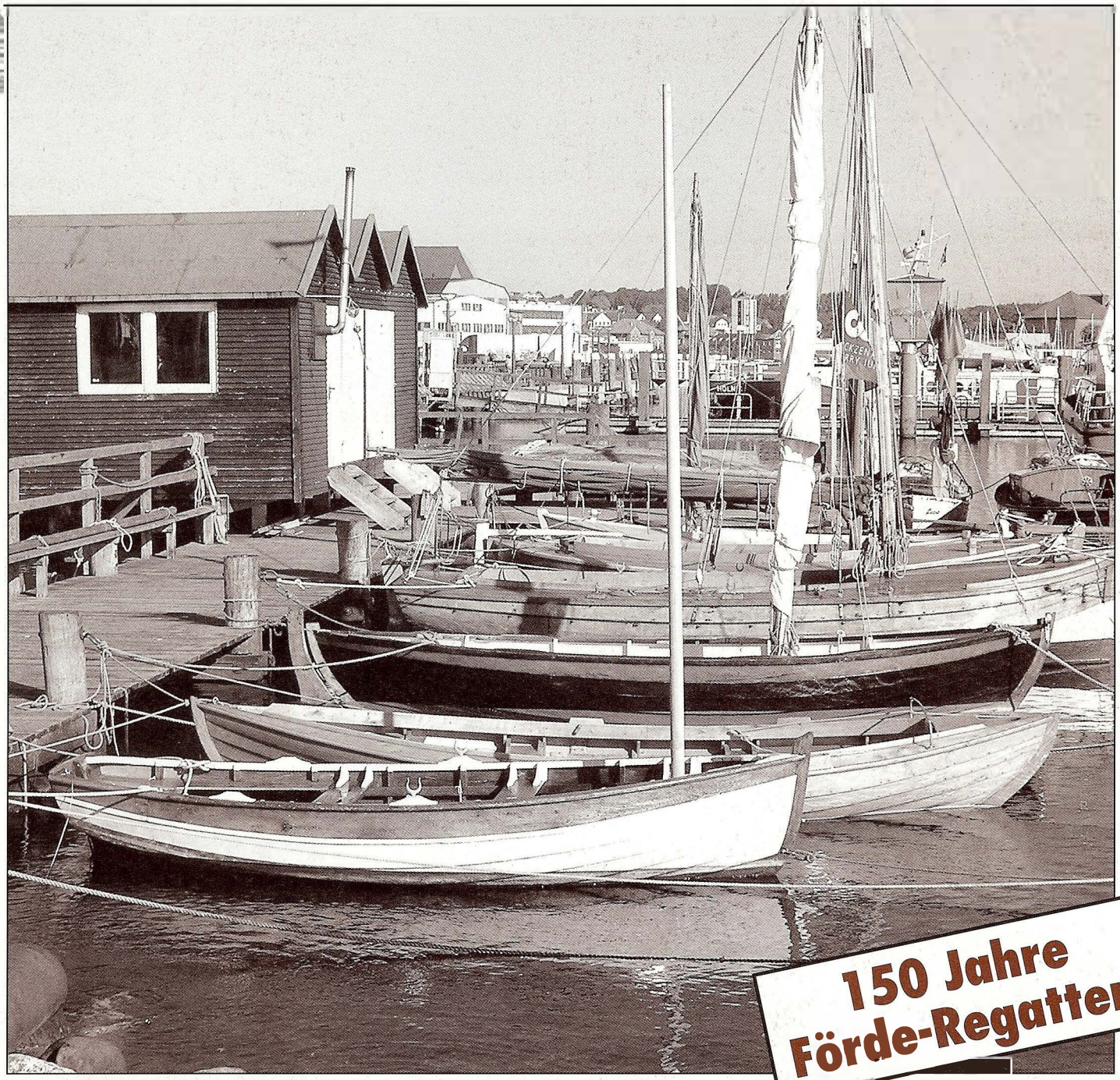
HAFENBLATT

FLENSBURG HISTORISCH MARITIM

ISSN 1610-2827

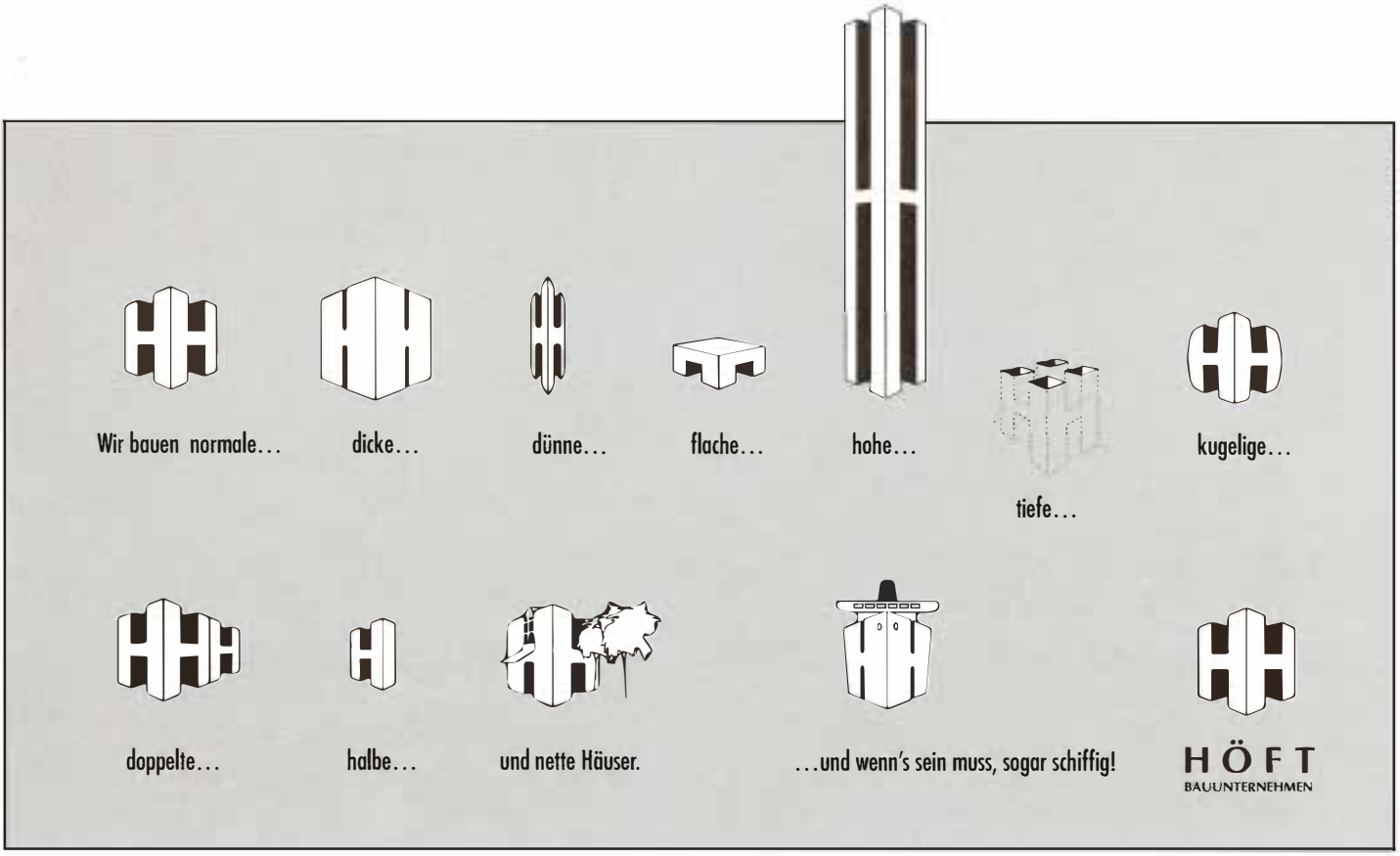


150 Jahre Förde-Regatten

Und diesmal...

ALEX auf großer Fahrt, 1855-2005 wir feiern das Regatta-Jubiläum, ECO-Box und ROPAX, Dampfer-Alarm, Neues von der Museumswerft, Wiedersehen mit FORELLE, Farbengatt, Bücherschapp, ...maritime Termine!

Nr. 20 – Oktober 2005



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
Die „ALEX" auf „großer Fahrt"- Flensburg - Övelgönne	Tonne	6
ALARM	Tonne	9
Neues von der Museumswerft	Tonne	10
150 Jahre Regattasport auf der Flensburger Förde	Tonne	12
Bildbetrachtung - Hoher Besuch	Tonne	16
Flensburger Impressionen	Tonne	17
Von der ECO-Box zum ROPAX-Schiff	Tonne	18
Wiedersehen mit „Forelle"	Tonne	21
Bücherschapp	Tonne	23
Gentleman never go winward...	Tonne	24
Farbengatt	Tonne	26
Veranstaltungskalender	Tonne	28
Impressum	Tonne	30

Liebe Leserin, lieber Leser ...

... 150 Jahre Regatten auf der Flensburger Förde. Wenn man es genau nimmt, nicht nur auf der Förde, sondern an der ganzen westlichen Ostsee. Wahrlich ein Grund zum Feiern und Nachdenken. Es fing 1855 an mit englischen „Gastarbeitern". Sie hatten die spinnerte Idee, auf der Förde um die Wette zu segeln. Eine Privatinitiative. Daraus entwickelte sich im Jahre 1890 der Flensburger Segelclub, der heute für internationale Regatten steht, für Europa- und Weltmeisterschaften. Auch eine Privatinitiative. 1979 gründete sich der Verein Museumshafen und installierte die Rum-Regatta. Darauf folgten der Verein ALEXANDRA mit dem DampfRundum und Oliver Berkings Klassiker-Festival. Alle drei wurden schnell internationale Großveranstaltungen. Alles Privatinitiativen. Jetzt sorgte Privatinitiative dafür, dass ein Zwölfer der Bundesmarine an der Förde bleibt.

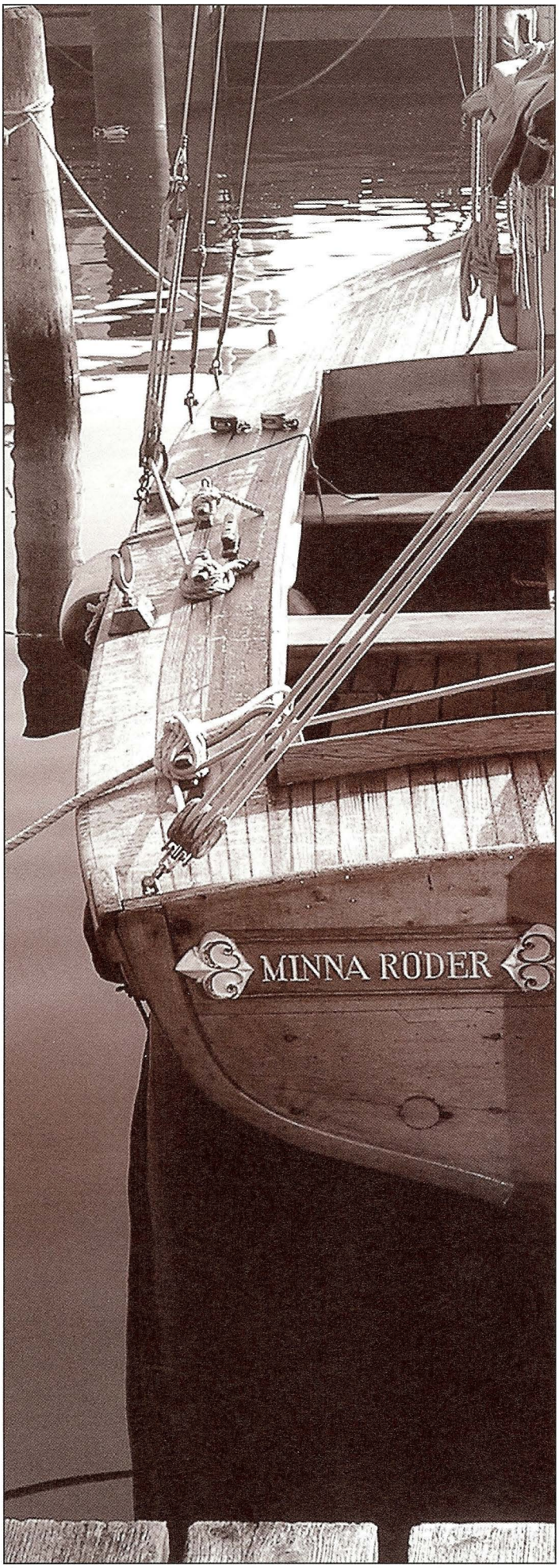
Das alles ist nicht nur Spaß und Hobby. Auf den internationalen Treffen werden internationale Netzwerke geknüpft, Geschäftsbeziehungen für Flensburg aufgebaut und gepflegt. Die internationalen Regatten und Großveranstaltungen sorgen für volle Hotels und Gaststätten in Flensburg und der Region. Die erste Initiative der englischen „Gastarbeiter" wurde sofort gestützt vom Dänischen König, der einen Pokal stiftete und beschirmend zur Seite stand. Die ersten Kieler Regatten, aus denen sich die Kieler Woche entwickelte, wurden sofort vom Deutschen Kaiser gefördert. Wir erinnern uns, dass Flensburg die Rum-Regatta und den Museumshafen zunächst nicht haben wollte.

Es fehlte wohl die Phantasie, sich vorzustellen, was sich entwickeln sollte. Private Initiativen sind Angebote an das Gemeinwesen. Die Vereinigungen rund um die ALEXANDRA, den Museumshafen, die Museumswerft und die Klassischen Yachten haben vor zwei Jahren der Stadt ein neues Angebot gemacht. Dieses Angebot zur Erweiterung des Bestandes und der Veranstaltungen heißt »Historischer Hafen Flensburg«.

Das Gesamtkonzept wurde von der Landesregierung außerordentlich positiv bewertet und mit Fördermitteln ausgestattet. Jetzt rudert die Verwaltung zurück. Man will beantragte und genehmigte Teile des Projektes gegen alle Absprachen und bewilligten Fördermittel plötzlich doch nicht haben. Muss man ja auch nicht. Man kann solche Angebote nutzen oder die Chancen verstreichen lassen. Es sind nur Angebote. Die Mitglieder der betroffenen Vereine können ihre Freizeit leicht für andere Dinge nutzen. Zum Beispiel segeln oder Dampfer fahren oder lesen ...

Wir wünschen viel Spaß beim Lesen.

Petra Massolle



Im Lüttfischerhafen …

FLENSBURGER SCHIFFAHRTS MUSEUM

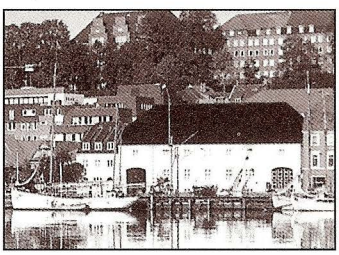
Flensburger Schiffahrtsmuseum und Rum-Museum im alten Zollpackhaus

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.

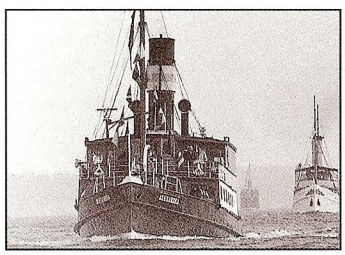
Liegeplatz gegenüber dem Flensburger Schiffahrtsmuseum

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

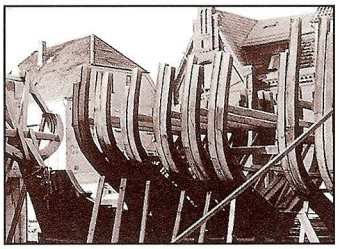
fon 0461 18 22 47
fax 0461 18 22 48

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.

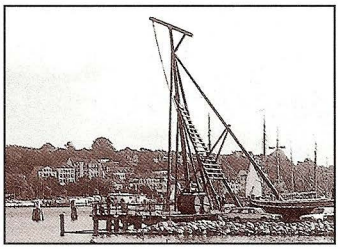
Verein zur Infahrthaltung und Instandsetzung historischer Wasserfahrzeuge

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 Schiff fahrtskultur 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 e.V.

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

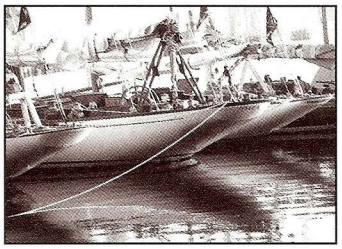
Im Januar 2005 wurde der Verein Klassische Yachten Flensburg ins Leben gerufen. Zwanzig Liebhaber klassischer Yachten wollten das Konzept Historischer Hafen weiter komplettieren.
In der Satzungspräambel schließt sich der KYF e.V. dem Konzept „Historischer Hafen Flensburg" der Stadt Flensburg mit dem 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.

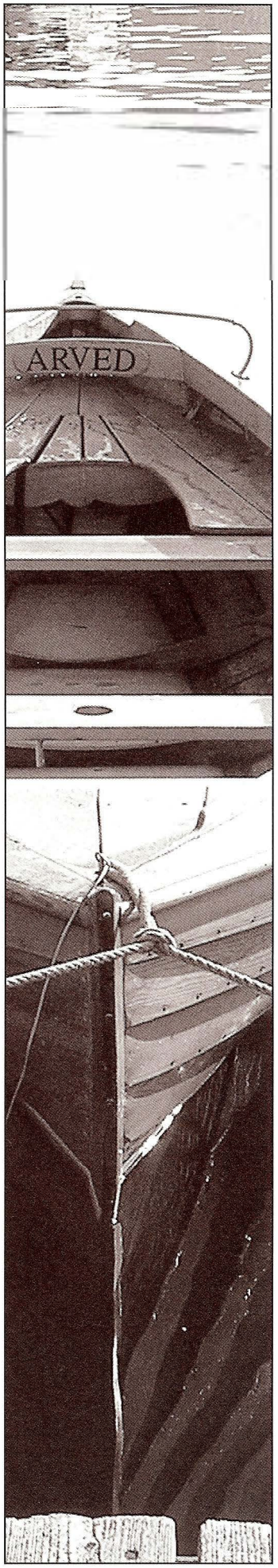
Wer Mitglied werden möchte, kann sich an den Verein KYF e.V. wenden:

Klassische Yachten Flensburg e.V.
Nerongsallee 11
24939 Flensburg

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

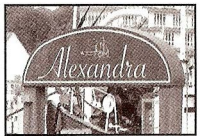
Spendenkonto
Flensburger Sparkasse
Konto 17 10 14 25
BLZ 215 500 50





...im Lüttfischerhafen

DIE „ALEX“ AUF „GROSSER FAHRT“ VOM 4. BIS 8. AUGUST 2005

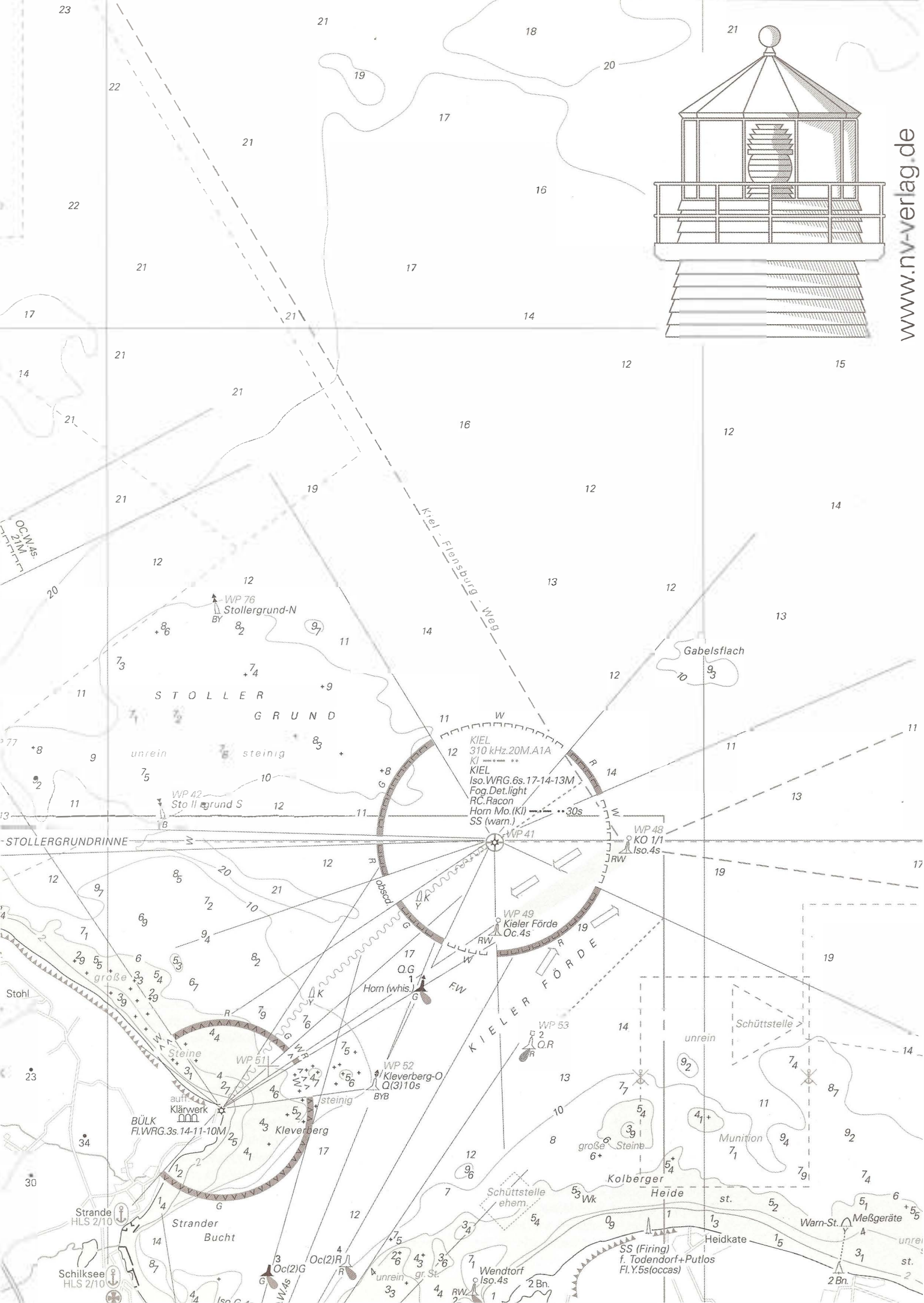


Als im Januar unser Fahrplan ins Internet gestellt war, Interessenten die geplanten Touren etwas genauer studierten, fiel ihnen gleich auf, dass die „Alex“ neben den verschiedenen schönen Fahrten hier auf der Förde, einen Leckerbissen mit auf dem Programm hatte: Hamburg, die große Hafenstadt an der Elbe.

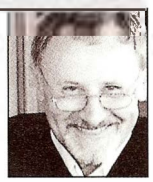
Die ersten Vorbereitungen für diese Fahrt waren schon im Oktober 2004 gemacht worden. Nach dem Motto: „Hurra wir kommen“, geht so eine Fahrt natürlich nicht. Die Distanz Flensburg-Hamburg beträgt genau 144 Seemeilen. Dazwischen liegt die Ostsee, der Kanal und die Fahrt auf der Elbe. Bei einigermaßen guter Tide braucht die „Alex“ für diese Fahrt etwa 18 Stunden. Da auf unserem Dampfer keinerlei Passagierkabinen mit dazugehörigen Kabinenstewards sind, wurde die Anreise zunächst von Flensburg bis Rendsburg angeboten. Am nächsten Tag dann die Weiterfahrt von Rendsburg nach Hamburg-Altona, zum Museumshafen Oevelgönne. Während des Aufenthaltes in Hamburg, hatten wir zwei schöne Chartern an Land gezogen. Somit war die Liegezeit in Hamburg voll ausgefüllt. Denn so einfach an den „Landungsbrücken“ anlegen und mal eben Fahrgäste fischen, das geht in Hamburg überhaupt nicht. Die Mannschaften der Rundfahrtendampfer und Barkassen würden uns ganz schnell zeigen, wo der Frosch die Haare hat, auch wenn wir Deutschlands letztes, kohlebefeuertes, seetüchtiges, Fahrgast-Dampfschiff sind. Da herrschen rauhe Sitten an der Küste und keine hanseatische Gelassenheit. Auf der Rückfahrt von Hamburg wurde die Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal von Brunsbüttel bis nach Kiel angeboten. Also ein rundes Programm. Über die Vorbereitungen wollen wir nicht soviel schreiben, das wäre nämlich ein abendfüllendes Programm: Liegeplätze, Ver- und Entsorgung, Proviantierung, Unterkunft, Anmeldungen, Passagiere und Bustransfer, etc., eben die ganze Palette von einer Menge Arbeit. Aber Hamburg lockte. Die ersten Anmeldungen kamen dann auch prompt und in „no time“ waren die angebotenen Fahrten verkauft. Wir waren richtig stolz, dass die Fahrt nach Hamburg gut angenommen wurde. Am Donnerstag, der 4.8.05, morgens um clock 10 Uhr verließ unser Schiff mit dreimal „Tuut“ und 49 Fahrgästen den Hafen Flensburg. 6 Fahrgäste hätten laut Liste mehr an Bord sein sollen, denen waren die Wetteraussichten wohl auf das Gemüt geschlagen. Über See darf die „Alex“ insgesamt 79 Personen mitnehmen. Da wir mit großer Besatzung fuhren, jede Station war bei der Ausreise doppelt besetzt, fiel es gar nicht auf, dass wir eine kleine „Fehlmenge“ hatten. Draußen auf See wehte es aus Nordwest mit Stärke 4/5, also moderat. Nur der Regen war teilweise nicht so angenehm. Die Planen hielten den Regen und Wind ab und so konnten die Gäste trocken an Deck sitzen. Beliebt waren die Ecken am Schornstein, unsere „Rheuma-Ecken“. Da war es sogar richtig kuschelig. Ab Leuchtturm „Kalkgrund“ kam die See von achtern und wir surften gemütlich Richtung Kiel-Kanal. Verhungert ist keiner, denn während der Fahrt gab es reichlich aus dem großen Topf, von der Kuchenplatte oder Brötchen, frisch mit Liebe geschmiert.

Die Schleusung in Kiel-Holtenau verlief recht flott und bald waren wir auf dem Kanal. Leider gab es da gleich den ersten Stopper, denn ein „Absoluter“, das sind Schiffe der Verkehrsgruppe 5, mit mehr als 8 m Tiefgang, kam uns entgegen. Da kam dieses Riesenteil, ein Bulkcarrier entgegen. Wir auf unserer „Alex“ bekamen zwar keine Komplexe, aber gegen solche Schiffe sieht die „Alex“ doch aus, wie ein seegehendes Moped. Danach ging es mit 15 km/h Richtung Rendsburg. Die verschiedensten Schiffstypen kamen uns entgegen, Containerfrachter, Tanker, Schlepper usw. Vor Sehestedt wehte eine Flagge an Land. Das war die Stelle, an der unser ehemaliger Maschinist Jonny Trede mit seiner Zimmerflak stand. Mit einem ordentlichen Salut wurde die „Alexandra“ begrüßt und alle an Bord grüßten freudig zurück. Die Fähre gab einen Gruß mit dem Typhon und wir antworteten nach alter Manier. Dreimal lang. Man kennt sich… Rendsburg kam dann bald in Sicht, das Anlegemanöver war kein Problem und die erste Etappe unserer großen Reise war ohne Komplikationen gelaufen. Ein Teil der Gäste blieb in Rendsburg, und die anderen wurden mit dem Bus abgeholt. Küsschen hier und Küsschen da, Tschüß und bis zum nächsten Mal, es war eine schöne Fahrt. Das Schiff blieb über Nacht im Kreishafen liegen. Freitag, der 5.8.05: Abfahrt Rendsburg um 10 Uhr. Alles war klar. Der Kessel hatte genügend Druck, das Wetter war besser geworden und alle gemeldeten Passagiere waren an Bord. Welche Freude mit „voll Schiff“ nach Hamburg zu versegeln. Die Stimmung war sehr gut und es ging pünktlich los. Der Kanal änderte sich, das Land wurde flacher, der Blick ging weit und einer sagte: Jetzt kann man schon mittwochs sehen, wer samstags zu Besuch kommt. Ohne Stopper dampften wir Richtung Brunsbüttel und nach 4 Stunden Dampfzeit, lagen wir in der Schleuse.

Die Schleusenmannschaft war recht freundlich und die eine oder andere Bemerkung wurde ausgetauscht. „Scheun Schipp“, „wat, löppt de Kist denn noch!“, „wat, noch so richtig mit Kohle“, „denn man goode Fahrt“. Die Elbe war erreicht, damit auch die große Welt. Mit „full speed“ und Tide mit dampfte unser schönes Schiff mit ca. 13 Knoten Richtung Hamburg. Vorher hatten wir uns schön artig bei „Brunsbüttel-Elbe-Traffic“ angemeldet, das muss so sein, denn auf diesem Revier geht nichts mehr ohne Anmeldung. Auf der Elbe dampfen, die Landschaft rundherum, die vielen Schiffe und Schiffchen, der Verkehrsleitfunk, die gewaltige Strömung, tlws. über 3,5 Knoten, alles das war schon beeindruckend. Unsere Gäste genossen die Fahrt sichtlich. Es gab viel zu sehen, vor allen Dingen, die Dimensionen einer so großen Seeschifffahrtsstraße. Die flotte Fahrt ging vorbei an Wewelsfleth, Glückstadt, Stadersand, Wedel, an den beiden Atomkraftwerken Brokdorf und Stade, wir passierten das weltberühmte „Willkommhöft“ in Schulau, wurden mit dem „Deutschlandlied“ begrüßt und herzlich willkommen in Hamburg geheißen. Blankenese in Sicht. Auf dem Süllberg wehte die Flagge Hamburgs, am Strand viele Spaziergänger die freundlich winkten. Trotz der vielen Schiffe, die auf der Elbe fahren, fiel die „Alex“ ja doch ein wenig auf. Wir waren plötzlich alle ein wenig stolz, auf so einem alten schönen Dampfer an Bord sein zu dürfen. Bei Passieren der Landesgrenze mußten wir uns bei „Brunsbüttel-Elbe-Traffic“ abmelden und auf einem anderen Kanal bei „Hamburg-Port-Traffic“ anmelden und einen zweiten


www.nv-verlag.de
Kiel - Flensburg - Weg
OC.W.4s.
21M
WP 76
Stollergrund-N
BY
STOLLER
GRUND
unrein
steinig
WP 42
Stollergrund S
B
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
Q.G
Horn (whis.)
FW
KIELER FÖRDE
WP 53
Q.R
Schüttstelle
unrein
große
Steine
WP 51
WP 52
Kleverberg-O
Q(3)10s
BYB
steinig
auf
Klärwerk
BÜLK
Fl.WRG.3s.14-11-10M
Kleverberg
Munition
große
Steine
Kolberger
Heide
st.
Schüttstelle
ehem.
Wk
Strande
HLS 2/10
Strander
Bucht
Schilksee
HLS 2/10
Oc(2)G
Oc(2)R
unrein
gr. St.
Wendtorf
Iso.4s
2 Bn.
SS (Firing)
f. Todendorf+Putlos
Fl.Y.5s(occas)
Heidkate
Warn-St.
Meßgeräte
st.
2 Bn.
Stohl

UKW-Kanal für die Schiff-Schiff Verbindungen schalten. Das ist in Hamburg der Kanal 74. Da ist was los. Man könnte glauben, wir sind auf einem Flughafen. Unser Ziel, der Museumshafen Oevelgönne war erreicht. Wir mussten ganz dicht vor dem Schwimmkran anlegen, da vor uns am Anleger alle 15 Minuten die Hafenfähre nach Finkenwerder oder Landungsbrücke ab- und anlegte. Die Schiffsführer auf diesen Dingern kennen nur drei Manöver: Stop, voll voraus oder voll zurück. Am Anleger Oevelgönne steht ganz schön Schwell, hervorgerufen durch die vorbeifahrenden Schiffe. Unsere armen Fender mussten ganze Arbeit leisten, aber sie hielten. Die Begrüßung in Hamburger Museumshafen war herzlich, Besatzungsmitglieder der „Schaarhörn" und „Woltman" sowie andere Dampferfreaks wünschten ein herzliches „Willkommen". 144 Seemeilen Strecke war gedampft worden, alles lief fast wie am Schnürchen, keiner hatte Hunger geschoben, Eisberge haben wir nicht gesichtet, Kohlen hatten ausgereicht, wir haben auch unterwegs keinen Passagier verloren, rundherum eine „runde Sache". Am Samstag, den 6.8.05, hatten wir eine 6-stündige Charter für die Reederei Leonhardt & Blumberg. Diese Charter haben wir unserem langjährigen Freund Stefan Bade aus Flensburg zu verdanken. Der hat die Karriereleiter in der Schiffahrt bis ganz nach oben bestiegen. Als geschäftsführender Gesellschafter hatte er viele bekannte Hamburger Kaufleute an Bord eingeladen. Wir waren ein paar Stunden fast adelig, denn der Hamburger Geldadel war an Bord. Bei der Vorbeifahrt in Blankenese hörten wir des öfteren, das ist das Haus meines Bruders, das ist meins, das habe ich gerade verkauft oder das gehört der Familie. Allerdings immer schön bescheiden bei der Aussage. Eben hanseatisch. Die „Alexandra" dampfte an diesem Tag gemütlich neben den Docks von Blohm & Voss, vorbei an den Landungsbrücken bis hin zum Passagier-Terminal, wo einige Tage vorher die „Queen Mary II" gelegen hatte. An diesem Tag lag die „Golden Princess" dort, auch ein Schiff der Superlative. Bei der Vorbeifahrt an der „Sea Cloud II", eines der größten Fahrgastsegelschiffe der Welt, wurden wir mit drei langen Tönen des Schiffstyphons begrüßt. Welche Ehre. Auch andere Schiffe im Hafen begrüßten uns mit dem Nebelhorn, es war die reine Freude. Wir konnten sehen, das doch viele Besucher des Hafens, die „Alexandra" fotografierten. Die Fahrt ging durch die Häfen, weiter elbabwärts bis nach Stade und zurück. Auf der Elbe wurden wir von einem der größten deutschen Containerschiffe, der „Shanghai-Express" überholt. Die Bordwand dieses Schiffes nahm überhaupt kein Ende. Fast 300 m Schiff überholten uns. Auf der Kommandobrücke konnten wir nur drei Mann ausmachen, wahrscheinlich der Wachhabende, der Rudersmann und der Lotse. Die hatten sogar noch Zeit, uns zu fotografieren. Wieder am Anleger in Oevelgönne bedankten sich unsere Gäste überschwenglich und der Charterer war mit unserer Leistung sehr zufrieden. Wir auch! Am nächsten Tag ging es wiederum mit Gästen der Reederei Leonhardt & Blumberg von Hamburg nach Brunsbüttel. Anfangs noch ein wenig regnerisch, aber ab Wedel hatten wir schönes Wetter. Beim Schulauer Fährhaus wurden wir höflich verabschiedet, unsere Flagge wurde gedippt und unsere Dampfpfeife grüßte zu letzten Male mit drei langen Tönen. Zunächst hatten wir noch die Tide mit, aber eine Stunde vor Brunsbüttel hatten wir dieselbige voll gegenan. Trotzdem lief die „Alex" noch 7,2 Knoten gegenan. Brünsbüttel-Lock wusste Bescheid, mit ordentlicher Fahrt ging es in die Schleuseneinfahrt, denn der Strom drückte gewaltig. Aber es funktionierte wieder alles. Die Schleusung ging sehr schnell und nach kurzer Zeit lagen wir in der Sicherheitszone am Südkai in Brunsbüttel. Die Hamburger Busse waren schon da und mit viel Hurra gingen unsere Gäste von Bord. Wir möchten uns hier herzlich bei der Reederei Leonhardt & Blumberg und Stefan Bade bedanken. Es war schön mit ihnen zu fahren. Über Nacht blieb die „Alex" am Südkai liegen. Da der Liegeplatz weit ab von jedem Vergnügen liegt, machte die Besatzung den Grill klar und schon gab es leckere, fleischige Sachen mit und ohne Knoblauch. Hauptsache gesund! Am Montag, den 8.8.05, ging es wiederum mit allen gemeldeten Fahrgästen, also ausverkauft, durch den Nord-Ostsee-Kanal Richtung Kiel. Etwa 45 Minuten nach dem Auslaufen kam uns die „Funchal", ein größeres Fahrgastschiff der alten Klasse, entgegen. Wie üblich, die Begrüßung durch das Typhon und die Gäste auf der „Funchal" riefen herunter: „More smoke please!" Smoke hatten wir genug und alle freuten sich. Die Kanalfahrt lief prächtig, viele große und kleine Schiffe, sehr viele holländische Segler kamen uns entgegen. In Rendsburg wurden wir bei der „Brückenterrasse" freundlich mit Flaggengruß und „Deutschlandlied" begrüßt. Natürlich grüßten wir zurück. Siehe da, auch Jonny Trede unser früherer Maschinist hatte die Zimmerflak wieder auf „stand by". Beim Passieren gab es wieder einen ordentlichen „Bang" und Grüße von Bord an Land und zurück. Danke Jonny. Nach problemloser Fahrt erreichten wir, wie vorgesehen, Kiel um 17 Uhr und machten im Nordhafen fest. Auch hier waren alle Busse pünktlich da, so dass unsere Gäste gleich die Heimfahrt antreten konnten. Wir bekamen bei der Abschiedsrede ordentlich Applaus von unseren Gästen, das machte die Besatzung, die während der gesamten Reise einen guten Job gemacht hatte, sehr zufrieden. Nachdem alle Gäste von Bord waren, verholten wir gleich in die Schleuse und nach der Schleusung versegelten wir auf die letzten 52 Seemeilen nach Flensburg. Leider hatten wir Regen ohne Ende. Übrigens blieben acht Fahrgäste an Bord, um auch die letzte Etappe unserer großen Reise mit zu machen. 15 Minuten vor Mitternacht machte die „Alexandra" wieder fest in Flensburg. Insgesamt hatte das Schiff 288 Seemeilen zurückgelegt, die Kolben der Dampfmaschine haben sich ca. 175.000 Mal rauf und runter bewegt, 9 t Kohle wurden verbraucht und ca. 10 t Wasser genommen. Der Besatzung gilt unser aller Dank und Lob, tolle Leistung. Die „Alexandra" hat diese Reise ohne Probleme gemeistert, es war eine Fahrt der besonderen Art. Vielleicht heißt es ja eines Tages wieder: „Einmal Hamburg und zurück".

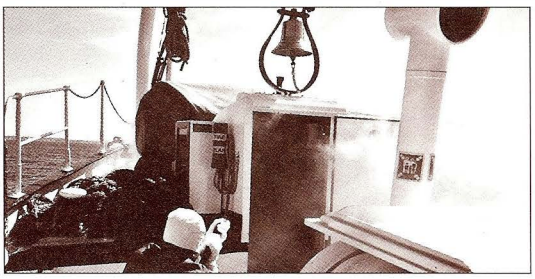


Wolfgang Weyhausen, Kapitän

ALARM !

Brandschutzübungen auf der „Alex“ ...

... in kompletter Schutzkleidung.



... möglichst echt nachempfunden.

Im Februar 2002 wurde die Alex-Crew durch das Fortbildungszentrum Hamburg Hafen e.V. in Brandschutz, Erste Hilfe, Personenrettung und Schiffssicherheit ausgebildet. Mit dieser einmaligen Ausbildung ist es aber nicht getan, um die Sicherheit an Bord der Alexandra zu gewährleisten. Deshalb werden in regelmäßigen Abständen Einweisungen, Belehrungen und Übungen durchgeführt. Da Übungen am Liegeplatz und ohne Passagiere nicht ganz der Realität auf See entsprechen, boten sich in diesem Jahr gleich zwei Fahrten für „Übungen auf See“ an: Unsere Fahrt zur „Kieler Woche“ und „Alex auf Großer Fahrt nach Hamburg“. Um die Brandbekämpfung und Erste Hilfe recht realistisch zu üben und darzustellen, wurden von unserem Besatzungsmitglied Michael Klotz ein Rauchgasgenerator und verschiedene Schminkutensilien beschafft.

Am 18. Juni 2005 um 9.00 Uhr legt die Alex in Flensburg ab und begann ihre Reise zur Kieler Woche. Nur wenige sind eingeweiht, was auf dieser Reise für Rollen durchgeführt werden. Nach dem die Stationen aufgeklart und seefest gelascht waren, ging die Besatzung auf ihre Station. Wer Freiwache hatte, genoss die Seefahrt bei diesem schönen Wetter. Es verging einige Zeit, die Seeroutine hatte sich schon eingeschlichen, da ertönte Höhe Falshöft Generalalarm... (.....-) ...und die Durchsage „Starke Rauchentwicklung in der Vorpik“. Jetzt geht alles relativ schnell. Alle Besatzungsmitglieder der Freiwache und die, die keine Station haben sowie die Passagiere sammeln sich auf den dafür vorgesehenen Sammelplätzen und melden die Vollzähligkeit an die Brücke. Der Brandabwehrtrupp rüstet sich aus, Kühltrupp legt Schläuche zu den angrenzenden Räumen, der Maschinenassistent sorgt für den Verschlusszustand und lässt die Feuerlöschpumpen anlaufen. Mit Angriffsschlauch und Feuerlöscher begibt sich der Brandabwehrtrupp zur Vorpik. Das Schott wird von außen gekühlt und vorsichtig geöffnet. Dicke Rauchschwaden kommen dem Trupp entgegen. Der Rauchgasgenerator zeigt seine Wirkung. Nun setzt die Brandbekämpfung ein. Der Kühltrupp kühlt in den umliegenden Räumen die Schottwände, um die Brandtemperatur in diesen Räumen herunter zu setzen. Die Brandbekämpfung ist noch im vollen Gange, da kommt aus der Maschine ein Heizer mit schmerzverzerrtem Gesicht und einem verbrühten Unterarm. Dies ist der Einsatz für unser „Erste-Hilfe-Team“ aus der Restauration, die die Verletzung fachgerecht versorgen. Auf dem Vordeck noch müssen sie noch zusätzlich eine gestürzte Person bergen und versorgen. Nach dem die beiden Übungen abgeschlossen und die Situation aufgeklart waren, kehrte erstmal wieder Seeroutine ein. Nach einiger Zeit folgten die Rollen „Ruderversager“ und „Mann über Bord“. Bei der Rolle „Ruderversager“ wurde das komplette Notruder aufgebaut und die technischen Details mit dem Personal besprochen. Als die „Rolle Mann über Bord“ (Boje) ausgelöst wurde, geht der Einweiser sofort auf Station und zeigt mit der Hand in die Richtung, wo sich die Person bzw. die Boje befindet und hält somit immer Blickkontakt. Dadurch ist gewährleistet, dass die Person oder die Boje bei diesem Manöver nicht außer Sicht kommt. Zwei Mann gehen auf das Bootsdeck und fieren das Schlauchboot ab. Vom Hauptdeck steigt die Bootsbesatzung zu, um die Person oder die Boje zu bergen. Vom Aussetzen bis zur Bergung wurden 5 Min 30 Sek benötigt. Michael Klotz unser Maschinist, der die Übungen beaufsichtigte, kommentierte nach Einlaufen in Kiel die Übung positiv sowie auch negativ. Diese Rollen haben wir auch auf unserer Fahrt nach Hamburg durchgeführt, um uns für solche Eventualitäten zu rüsten, die aber nie eintreten sollten. Für die Sicherheit unsere Passagiere und der Besatzung auf der Alexandra ist soweit alles getan, was in unseren Kräften steht.

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

FÖRDERVEREIN MUSEUMSWERFT FLENSBURG

Neues von der Museumswerft!

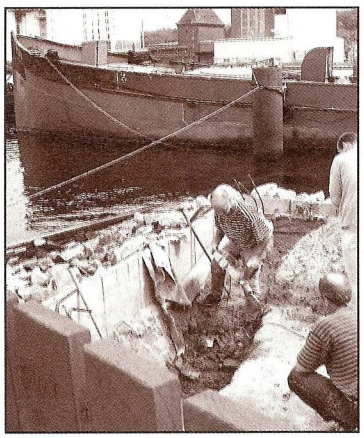
von Uwe Kutzner, Museumswerft

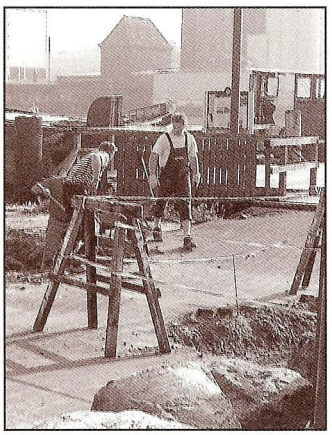
SLIPANLAGE

Seit einiger Zeit wird auf der Museumswerft wieder gegraben und betoniert und mit langen Eisenstangen hantiert. Auch Gleise wurden bereits verlegt. Sachkundig verklickert der Sehmann seiner Begleitung die Situation: „Das ist die neue Hafenverbindungsbahn zum Ostufer... ja die mit Tunnel, wie denn sonst... kannst doch sehn', dass die Schienen ins Wasser führn'... ja auch für Autozüge, das entlastet die Kreuzung am ZOB, die Osttangente, den Haushalt, fördert den Tourismus und schafft Arbeitsplätze... ehrlich eh!"

Der Sehmann liegt nicht so ganz verkehrt, die Gleise sollen tatsächlich ins Wasser führen. Sie sind aber Teile einer Slipanlage, die im Rahmen eines 3. Bauabschnittes nun endlich gebaut werden kann. Auf der Museumswerft können dann auch größere Schiffe zu Wasser und an Land gebracht werden, auch die Dansk Jagt. Erstmals können dann auch größere historische Segelschiffe satzungsgemäß restauriert und dabei öffentlich gezeigt werden unabhängig davon, ob die Museumswerft oder der Eigner selbst die Arbeit macht.

Diese umfangreiche Baumaßnahme ist eine weitere Investition für die gemeinnützige Entwicklung der Museumswerft. Die Hälfte der Kosten werden von der Europäischen Union getragen über das Regionalprogramm 2000 des Landes Schleswig-Holstein. Die andere Hälfte finanziert die Museumswerft gGmbH mit Eigenleistungen durch Arbeitsleistung i.H. von ca. 100.000 EUR, sowie durch kleine und große Spenden der zahlreichen Unterstützer und Freunde der gemeinnützigen Gesellschaft. Landes- oder kommunale Mittel werden hierfür nicht beansprucht.



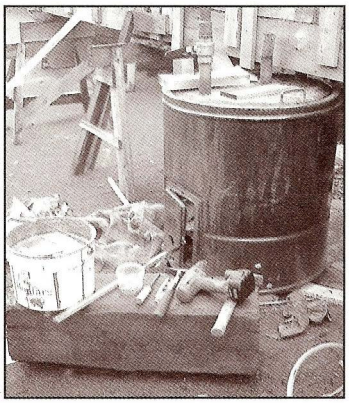


Arbeiten an der Slipanlage

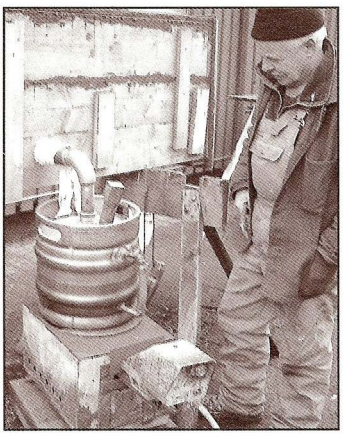
DAMPFKISTE

Unsere alte Dampfkiste, ein alter Waschkessel mit einer langen Holzkiste obendrauf hat ausgedient. Bei den letzten schweren Planken für die Dansk Jagt, knickten die Blechfüße ein und der Kesselboden brannte durch. Nun wird alles ganz ordentlich und dauerhaft. Stefan Schmolinski und Stefan Scheuerlein (ersterer seit 1999 bei uns) haben die Feuerstelle für unsere neue Dampfkiste bereits gemauert.

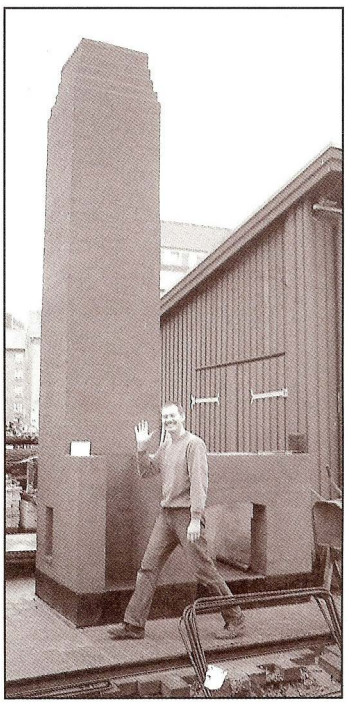
Auffällig ist der dicke Schornstein, den Ferdinand Stratenschulte (seit fünf Jahren bei uns) angemalt hat. Daniel Kohlmann (seit 1997 bei uns) liebt das Schwedenrot wie wir alle, aber ganz besonders schön findet er sein strahlend-quietscheblaues Rauchrohr-Ende ganz oben.



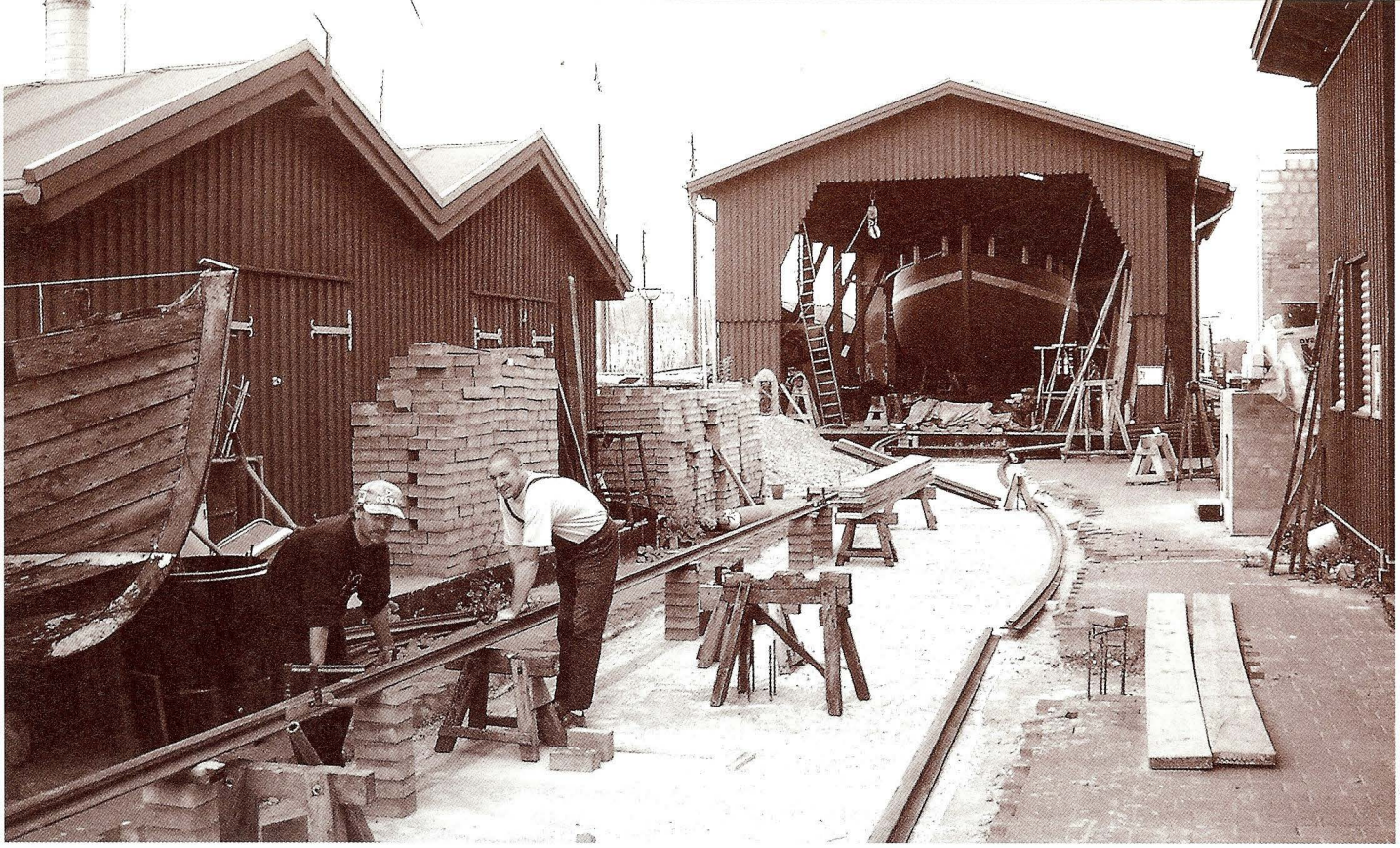
Omas Waschkessel als Dampferzeuger!



Hagen destilliert den „CARMELAN-Punsch"



Der neue DAMPFOFEN!

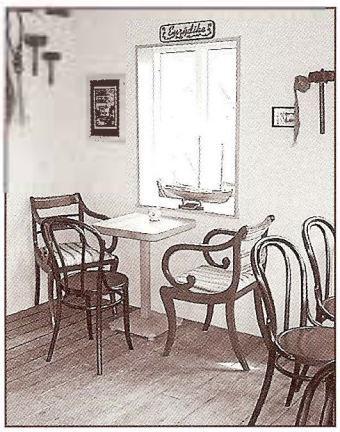


WERFT-CAFÈ

Durch eine pfiffige Umbaumaßnahme wurde ein kleines Werft-Café in die bestehende Bausubstanz integriert. Dabei wurden auch die Räumlichkeiten für Personal und Mitarbeiter verbessert.
Der Umbau erfolgte in Eigenleistung zusammen mit Hans-Jörg Illias vom Förderverein der Museumswerft.
Große und kleine Besucher können sich jetzt auf der Museumswerft bei Kaffee, Kuchen und anderen Erfrischungen in rauch- und alkoholfreier Atmosphäre entspannen.
Außerdem werden einige Modelle von Schiffen gezeigt, die auf der Werft bereits gebaut wurden. Das mögliche Nachfolgeprojekt der Dansk Jagt ist dort ebenfalls zu sehen. Zusammen mit alten Bildern und Arbeitsgerätschaften findet der Besucher dort ein informatives Ambiente und einen freundlichen Service.

DANSKE JAGT

Die Arbeiten an der Dansk Jagt gehen wirklich sehr gut voran, wenn die Umstände bedacht werden, unter denen die Mitarbeiter der Museumswerft ihre Arbeitsplätze auf- und ausbauen. Derzeit wird an der Dansk Jagt fleißig Innenbords gearbeitet. Die beiden Querschotten, die den Laderaum vom Achter- bzw. Vorschiff trennen, werden eingebaut. Dann folgt die Wegerung, eine Innenbeplankung aus 4 cm Lärchenholz, die den Laderaum glatt und übersichtlich macht.
Einmal mehr hat der „Förderverein der Museumwerft e.V." hierfür die Materialkosten bezahlt. Er hat inzwischen das Holz für die Dansk Jagt mit insgesamt 37.000 EUR finanziert.
Auf diese Weise geht es voran. Langsamer als gedacht aber stetig, entgegen allen Unkenrufen. „Gut davon" hat auch eine Projektklasse der Realschule Flensburg-West. 15 Schülerinnen und Schüler werden auf der Museumswerft in die laufenden Arbeiten integriert. Zusammen mit unseren Bootsbauern werden sie die Wegerung einbringen und auch an der Slipbahn nach Zeichnung arbeiten lernen.



Im Werftcafe

Wie diese Momentaufnahme zeigt, wird sich der Termin für den Stapellauf erneut etwas verschieben ...

Regattateilnehmer an der Brücke von Kollund um 1900. Bis zu dieser Zeit hat sich die Art der Boote kaum verändert. Man sieht Gaffel-, Lugger- und Sprietsegel in meist offenen Booten.

Flensburger Regatta.

6. September 1855.

Namens der Comité:
W. Preston.

Erstes Wettsegeln: Lustböte.

1	Kielseng	*H. Schmidt*	Flensburg.
2.	Katharina	*P. Petersen*	Flensburg.
3.	Iller	*N. A. Matzen*	Iller.
4.	Red Rover	*J. Hall*	Flensburg.
5.	Coquette	*H. English*	Flensburg.
6.	Rapid	*Douwes*	Rendsburg.
7.	Water Rat	*E. Bird*	Flensburg.
8.	Jane	*Mc. Keone*	Flensburg.
9.	Triton	*H. Michaelsen*	Ottensen.
10.	Cæsar	*J. Jensen*	Flensburg.
11.	Christian	*L. B. Storm*	Flensburg.
12.	Elisabeth	*S. Gibbs*	Flensburg.
13.	Pilen	*L. Möller*	Assens.
✝ 14.	Cosak	*E. Benzen*	Nykjøbing (Falster).
15.	Black Smith	*Dittmann*	Flensburg.

Zweites Wettsegeln: Fischerböte.

1.	Dorothea	*E. Anker*	Ellerbeck (bei Kiel).
2.	Stranderoth	*N. Jensen* sen.	Stranderoth.
3.	Metta	*N. Jensen* jun.	Stranderoth.
4.	Gutes Glück	*E. Both*	Flensburg.

Wettrudern für 6ruderige Böte

fallt weg.

Wettrudern für 4ruderige Böte.

1.	Whaler	*P. P. Schmidt*	Flensburg.
2.	Sphinx	*E. Hammeleff*	Flensburg.
3.	Doris	*A. Thaysen*	Flensburg.
4.	Möve	*Wedermann*	Flensburg.

Wettrudern für 2ruderige Böte.

1.	Hanna Fenella	Capitain *Clasen Smidth*	Kopenhagen.
2.	Familie	*Boy Jensen*	Flensburg.
3.	Sophie	*S. Raahauge*	Flensburg.
4.	Agathe	*H. Joost*	Flensburg.
5.	Betzy	Capitain *Schwennsen*	Flensburg.
6.	Fin Fin	Capitain *Krieger*	Tönning.
7.	Fortuna	*Boy Jensen*	Flensburg.

Wettsegeln um Se. Maj. des Königs Preis.

1.	Barnet	Consul *B. Benzen*	Stubbekjøbing.
2.	Pilen	Schiffsbaumeister *Möller*	Assens.
3.	Triton	*H. Michaelsen*	Ottensen.
4.	Metta Sophie	Ziegeleibesitzer *Mayland*	Boesbeck.
5.	Albatross	Amtsverwalter *v. Gähler*	Nordburg.
6.	Christian	*L. B. Storm*	Flensburg.
7.	Fanny	Capitain *Krieger*	Tönning.
8.	Catharina	*P. Petersen*	Flensburg.
9.	Cosak	*E. Benzen*	Nykjöbing.

Wettsegeln für Böte verschiedener Art

können angemeldet werden bis nach Vollendung des ersten und zweiten Wettsegelns. Gemeldet sind schon:

1.	Elise	*Peter Asmussen*	Treppe.
2.	Baltic	*H. H. Lynge*	St. Jürgen.
3.	Doris	*P. Petersen*	Flensburg.
4.	Schlei	*Green*	Lindau.

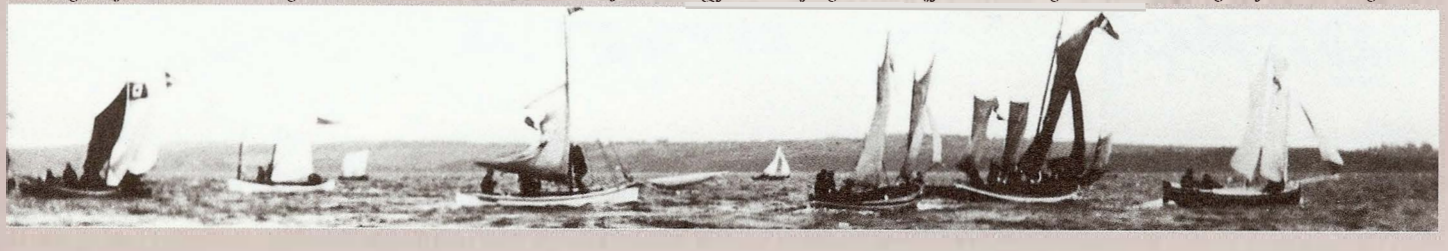
Wettrudern für Fährfrauen.

1. *Anna Rosa Möller.*
2. *Magdalena Hoeck.*
3. *Elisabeth Simons.*
4. *Anna Kollant.*
5. *Maria Krüske.*

Wettrudern für Fährleute.

1.	*Jacob Jessen,*	63 Jahr.
2.	*Wilhelm Emig,*	62 „
3.	*Peter Lange,*	68 „
4.	*Nicol. Jürgensen,*	66 „

Ein buntgewürfeltes Feld von FSC Regattateilnehmern unterschiedlichster Größen und Riggformen Anfang 1900 bei offensichtlich ungemütlicher Wetterlage auf der Flensburger Förde



150 Jahre Regattasport auf der Flensburger Förde

Wer hinterhersegelt hat das »Nachsehen«, aber er hat einen Trost, er kann den Anblick des herrlichen Regattafeldes geniessen. Wer voraussegelt hat nicht nur optisch den Nachteil, er hat möglicherweise ein viel schlimmeres Nachsehen, denn Erfolg macht mit zunehmender Distanz einsamer. Aber das zeigt sich oft erst später.

So geschehen im Jahre 1855. Die englischen Ingenieure waren mit dem Bau der Eisenbahn und des Gaswerkes in Flensburg offenbar nicht ausgelastet. Sie wollten in ihrer Freizeit das tun, was sie auch in England seit Jahrzehnten mit Stil und Anspruch taten und was Rod Steward bis zum heutigen Tag besingt: „We are sailing". Die Flensburger Förde bot dazu genau das richtige Revier.

Aber das alleine genügte den sportiven Gentlemen nicht. Es musste um mehr gehen, damit es am Schluss heissen kann: „The winner is ...". Für solches Ansinnen braucht es Start und Ziel und einen Pokal. Der war schnell gefunden. Dänenkönig Friedrich VII, der die Sommermonate im Glücksburger Schloss zu verbringen pflegte, stiftete großherzig eine Trophäe und so wurde für den 6. September 1855 auf der Flensburger Förde die erste Regatta für Segel- und Ruderboote in dänischem Gewässer angekündigt, richtiger gesagt, in bis 1864 dänischem Gewässer.

Man rief, und rund fünfzig Boote kamen. Das angekündigte Ereignis zog weite Kreise. Zahlreiche Teilnehmer nahmen offensichtlich eine weite Anfahrt auf sich, denn die Meldelisten verweisen auf die Kieler Förde, Eider und Elbe, Fünen und Falster. Sogar aus Kopenhagen kam man mit eigenen Booten angereist. Die Namen der Boote und Steuerleute in dem noch heute erhaltenen Programm der Wettfahrt verweisen aber auch auf die große Bedeutung der englischen Ingenieure, die ihre Boote mit Heimathafen Flensburg ausgewiesen hatten. Die Regatta wurde zunächst ein voller Erfolg. Vor zahlreichen Zuschauern vollzogen sich die Starts bei Musik und Kanonendonner. Gesegelt wurde zwischen Flensburg und einer Tonne bei den Ochseninseln. Von einem Dampfer aus konnten die Schaulustigen das Geschehen auf dem Wasser in Ruhe verfolgen.

Doch die erste Regatta für »Lustböte« endete traurig. Eine harte Bö zog über den Fjord und dann geschah, was einem einsam voraussegelnden Spitzenreiter geschehen kann. Die COSAK des Bootsbaumeisters Eggert Benzon aus Nykøbing (Falster) kenterte, und drei der vier Mann Besatzung ertranken, noch ehe das weit abgeschlagene Regattafeld den havarierten Favoriten erreichen konnte. Nach Aussage des geretteten Seglers hatte der Schiffsführer fest beschlossen, um jeden Preis den Pokal zu gewinnen und war daher nicht zu bewegen, beim herannahenden Gewitterschauer die Segel loszumachen oder einzuziehen (Ähnlichkeiten mit zeitgenössischen Regattaseglern sind rein zufällig). Das nachträglich in die hier abgebildete Meldeliste ein gefügte Kreuz erinnert an das Unglück.

Die dänische Geschichtsschreibung des Regattasports für Lystfartøjer beginnt in den zwei großen Standardwerken »Danske Lystbåde« und »Hvide Sejl« mit dem 2. Juli 1866, einer Regatta in Nyborg.

In »Hvide Sejl« wird die Flensburger Regatta ganz verschwiegen. In »Danske Lystbåde« wird die Flensburger Förde-Regatta beschrieben, sie zählt aber nicht mit, weil sie seit 1864 nicht mehr rein dänisches Gewässer ist (!). Die dänische Regatta-Geschichtsschreibung beginnt deshalb mit dem 2. Juli 1866 in Nyborg.

Nun denn. Was als deutsch oder dänisch zählt, mag dahingestellt bleiben. Damit sollen sich die Politiker und Historiker herumschlagen. Fest steht, der organisierte Regattasport auf der Flensburger Förde begann am 6. September 1855. Gestartet wurde mit einem zünftigen Kanonenböller. Vorläufer des heute noch obligatorischen Startschusses.

Erst am 12. August 1888 kam es auf der Flensburger Förde wieder zu einer Wettfahrt. In der Gravensteiner Bucht gingen acht Segelboote an den Start und am 14. Juli 1889 waren es bereits 26, die vor tausenden von Zuschauern um die Wette segelten. Nicht zuletzt unter dem Eindruck dieses Erfolges entschlossen sich einige der aus Flensburg stammenden Bootsführer, einen Verein zur Förderung dieses neuen Sports zu gründen. So entstand am 17. Mai 1890 der Flensburger Segel-Club.

Auf der Kieler Förde wird die „Erste Kieler Regatta" am 23. Juli 1882 gestartet. Sie gilt als der Beginn der Kieler Woche und erhält schon kurz darauf kaiserliche Weihen.

1855 liegt natürlich früher.

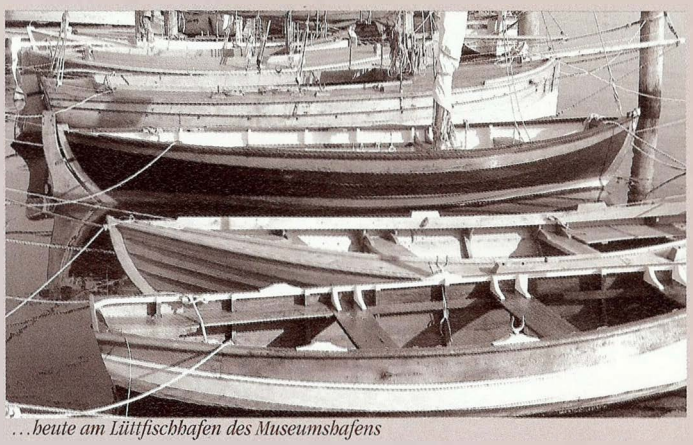
Sollte der organisierte Regattasport an den Küsten Schleswig-Holsteins und der gesamten westlichen Ostsee tatsächlich auf der Flensburger Förde seinen Anfang genommen haben? Ja, hat er. Mit Hilfe des dänischen Königs? Ja! Wie der Kaiser das wohl fände? ... und erst die Kieler...!? ohjeh ... der Widerspruch wird sich sicher bald formieren. ⇒

Erste Regatta des FSC 1890. Man beachte die Gemischttakelung mit Gaffel und Sprietsegel.

Was macht die Lustyacht schnell?

Schon zu Beginn der Regattageschichte wird darüber lang und breit diskutiert. Schiffsführer J.P. Larssen, der an Bord seines Feuerschiffes Læsø Rende mehrere schnelle Jollen gebaut hat, schreibt darüber 1867: „Wichtige Bedingung für schnelles Segeln ist ein glattes Unterwasserschiff. Dazu nehme man das Boot einige Tage zum Trocknen aus dem Wasser. Dann wird Holzkohlenteer aufgetragen und 1-2 Stunden getrocknet, bis er nur noch schwach an der Hand klebt wenn man darüber streicht. Sodann schmiert man mit einer Bürste Pechlot – aufgelöst in Öl und Brantwein – auf das Unterwasserschiff und putzt es dann blank wie ein Kachelofen."
(Auch heute noch werden ja manche Boote mit Øl und Branntwein immer schneller ...)

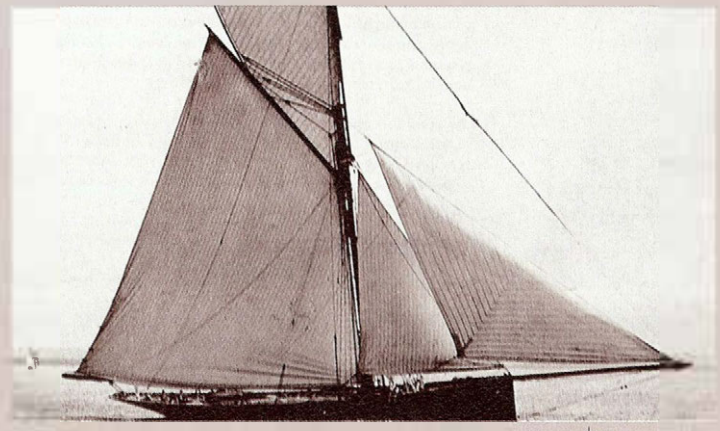
Früher beim FSC an der Hafenostseite ..

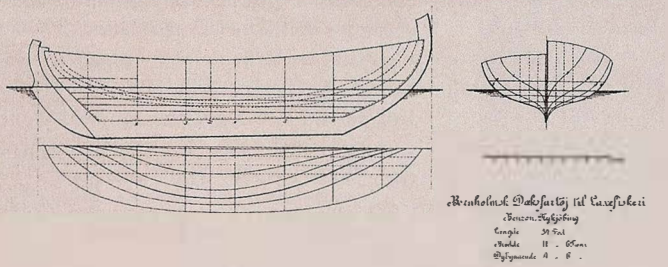


...heute am Lüttfischhafen des Museumshafens

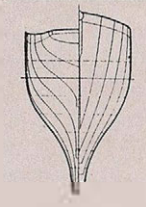
Vermessung und Vergütung

Die Klasseneinteilungen der ersten Regatten erfolgten nach Augenmaß und geschätzter Geschwindigkeit. Eine weitergehende Vergütung gab es in den ersten Jahren der 1890er noch nicht. Die Regeln waren denkbar einfach: „Jedes Drängeln und Chikanieren der an den Regatten teilnehmenden Boote beim Start, sowie während des Segelns ist unbedingt untersagt". Der später einsetzende Streit um Vermessung und Vergütung dauert so lange wie die Geschichte des Segelsportes. Es gab ständig Anlass zu Diskussionen, persönlichen Angriffen und offenen Feindschaften.
Bereits 1694 beschloss das englische Parlament als Vermessungsformel die »Thames Measurement«, die bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts auch für Lustjachten galt. 1855 kam eine neue Breite/Länge-Formel die »Thames Measurement des Royal Thames Yacht Club«, die aber in unterschiedlichen Varianten von Club zu Club modifiziert wurde, so dass die Teilnahme an Regatten anderer Clubs kompliziert waren. Die Länge wurde gemessen von Oberkante Steven bis Unterkante Heck, und diese Regel galt für Gebrauchsfahrzeuge gleichermaßen, wie für Lustjachten. Dies hatte zur Folge, dass der Steven senkrecht wurde (mit wenig Reserveauftrieb) und das Heck einen extremen Überhang erhielt. England war tonangebend in Seefahrt und Segelei und so kopierte man auch in anderen Ländern diesen neuen „schneidigen" Cutter-Stil, ohne den Formel-Hintergrund zu kennen. Bei diesem neuen Typ der »Planke på Kant« Kutter war auch der Tiefgang zumeist größer als die Rumpfbreite.





Yachtentwicklung auf getrennten Wegen und hier im Vergleich:
Links Eggert Benzons breiter, aber schneller Spitzgatter VAAR mit dem Riss von 1867.
Rechts ein englischer »Plank på høj kant« Kutter (wie ein »senkrecht stehendes Brett«) Formelgemäß mit senkrechtem Steven und weit überhängendem Heck. MURIEL von 1883.



150 Jahre Regattasport auf der Flensburger Förde

Wie alles begann ...

In der Mitte des vorigen Jahrhunderts waren Lustboote und Gebrauchsboote in dieser Region identisch. Viele Menschen hatten ein Boot zur Fischerei für den Hausgebrauch, wie sie auch ein eigenes Stück Land hatten. So war es naheliegend, am Sonntag bei gutem Wetter eine Tour mit der Familie zu unternehmen. Bootlose Menschen konnten sich ein Boot bei einem Fischer leihen, der dann oft als kundiger Begleiter mitfuhr. Manche Fischerjolle und manches ausgediente Lotsboot wechselte bei Gefallen den Besitzer und wurde zur reinen Lustyacht. Andere zunächst als Lustyacht gebaute und genutzte Boote endeten nach dem ersten Überschwang wieder in der Fischerei.
Nur wenige gutsituierte Geschäftsleute hielten sich Yachten nach englischem Vorbild, denn die Zeiten in der Region der Fjorde waren in der ersten Hälfte des Jahrhunderts durch die diversen Kriege nicht besonders rosig. In England hingegen lief die Industrialisierung mit Volldampf und schuf die Grundlage für den Segelsport in großem Stil. In Belten, Sunden und Förden aber reichte es nur für die bescheideneren vorhandenen Kragejollen, Sund- und Beltboote, deren Linien bei Neubauten kopiert und zum Teil verfeinert wurden. Sie wurden mit Spriet-, Lugger- oder Gaffelrigg gesegelt, und die Zeichnungen und Stiche aus dieser Zeit zeigen ein buntes Durcheinander dieser Riggformen. Bootsbaumeister Eggert Benzon aus Nykøbing baut 1854 nach solchen Vorbildern die 26 Fuß COSAK, das erste dänische Boot, das nachweislich für den Segelsport gebaut wurde und 1855 an der ersten Regatta auf der Flensburger Förde teilnahm, schrecklich kenterte, sich aber stets als schneller Segler erwies.

Um eine weitere Probe seines Könnens zu geben, baut Eggert Benzon 1858 das Decksboot KALIFEN und experimentiert mit Linien der legendären Krydsjachten, die die Schmuggler das Fürchten lehrten. Benzon steigt mit seinen schnellen Konstruktionen auch im Handelsschiffbau innerhalb kürzester Zeit zum renommiertesten dänischen Schiffbaumeister auf und entwickelt den legendären Marstall-Schoner. Seine Segelboote stehen in der Tradition der Boote von Hvaler- und Koster-Inseln und der Region Bohuslån an der norwegisch-schwedischen Küste: Sehr breit und füllig über Wasser und scharfes Unterwasserschiff. Linien, die einige Jahre später auch Colin Archer in Norwegen für seine legendären Rettungskutter übernimmt.

Benzon blieb dieser Linie treu. Er konnte sich nicht mit den englischen Kuttern »Plank på høj kant« anfreunden, die von England ihren Weg in die »Dänische Südsee« nahmen und die das Wasser scharf durchschnitten. (Kutter: to cut). Er wollte absolut seetüchtige, schnelle Boote bauen, die auf die heimischen Gewässer abgestimmt waren. Es dauerte noch lange bis man erkannte, das »Plank på høj kant« ein Irrweg in der Yachtkonstruktion war und ein schmaler Rumpf mit viel Tiefgang und nahezu parallel verlaufenden Bordwänden ein Schiff nicht unbedingt schneller machen.
»Mester Benzon« wurde zur Institution. Und er fand einen würdigen und erfolgreichen Nachfolger. Alfred Benzon, der Sohn seines Bruders, trat in seine Fußstapfen. In der fruchtbaren Periode der »klassischen Yachten« zwischen 1880 und den 1920ern entwickelte er sich zum herausragenden Konstrukteur. Er zeichnete beispielhafte Boote und war maßgeblich beteiligt an den dänischen und internationalen Vermessungsregeln.

Ein Schiff der Kategorie »Decksboote«, mit denen das Regattasegeln auf der Flensburger Förde begann, ist heute im Bestand des Museumshafens Flensburg und als Vorläufer des Segelsports auch Bestandteil der Sammlung »Klassische Yachten Flensburg«. Es ist die VAAR, ein Decksboot, wie es Eggert Benzon 1867 im Auftrag der Dänischen Regierung für die Bornholmer Lachsfischer gezeichnet hat. Man erkennt es am typischen »Versaufloch«, dem Vorläufer einer Plicht, und einer niedrigen und unverkleideten eichenen Schanz. Es wurde 1956 als wohl letztes Boot nach »Mester Benzons« Plänen in Ranzausminde ohne Motor gebaut und diente so noch bis 1977 im Svendborg-Sund seinem 80-jährigen Kapitän Lorenzen zur Fischerei und Freizeitsegelei.
Dieser alte Riss wurde 1867 Vorbild für die weitere Entwicklung »moderner« Yachten, und nicht nur Spitzgatter wie die von Berg, Utzon oder Max Oerts stehen in dieser Tradition.

Rainer Prüß

Das Bornholmer Lachsboot VAAR, Benzons Riss von 1867. Mittschiffs die Luke für die Bünn sowie zwei seitliche Lukenöffnungen, aus denen heraus die Langleinenfischer den Lachs fingen.

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.

Hoher Besuch

Bildbetrachtung *von Rainer Prüß*

Nein, es handelt sich nicht um eine Aufnahme vom Dampf-Rundum. Flensburg hat hohen Besuch. Aber nicht der Kaiser, sondern die KAISER liegt am Schiffbrückkai. Die Postkarte weist das Jahr 1922 aus. Schneeweiß präsentiert sich der elegante Gast. Er ist sicher drei- bis viermal so lang wie unsere ALEXANDRA. Vielleicht ein bißchen groß für die angestrebte Dampfersammlung im HISTORISCHEN HAFEN, aber sehr eindrucksvoll. Wir wissen wenig über den Anlaß des Besuches. Flensburg ist mit Kind und Kegel auf den Beinen, um das große Schiff in Augenschein zu nehmen. Sollte man schon in den Zwanzigern des letzten Jahrhunderts den Empfang von »Kreuzfahrern« geprobt haben? KAISER als Vorkoster, als Testschiff sozusagen? Es wundert einen ja nichts mehr und von der Größe her kann die KAISER es ja lange mit einer BREMEN aufnehmen. Dampft sie noch, oder dieselt sie schon? Vielleicht sind die Schiffe sogar von der gleichen Reederei? Unsere sachkundigen Leser werden das schon herausbekommen. Wir haben in der Vergangenheit immer gute Unterstützung erfahren und werden berichten, wenn wir mehr wissen über die Hoheit.

Hinter der KAISER am heutigen Liegeplatz der ALEXANDRA liegt ein großes Vollschiff. Um diese Zeit wohl auch schon ein eher seltener Gast im Flensburger Hafen. Vielleicht gehört es zum kaiserlichen Begleittroß.

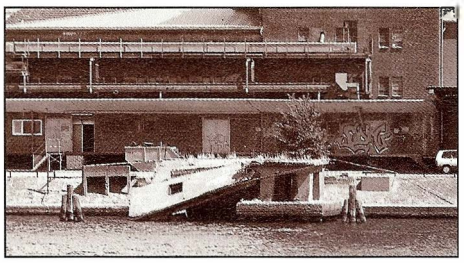
Gleich dahinter im Bereich des Bohlwerks des Museumshafens hat ein kleiner 3-Mast-Schoner festgemacht und auf dem Vorfeld des Museumshafens, auf dem heute die Museumswerft liegt, sind noch die schwarzen Bretterwände des Kohlenlagers von Heinrich Schmidt auszumachen. Ganz links an der Bildkante unterm Horizont zeigt sich dann der halbe Giebel der Gaststätte Störtebecker beim Schiffahrtsmuseum. Dahinter am Horizont die »Kathedrale« der Stadtwerke, die hier noch mit dem alten Schornstein zu imponieren versuchen.

Auf der Hafenostseite fällt der Blick im Hintergrund auf das heute noch dort vorhandene ziegelgemauerte Lagerhaus. Die großen Silos der Raiffeisen HaGe sind noch nicht erbaut, aber an der rechten Bildkante zeigt sich eindeutig der umgepflanzte »Gavin-Schuppen«, die recycelte Flugzeughalle der Marineflieger, die bis Ende des ersten Weltkrieges in Fahrensodde stand und hier jetzt als Hafenlagerhaus umgenutzt wird. Links davon der leider abgebrannte hölzerne Rothermund-Schuppen. Schiffe, wie die davor liegende holländische Kuff oder Tjalk, gehörten noch bis in die 50er Jahre zu den oft gesehenen Gästen im Hafen. Der Hang des Ballastberges ist noch kaum bewaldet. Aber Ballastsand wird sicher kaum noch gewonnen worden sein, auch wenn sich auf dem Bild noch unbewachsene Kiesabbruchflächen zeigen.

Im Bildvordergrund links steht eine ganze Reihe kleiner Gebäude. Wer weiß noch etwas über die Funktion dieser immer wieder auf den alten Fotos dokumentierten Kleinode auf der Schiffbrücke? Büro des Hafenkapitäns? Eisenbahn-Dienstgebäude? Wir wissen es nicht. Direkt vor dem größten dieser Pavillons steht ein hoher Signalmast für die Schiffahrt. Das spricht wohl eher für ein Dienstgebäude des Hafenamtes. Beim kleinen Ziegelhäuschen vorne wird der Einblick in die Tür durch einen Bretterzaun verwehrt. Wahrscheinlich eine Toilette für Seeleute, Hafenarbeiter und kleine Flensburger Jungens, die ja auch gerade direkt davor stehen. Gibt es noch jemanden, dem diese Gebäude aus eigener Anschauung vertraut sind? Wir sind gespannt.

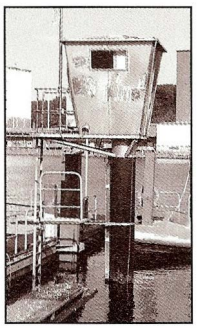
Flensburger Impressionen

Flensburg muß Kreuzfahrern etwas bieten, und es können nur Attraktionen präsentiert werden, die den hohen Anforderungen von Weltenbummler entsprechen. Wir schrieben schon im letzten Heft (19) über die Kreuzfahrer-Plattform auf der Hafenostseite, die in einem mehrjährigen Kultivierungsprogramm mit städtischer Hilfe begrünt und biotopgemäß hergerichtet worden war. Für einen besseren Zugang schlugen wir einen Hublift vor. Dieser Vorschlag wurde jetzt von den Maßnahmen des Hochbauamtes noch übertroffen. Es erging offensichtlich ein Planungsauftrag an den renommierten Architekten Frank Gehry, der für seine dekonstruktivistische Architektur mehrfach ausgezeichnet wurde. Gehry hat hier in Zusammenarbeit mit den städtischen Planern eine eindrucksvolle Modifizierung des historischen Bauwerkes vorgenommen und einen wasserseitigen Segler-Zugang geschaffen, der die Idee einer Rampenlösung aufnimmt und damit einen weiteren städtebaulichen Akzent am Ostufer setzt. Auch hier wird wieder deutlich, wie bei behutsamem Umgang mit alter Bausubstanz mit wenigen Mitteln und planerischem Beharrungsvermögen im Bereich öffentlichen Bauens eindrucksvolle Lösungen geschaffen werden können. *R.P.*



Dekonstruktivismus auf Weltniveau

Fast unauffällig steht der Turm direkt am Schwimmsteg der Wasserschutzpolizei. Das eindeutige Styling kennzeichnet das Gebäude als reinen Funktionsbau, wenngleich die liebevolle Detailgestaltung auf einen engagierten Architekten verweist. Viele haben schon gerätselt. Ist dies die neue wasserorientierte Erweiterung der Phänomenta? Ein Hochsitz für die Kormoran-Jagd? Eine kleine Aussenstelle für den investigativen Journalismus eines namhaften sh-verlages, der sich klein schreibt? Eine verkleinerte Ausgabe der »Roten Laterne«, also ein Mini-Bordell? Alles falsch. Es handelt sich allzu offensichtlich um eine originalgetreue Nachbildung der berühmten Wachtürme an den berühmt berüchtigen Grenzen der DDR. Nostalgie? Oder Diensteifer? Sollte die Wasserschutzpolizei hier auf Horchposten sitzen? WaschPo statt VoPo? Segler beobachten? Oder den Wasserstand? Sollte gar das Hochbauamt mit seinen Erfahrungen bei »klärenden Prozessen« hier mit einem »Aufklärungsgebäude« Schützenhilfe geleistet haben? Mit einer echten DDR-Replik? Es ist offensichtlich: Nach dem Scheitern des engagierten Projektes »Aufbau-Ost« in den neuen Ländern wird der »Aufbau-Ost« jetzt in Flensburg realisiert. Im Bereich »Hafen-West«. Wir bauen uns unseren eigenen Osten. Im Westen. So wie er uns gefällt. Basta! *R.P.*



Wachturm in Flensburg

Die FSG hat die Nase vorn. Hier wird die Nase nicht gepudert, sondern gespritzt. Spritzarbeiten in luftiger Höhe am Bulb. Unten: Blick von Achtern unter den Rumpf.

Bis zum 11. September 2005 zeigte das Flensburger Schiffahrtsmuseum eine Sonderausstellung, die sich der aktuellen Entwicklung der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft widmete und von über 9000 Besuchern besichtigt wurde.

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 der 1980er Jahre heraus.

Der neue Kurs, zunächst 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 RoRo-Fähren Ende der 90er Jahre abgelöst. Seit dem wurden 19 Schiffe abgeliefert, Frachtfähren für türkische, dänische und britische Auftraggeber. Jüngst wurden Verträge mit einer belgischen, sowie mit einer kanadischen Reederei abgeschlossen. Diese Erfolgsgeschichte sichert den Mitarbeitern eine Arbeitsplatzgarantie bis 2009.

Mit dem neuen ROPAX-Schiff befinden sich die Werft und ihre Schiffbauer auf dem Weg in die Zukunft. Den Schwerpunkt dieser Ausstellung bildeten die letzten 15 Jahre der Werftentwicklung, die als eine große Herausforderung verstanden wurde, brachte doch der Umbau der FSG zur modernen, auf Serienbau zugeschnittenen Werft große Einschnitte und Veränderungen für Planung, sowie Fertigung mit sich. In einem kurzen Rückblick auf die Geschichte der FSG erfährt der Besucher dieser Ausstellung aber auch, dass der hiesige Schiffbau bereits gegen Ende des 19. Jahrhunderts mit der Hinwendung zum dampfgetriebenen Stahlschiff einer zukunftsträchtigen Platzierung auf dem europäischen Markt entgegensah. Bereits 30 Jahre nach der Gründung der FSG konnte sie mit der „Neuen Werft" einen vergrößerten Betrieb im Ostseebad übernehmen; auf der sogenannten „Alten Werft" verblieben bis 1969 die Werkstätten für die Schiffsausrüstung und Reparaturarbeiten.

Nicht nur führende Reedereien Deutschlands gehörten zu den Kunden der FSG, auch zahlreiche namhafte Reedereien im Ausland, vorwiegend aus Skandinavien, orderten hier ihre Schiffe. In den ersten Jahrzehnten waren es aber vor allem Flensburger Reeder gewesen, deren Neubauten für Beschäftigung sorgten. Wegen des regen Schiffsverkehrs auf der Flensburger Förde wurden auch Reparaturarbeiten fällig, so dass sich die Werft nicht nur selbst ein Schwimmdock zulegte, sondern es auch in ihr damaliges Bauprogramm aufnahm. Als eine der ersten deutschen Werften stieg die FSG 1908 in den Tankerbau ein. Während des Ersten Weltkrieges wurde die FSG auch zum Marineschiffbau herangezogen. Ansonsten baute sie kleine und mittlere Trampdampfer bis hin zu großen Linienfrachtern mit hochwertiger Ausstattung.

Die Weltwirtschaftskrise von 1929 und die Kapitulation von 1945 setzten dem Schiffbau auch in Flensburg sehr zu. Während des Krieges waren beide Werftareale Bombenangriffen ausgesetzt gewesen, zuletzt am 19.5.1943. Nach dem Krieg unterlag die FSG den Bestimmungen des Kontrollratsgesetzes Nr. 24, da der Schiffbau zunächst zu den verbotenen Industrien zählte. Erste Lichtblicke für die Zukunft ergaben sich, als von alliierter Seite her 1948/49 der Bau von Fischdampfern und von Frachtschiffen der „Potsdam-Klasse" freigegeben wurde. Damit endete auch für die FSG die Kohle-Dampfer-Ära! Zum erfolgreichsten Schiff auf der Werft entwickelte sich nun der „Deutsche Mehrzweckfrachter", der Weg zum Container-Schiff begann, und 1969 wurde auch der Ausrüstungs- und Reparaturbetrieb auf das Gelände der Neuen Werft verlegt. An die Stelle des bisherigen Mehrheitsaktionärs Thyssen trat ab 1976 die Harmstorf-Gruppe. 1982 fusionierten sie und die FSG. Dabei verlor die Stadt Flensburg ihre Sperrminorität. Um auch in Zukunft den ständig steigenden Bedingungen im internationalen Schiffbau gewachsen zu sein, nahm die FSG damals ein etwa 50 Millionen DM teures Modernisierungsprogramm in Angriff. Es wurde u.a. eine Schiffbauhalle gebaut, die damals zu den größten in Europa zählte. Dadurch wurden die Schiffbauzeiten um 25 % verkürzt und der Bau von Panmax-Schiffen möglich. Fast wäre die FSG, die schon manche Krise überstanden hatte, 1986 zusammen mit der Harmstorf-Gruppe in Konkurs geraten. Dank eines Überbrückungskonzeptes, das mit harten Konsequenzen auch für die Belegschaft einherging, und der Übernahme der Werft durch die Lübecker Reederei Egon Oldendorff im Jahr 1990 konnte die FSG gerettet werden. Schon damals begann für dieses Flensburger Traditionsunternehmen, unter ihrer alten Flagge und dem alten Namen, eine neue Zukunft! Inzwischen hat sich die FSG zur reinen Neubau-Werft verschlankt, das Reparaturdock wurde 1993 nach Bangkok verkauft und mit dem Serienschiffbau wurde Ernst gemacht. Der Neuanfang glückte. Nach fast zweijähriger Entwicklung und Bearbeitung begann am 11. Dezember 1992 der Bau der ersten von zwei Ecoboxen für eine chinesische Reederei. Bereits damals lautete das Motto: besser, schneller, billiger werden, um am Weltmarkt auf Dauer bestehen zu können! Dahinter stand der Anspruch, ein Drittel mehr Produktivität zu bringen, verteilt auf alle Schultern. 3,5 Millionen DM flossen als Investition in das Unternehmen. Computer-Hilfe für die Konstruktion und modernere Schweißanlagen setzten neue Maßstäbe. Mit dem Bau der ersten Ecobox, die als „Trade Sol" der Reederei Sinotrans am 26. April 1994 übergeben wurde, konnte die FSG dem Weltmarkt ein Schiff präsentieren, das erheblich mehr Tragfähigkeit und Laderauminhalt aufwies, als vergleichbare Containerschiffe mit ähnlichen Hauptabmessungen. Da die Rumpfform ein hohes Tempo bei günstigem Kraftstoffverbrauch ermöglichte und der Kunde nach Art eines Baukastensystems bei zwölf Grundvarianten die Auswahl speziell für seine Anforderungen treffen konnte, kamen die Aufträge, auch dank der Reederei Oldendorff, deren 75jähriges Firmenjubiläum in das Jahr 1996 fiel und deren Einsatz der FSG in kurzer Zeit wieder Reputation verlieh. Ein dramatischer Nachfrage-Wandel erforderte dennoch ein Umdenken ab 1996. Ein neues Produkt, die C-Box, wurde entwickelt, äußerste Anstrengungen von den Konstrukteuren bis zum Werker auf dem Helgen verlangt. Im Jahr des 125-jährigen Bestehens der FSG, 1997, wurde die letzte Ecobox (Bau-Nr. 694) abgeliefert, die C-Box, die neue Compact-Box, auf Kiel gelegt. 6 Schiffe dieses Prototyps orderte der Gesellschafter Oldendorff selbst. Wieder musste kräftig investiert werden für die Produktion des neuen FSG-Serienschiffes, das für den Container-Zubringer- und Verteilerdienst gedacht war. Der Neubau der Hallen für die Profilschneideanlage, sowie für die Strahl- und Konservierungsarbeiten war ein deutliches Zeichen dafür, die Modernisierung des Unternehmens weiter voranzutreiben. Bis 1999 war die Werft ausgelastet, da der Bau eines Einsatzgruppenversorgers für die Bundesmarine und zwei Bargen zum Auftragsvolumen gehörten. Als Optionen für die Zeit danach, also für den Beginn des nächsten Jahrtausends galt, entweder die C-Box weiterzubauen oder eine Serie von Mehrzweckfrachtern aufzulegen. 1998 stürzte der Frachtmarkt in eine schwere Krise. Der FSG, auf der Suche nach einer Marktnische, gelang es noch im selben Jahr, Verträge für den Bau von zwei RoRo-Schiffen abzuschließen. In den 90er Jahren war eine Zunahme an RoRo-Tonnage zu beobachten gewesen, ein Bedarf an neuen Schiffen vorhanden! Mit der türkischen Reederei UND fand sich der erste Kunde. Bis heute hat sie 12 Neubauten geordert, und sie ist inzwischen als „U.N Ro-Ro" Marktführer im Trailerverkehr zwischen der Türkei und Italien geworden. „Die bei der FSG gebauten Frachtfähren zeichnen sich aus durch hohe Geschwindigkeit dank schlanker Form. Die Formgebung des Schiffes reduziert den Geschwindigkeitsverlust ⇒ bei Seegang. Das Rollverhalten wird durch Stabi-

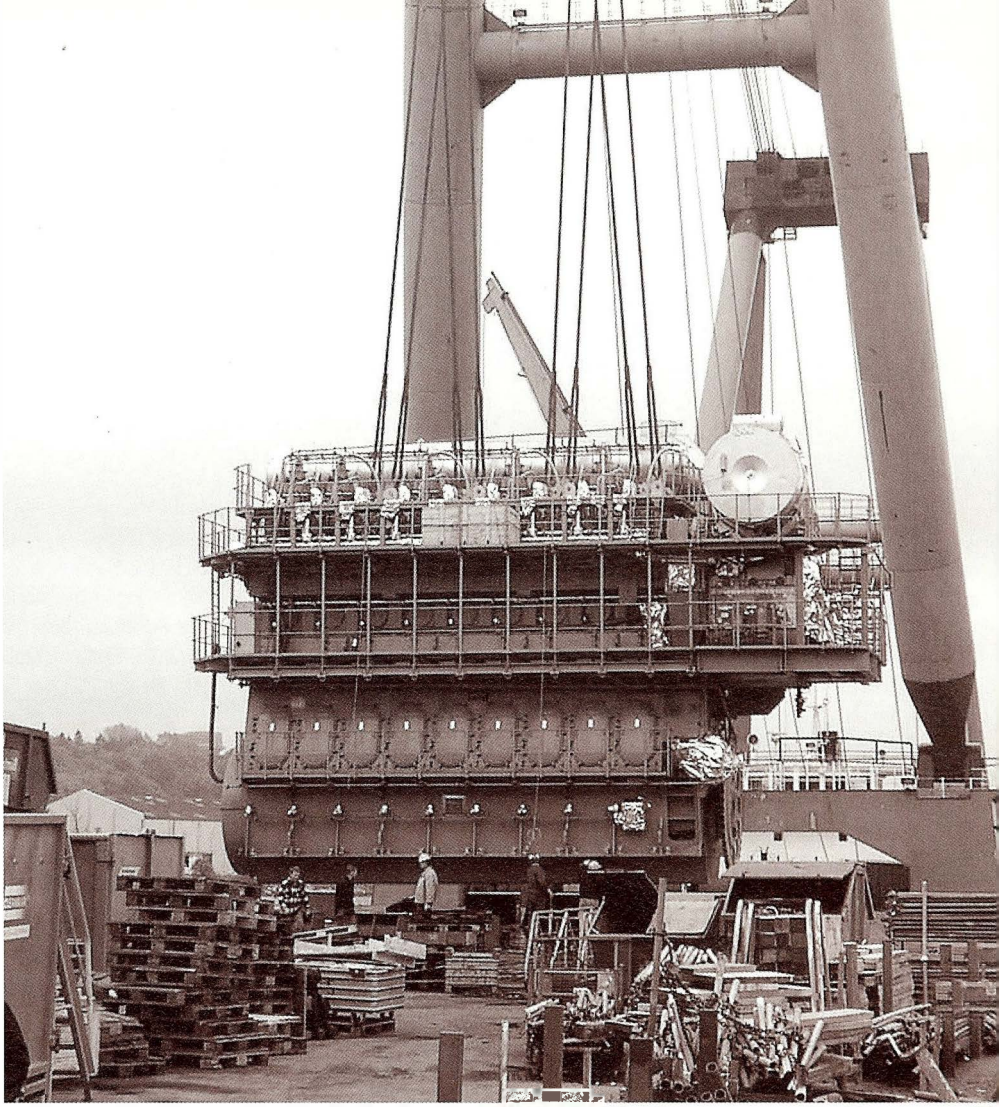
lisierungstanks drastisch verbessert. Jeder Frachter kann 180 Lastwagen-Auflieger oder Roll-Trailer (mit 2 Containern übereinander) aufnehmen. Die Maße der Neubauten: Länge 193 m, Breite 26 m, Seitenhöhe 16,7 m, Tiefgang 5,7 m. Die Hauptmaschine mit 2 x 8.400 kW Leistung erbringt eine Geschwindigkeit von 21,7 Knoten. Zwei Motorenanlagen mit Verstellpropellern verleihen gute Manövrierfähigkeit" (aus: FSG-Journal, 31, 1998). Der Jahrhundertwechsel hat dann auch eine überzeugende neue Phase im Schiffbau bei der FSG eingeläutet. Bis heute sind 20 Frachtfähren abgeliefert worden, insgesamt wurden seit 1998 Aufträge für 30 RoRo-Fähren akquiriert. Unter den Kunden befinden sich neben der türkischen U.N RoRo die DFDS Tor Line (Det Forenede Dampskibs-Selskab) mit 6 Aufträgen, die Smyril Line auf den Faröer-Inseln, die belgische Reederei Cobelfret mit Sitz in Antwerpen und die kanadische Fährreederei BC Ferries in Vancouver. Die erste Fähre für die DFDS Tor Line, die „Tor Magnolia", bekam den begehrten „Ship-Pax Award". Die „Norröna" der Smyril Line war das erste, von der FSG entworfene und konstruierte RoPax-Schiff. Der Passagierbereich entspricht dem Standard eines Kreuzfahrtschiffes. Eine RoPax-Frachtfähre kann mehr als 12 Passagiere („Paxe") mitnehmen.

Noch Ende 2000 erhielt die FSG den Auftrag zum Bau von vier RoRo-Frachtern für das britische Verteidigungsministerium. Konzipiert wurden die Schiffe für Aufgaben des „Strategischen Seetransports" der britischen Streitkräfte. Auch die Bundeswehr hatte inzwischen 2 neue Marinehilfsschiffe bei der FSG geordert, die „Berlin" und die „Frankfurt am Main". Diese beiden Einsatzgruppenversorger sind die größten Schiffe, die zur Zeit bei der Bundesmarine im Einsatz sind. Interessant zu wissen, dass seit 1985 alle Aufträge für Neubauprojekte von Marinehilfsschiffen mit der FSG abgeschlossen worden sind. Im Jahr 2000 fiel auch die Entscheidung, für 8 Millionen DM die neue Paneelstraße mit Lage-Gegenlage-Schweißanlage zu bauen. Diese Zeit des Umbruchs verlangte auch andere Entscheidungen. Um die notwendigen Kapazitäten für den Bau der britischen Frachtfähre zu schaffen, überliess die FSG die Herstellung der „Norröna" der Flender-Werft in Lübeck. Das sollte aber am Vorhaben, selbst auch RoPax-Schiffe in Flensburg zu bauen, nichts ändern.

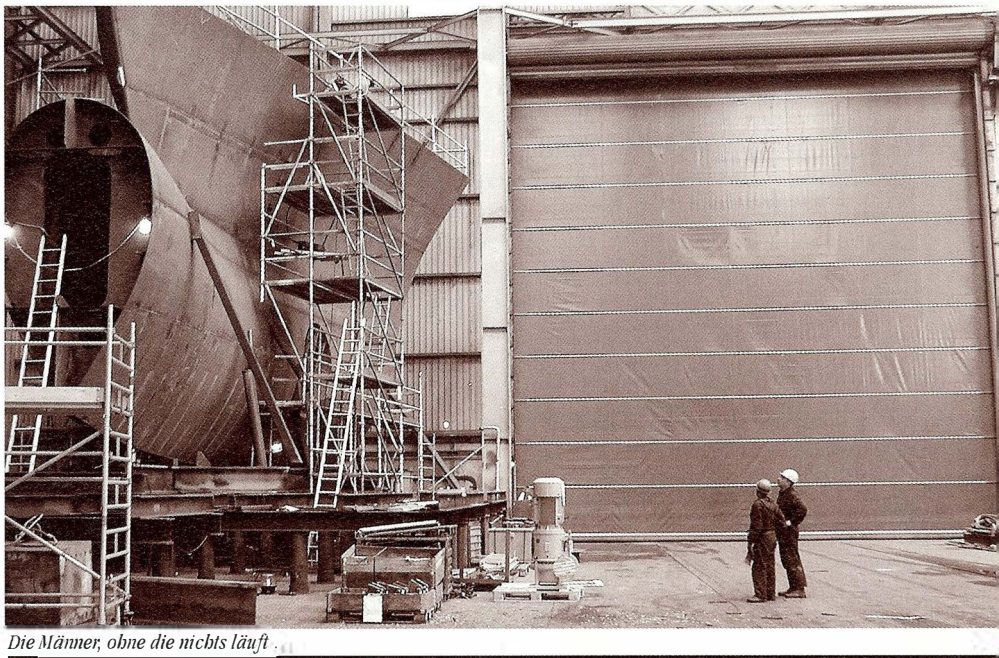
Als jüngster neuer Kunde konnte die kanadische Fährreederei BC Ferries gewonnen werden. Sie will in den kommenden Jahren die gesamte Flotte erneuern. Für diese Reederei plant die FSG den Bau von 3 Doppel-End-Fähren. Als RoPax-Schiff wird es neben PKW's und Lastwagen auch 1600 Tagespassagiere befördern.

Doch zunächst wurde jetzt im Juni mit der Fertigung des 6. RoRo-Schiffes für die dänische Reederei DFDS Tor Line begonnen. Die „Tor Ficaria" soll ein Jahr später abgeliefert werden. Der Klassenbeste ist allerdings die türkische Reederei U.N RoRo mit ihren 12 Schiffen; die größte Neubauserie der FSG seit ihrer Übernahme durch Oldendorff und somit eine Bestätigung für die strategische Ausrichtung dieser Flensburger Werft.

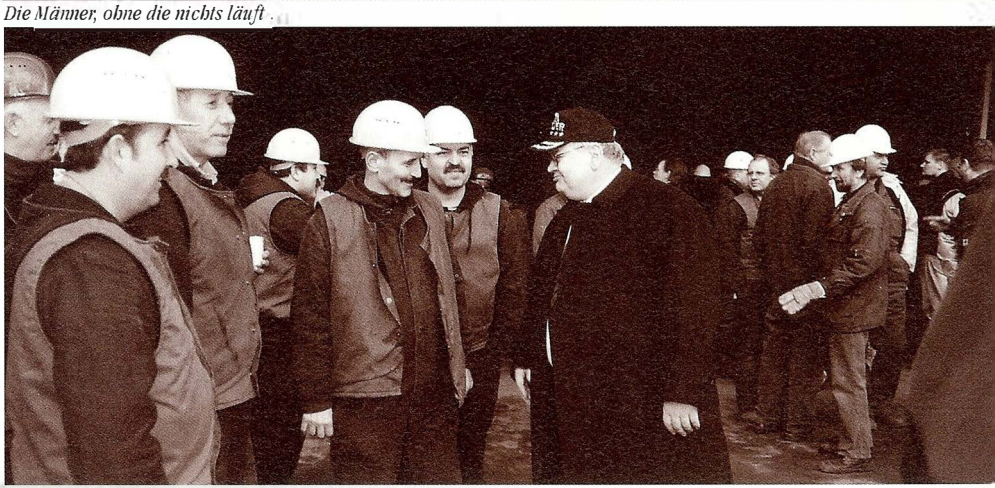
Dr. Jutta Glüsing
Flensburger Schiffahrtsmuseum



Die Hauptmaschine hängt am Kran. Man beachte die Größe im Verhältnis zu den Männern unten am Motorblock.



Die Männer, ohne die nichts läuft

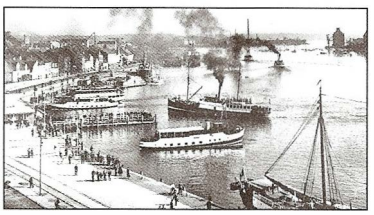


Wiedersehen mit „Forelle“

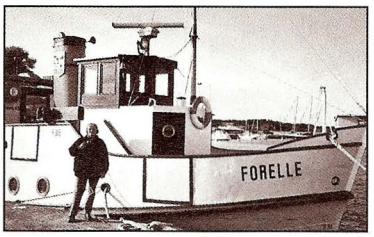
Ein Urlaubserlebnis der besonderen Art …

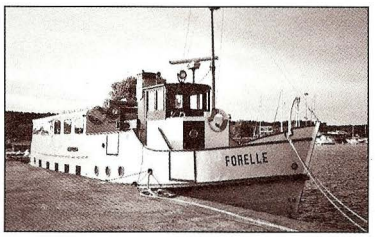
„Seit einigen Jahren machen mein Mann und ich Urlaub in Nida (früher Nidden, Kurische Nehrung, Litauen). Unser erster Weg führt immer zu dem kleinen Hafen, in dem neben einigen Fischkuttern und Segelbooten mehrere kleine Schiffe (Kuhrenkähne, Motorboote u.ä.) liegen, die Rundfahrten für Touristen auf dem Kurischen Haff anbieten.
Als wir vor zwei Jahren zum Hafen kamen, entdeckte ich schon von weitem ein Schiff, das in den Jahren zuvor nicht in Nida gelegen hatte. Ein kleines, weißes Schiff, dessen Umriss mir irgendwie bekannt vorkam, denn er erinnerte mich sehr an die „Ellen“ – „Libelle“ und „Forelle“, mit denen ich in den 50er Jahren von Glücksburg nach Flensburg zur Schule gefahren war. Aber wie sollte eines dieser Schiffe nach Litauen gekommen sein? Oder gab es vielleicht ein weiteres Schwesterschiff? Die Sache mußte ich sofort untersuchen, und je mehr ich mich dem Schiff näherte, desto aufgeregter wurde ich. Und siehe da – als wir vor dem Schiff standen, war es wirklich die gute alte „Forelle“, die dort lag. Schön sah sie aus, gut in Farbe, sauber und ordentlich. Der Heimathafen „Flensburg“ war weiß übermalt und durch „Nida“ ersetzt, aber der Name war der alte, und auch sonst hatte sich, soweit man es von außen beurteilen konnte, nicht sehr viel verändert. Leider war niemand an Bord, so daß wir nicht auf's Schiff konnten. Da ich gerne wissen wollte, wie die „Forelle“ nach Nida gekommen war und welche Pläne der Eigner hatte, gingen wir täglich zum Hafen. Eines Tages war ein junger Mann an Bord, der leider sehr wenig deutsch sprach. Als ich erzählte, daß ich vor über 50 Jahren mit der „Forelle“ zur Schule gefahren sei, bat er uns sofort an Bord und zeigte uns das Schiff. Die Restauration, in der wir immer unsere Schularbeiten gemacht hatten, ist völlig verändert. Ein Bartresen mit großen Spiegeln befindet sich an der einen Seite, Tische und Stühle sind natürlich neu, aber an den Wänden hängen alte Fotos aus Flensburg und Buxtehude, wo die „Forelle“ auch einige Jahre lag. Der junge Eigner, der das Schiff zusammen mit seinem Onkel gekauft hat, erzählte uns, daß er Fahrten auf dem Haff bis nach Klaipeda für Touristen anbieten wollte. Zur Zeit würde er nur für geschlossene Gesellschaften fahren; wenn wir mitfahren wollten, sollten wir uns einfach unter eine Gruppe mischen, aber leider klappte das nie. Aber in diesem Jahr wurde eine Fahrt von Nida nach Juodkrante (Schwarzort) angeboten, die wir natürlich sofort buchten. Bei strahlendem Sonnenschein fuhren wir zwei Stunden auf dem Haff. Wir saßen am Heck, wo die besten Plätze sind, und es war wirklich wunderschön. Für mich war es das schönste Urlaubserlebnis, und ich freue mich schon auf das nächste Jahr, wenn wir wieder mit „Forelle“ in See stechen.“

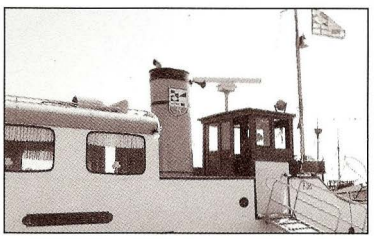
von Elke Pirck aus Seevetal,
geschrieben ans
Flensburger Schiffahrtsmuseum



Die „Forelle“ – einst als Fährschiff auf der Flensburger Förde unterwegs – jetzt liegt sie im Hafen von Nida/Litauen.



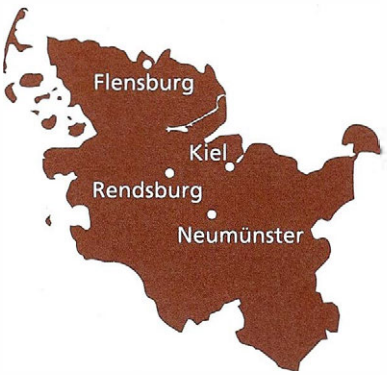




EHLER
ERMER
&
PARTNER

WIRTSCHAFTSPRÜFER
STEUERBERATER · RECHTSANWÄLTE

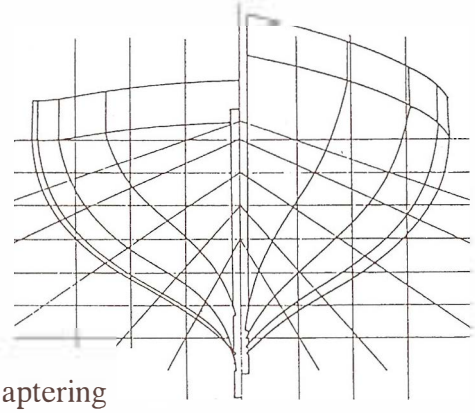
Wir sind mit derzeit
22 Wirtschaftsprüfern,
Steuerberatern und
Rechtsanwälten
sowie weiteren
90 qualifizierten Mitarbeitern
eine der führenden
wirtschaftsberatenden
Sozietäten
in Schleswig-Holstein.



www.eep.info

FLENSBURG
KIEL
NEUMÜNSTER
RENDSBURG

Kvalitetsarbejdeudføres af faglært bådebygger



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

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

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

DAMPFER „ALEXANDRA"

Förderverein Salondampfer „Alexandra" e.V.

Der Förderverein Salondampfer „Alexandra" e.V. hat es sich zur Aufgabe gemacht, das Schiff zu erhalten, den Schiffsbetrieb zu sichern und zu dokumentieren. Der Verein hat ca. 450 fördernde Mitglieder und wird vom Kuratorium Salondampfer „Alexandra" unterstützt und von der „Flensburger Sparkasse" gesponsert. Alle Beteiligten arbeiten ehrenamtlich bei der Durchführung der Vereinsaufgaben.

Das Schiff als fahrfähiges, technisches Kulturdenkmal zu erhalten, erfordert neben dem großen persönlichen Einsatz, eine Menge Geld. Helfen Sie mit, dieses schöne Schiff zu erhalten. In der Saison von Mitte Mai bis Anfang Oktober können Sie bei öffentlichen Fahrten Dampfschifffahrt erleben. An Deck, im Salon oder in der Restauration werden Sie zurückversetzt in die „gute alte Zeit" der „Petuhtanten". Übrigens trugen damals fast alle Damen einen Hut und sprachen das für Flensburg typische „Petuh".

Wäre die „Alexandra" nicht da, hätten Sie garantiert gesagt: Sie fehlt! Die „Alexandra" kann für Gästefahrten oder maritime Großveranstaltungen gechartert werden. Für den Service an Bord sorgt die Besatzung. Auf Wunsch Vollservice (Bustransfer, Hotelreservierung, Programm, Musikunterhaltung, Catering ...)

Preise nach Vereinbarung.

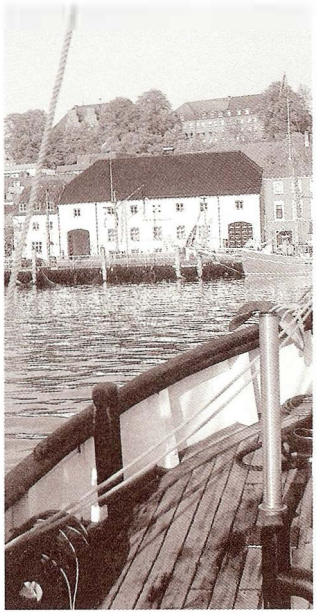
Willkommen an Bord!

Flensburger Sparkasse
fördert den
Salondampfer „Alexandra"

SALONDAMPFER ALEXANDRA

...und die Saison geht weiter!

FLENSBURGERSCHIFFAHRTSMUSEUM



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

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

FLENSBURGER SCHIFFAHRTS MUSEUM

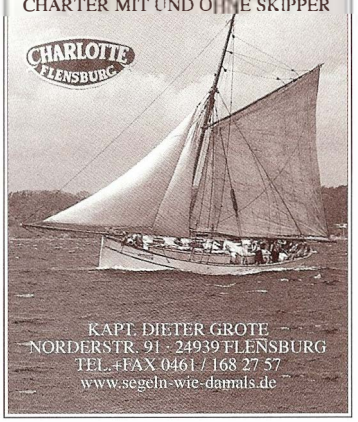
RUM-MUSEUM

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

Wollen Sie Ihr Schiff verkaufen?
Haben Sie oder suchen Sie?
Hier ist der richtige Platz
für Ihre maritimen Angebote
oder Gesuche.

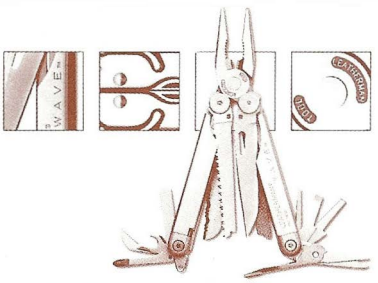
Fördeverlag,
Tel: 0461 90 21 90

SEGELN WIE DAMALS!
CHARTER MIT UND OHNE SKIPPER



KAPT. DIETER GROTE
NORDERSTR. 91 · 24939 FLENSBURG
TEL.+FAX 0461 / 168 27 57
www.segeln-wie-damals.de

LEATHERMAN®
any time | anywhere | any job



Aug. Clauberg

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

Jörgen Bracker

Zeelander

Der Störtebeker-Roman

Johannes Zeelander wächst im Waisenhaus in Wismar auf, sein bester Freund heißt Claus Störtebeker. Ihre Schicksalswege bilden den Stoff für einen Roman, der politische Querelen und klerikale Machenschaften zu einem packenden Zeitgemälde verknüpft.
Jörgen Bracker lässt die Epoche der aufblühenden Piraterie und niedergehenden Hanse wieder auferstehen. Zeelander, der zum obersten Schiffsbauer Hamburgs aufsteigt, muss erleben, wie Familie und Freunde der Stadt verwiesen, den Kapergruppen um Störtebeker in die Arme getrieben und schließlich am 22. Oktober 1400 hingerichtet werden. Das Leben des Freibeuters Störtebeker und sein Tod haben die Fantasie von Historikern und Laien immer wieder beflügelt. Bracker kennt alle Fakten, alle Legenden, und kommt mit diesem Roman der Wahrheit über den Mythos Störtebeker näher als alle Wissenschaft.

450 Seiten, gebunden
mit Schutzumschlag
Verlag Murmann
ISBN 3-938017-42-2
EUR 19,90

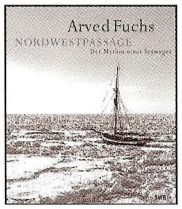
Günter Strempel

Flensburg, Förde und viel Meer

Der Erlebnisführer für Kinder

Augen auf und los! Flensburg und die Förde so entdecken, dass es Kindern Spaß macht. Wie das geht, zeigt dieses ungewöhnliche Buch. Mit seinen bunten Illustrationen und kurzen, informativen Texten spricht es Mädchen und Jungen direkt an. Rätsel, Spiele und ein Ausschneidebogen machen Lust, sich aktiv mit der Region zu beschäftigen. Unglaublich, wie viele spannende Erlebnisse möglich sind, wenn man sich auf den Weg macht und dieses Buch mitnimmt. Ein Buch für Entdeckungshungrige, illustriert von Claudia Rastetter, Rudolf Richardt und Oliver Wilking.

80 Seiten, farbig
Verlag Günter Strempel
ISBN 3-9810409-1-0
EUR 9,90



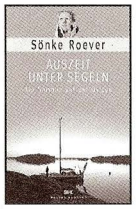
Arved Fuchs

Nordwestpassage

Der Mythos eines Seeweges

Die Nordwestpassage, der Seeweg entlang der Nordküste des nordamerikanischen Kontinents, ist die kürzeste und damit schnellste Verbindung für Schiffe nach Japan oder Indien, zumindest theoretisch. Praktisch ist sie bis auf wenige Monate kaum passierbar; extreme Kälte, ein Gewirr aus Inseln, Passagen und Riffen, Stürme, ewiges Zwielicht und nicht zuletzt Eis versperren den Weg. Dennoch suchte man schon vor 500 Jahren nach dieser Passage und war damals ebenso wie heute von ihrer wirtschaftlichen Bedeutung überzeugt. Nicht umsonst haben sich unzählige berühmte Expeditionen ihrer Erforschung gewidmet, bis es Amundsen schließlich vor 100 Jahren gelang, die Passage zu bezwingen. Durch die globale Erwärmung scheint sich jedoch der Charakter der NWP zu verändern. Das Eis geht stellenweise zurück. Arved Fuchs hat erst im letzten Jahr die Passage erneut durchfahren. Statt eines reinen Erlebnisberichtes stellt er diesmal erzählend Interessantes und Spannendes über den faszinierenden Mythos der Passage in den Vordergrund. Großformatige Doppelseiten lassen neben dem reich bebilderten Text die Schönheit und Faszination dieses kalten Landstrichs vor dem Betrachter entstehen.

192 Seiten, 200 Farbfotos
3 Karten, mit Schutzumschlag
Delius Klasing Verlag
ISBN 3-7688-1675-3
EUR 26,00



Sönke Roever

Auszeit unter Segeln

Ein Sommer auf der Ostsee

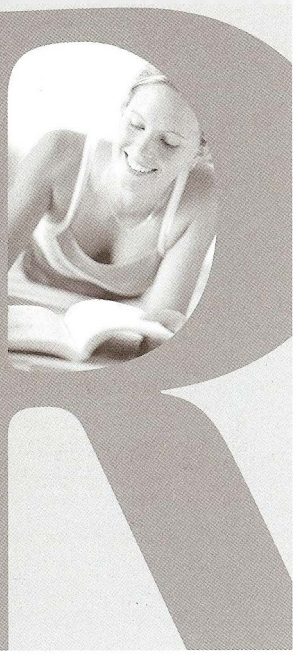
Sönke Roever und Helmut Adwiraah kennen sich seit der Schulzeit und segeln seitdem miteinander. Nach einigen Jahren Studienzeit und Berufsarbeit beschließen sie, sich einen Traum zu erfüllen und einen Sommer lang die Ostsee zu umrunden. Ihr Törn beginnt in Hamburg, führt über Rügen, Hiddensee und Bornholm nach Polen, wo sie am 1. Mai 2004 die Feierlichkeiten zum EU-Beitritt miterleben. Ihr geplanter Abstecher nach St. Petersburg wird durch Motordefekt und Bruch im Rigg vereitelt. Nach einigen Schwierigkeiten erreichen sie über die Åland-Inseln und entlang der finnischen Westküste die nördlichste Stadt der Ostsee, Haparanda. Dann geht's an der schwedischen Küste über Stockholm wieder Richtung Süden. Nach der Passage durch den Göta-Kanal richten sie den Bug ihrer HIPPOPOTAMUS nochmals nach Norden, um Oslo und von dort aus die alte Hansestadt Bergen zu besuchen. Nach einer anstrengenden Kreuz im stürmischen Kattegat erreichen sie nach fünf Monaten wieder heimatliche Gefilde. Intensiv erlebt und erfrischend locker beschrieben, regt dieser Reisebericht, gewürzt mit Anekdoten über Land und Leute und gespickt mit seglerischen Tipps, zum Nachmachen an und zum Nachdenken darüber, was für einen selbst im Leben wichtig ist.

296 Seiten, 57 Farb- u. 34 s/w-Fotos
11 Karten, Delius Klasing Verlag
ISBN 3-7688-1685-0
EUR 22,90

Bücher :Rüffer

Holm 19-21 · 24937 Flensburg
Telefon 04 61-140 40 60
Telefax 04 61-140 40 616
rueffer@buecher-in-flensburg.de

Rüffer hat das Wort.



WILLOW WREN auf der FLENSBURGER RUM REGATTA. Es ist sehr wahrscheinlich, dass sie schon 1887 bei den englischen Ausscheidungsregatten um den Americas Cup teilgenommen hat.

KLASSISCHE YACHTEN FLENSBURG

Gentlemen never go winward...

Wenn wir angesichts des America's Cup über Segelnationen reden, dann müssen wir neidlos einsehen, dass sich Deutschland ganz hinten anstellen muss. Und auch wenn wir dann noch den Faktor Tradition hinzunehmen, treten wir in einer imaginären Rangliste hinter England, USA, und Holland auch eher spät in Erscheinung.

Der Segelsport als Betätigung der Massen wurde in Deutschland massiv von Kaiser Wilhelm II angeregt. Natürlich nicht ohne Grund, schließlich versuchte Wilhelm gerade Deutschland international als Seemacht zu positionieren und dabei, so seine Überlegung, war es hilfreich, wenn sich Deutschland auch für den Segelsport begeistert. (Davon zeugte auch die damals vorherrschende Matrosenmode bei Kindern.) Wilhelms Idee, die Seefahrt, auch die militärische, durch Sportsegeln zu befruchten, war nicht neu. Wilhelm selbst ließ sich durch Teilnahmen an englischen Regatten für den Segelsport begeistern, schließlich erwarb er auch einige englische „Gentleman-Yachten", wie z. B. 1891 die THISTLE, die dann in METEOR umgetauft wurde, um an Regatten im Solent, dem Seegebiet rund um die Isle of Wight an der Südwestküste Englands, teilzunehmen.

In England ist die Tradition des „Yachting" weitaus älter. Das „Wettsegeln" erfanden wahrscheinlich Fischer, die nach dem Fang versuchten, als erster wieder im Hafen zu sein, oder Lotsen, die die Konkurrenz beim „Race" um den Frachtsegler schlagen wollten. Aus der täglichen Arbeit und aus dem typisch englischen „knack for sports" (Begeisterung für Sport), verbunden mit der ebenso typisch englischen Wettbegeisterung, entstanden bald die ersten Segelregatten. Die erste Regatta, in der es um einen Pokal ging, gestiftet vom Prince of Wales, war die der „Cumberland Fleet" von 1749. Der englische Hochadel befand sich damals in der angenehmen Situation, viel Geld und viel Zeit zu haben und ließ sich daher die ersten Yachten bauen, um an Regatten teilzunehmen, natürlich nur mit bezahlter Crew. Da zu dieser Zeit Werften in erster Linie Berufsschiffe bauten, basierten die ersten Yachten auf Konstruktionen der Berufsschifffahrt. So beeinflußte das Design der englischen Smacks, nicht nur das Schiffsdesign europäischer Fischereischiffe, sondern auch das Design der ersten Yachten. Typisch englisch war dabei die Konzentration auf ein extrem schmales, sehr tiefgehendes und schweres „plank on edge"-Design (wie eine „Planke auf der Seite"). Die großen Yachten des 19ten Jahrhunderts, vor allem die Schooner, die am America's Cup teilnahmen, CAMBRIA, LIVONIA, GENESTA, bezeugen dies.

Auf etwas weniger elitärer Ebene tat sich aber auch was. Vermögende Privatleute und auch die „lower Gentry" (minderer Adel) wollten nun, angesteckt durch das Regattatreiben des Hochadels, ihren Anteil am maritimen Vergnügen. Da bei dieser Gruppe, der „Dandy's" die finanziellen Mittel etwas bescheidener waren, wurden schon existierende kleinere Schiffe zu Yachten umgebaut. Geeignet dafür waren natürlich erst einmal ohnehin schnelle Berufsschiffe, wie z. B. die Lotsenkutter des Bristol Channel, die sehr schnellen Fischerboote aus Falmouth, oder auch die Smacks der englischen Ostküste. Sehr schnell bauten die Werften aber auch spezielle Yachten, die zwar in Rumpfform noch weitesgehend den Berufsschiffen glichen, aber schon auf die Wünsche der „Dandy's" Rücksicht nahmen, mit z. B. Kabinen, anderem Rigg oder Innenausbau. Meist offerierten Werften verschiedene Ausbaustufen, wie z. B.: Standard Cruising Boat, Flush Deck Cruiser und Sail away (hull & rig).

Damit diese „Dandy Yachts" auch an den bereits etablierten Regatten der Berufsschiffen teilnehmen konnten, wurde bei vielen Veranstaltungen die Kategorie „yacht" oder „yacht-type" mitaufgenommen. Um 1870 vermelden Notizen in den „Falmouth Packet Archieves" (Aufzeichnungen der Falmouth Post/Paketschiffe) eine starke Zunahme von „Dandy Yachts" an den Rennen der Falmouth working boats, so daß eine spezielle Klasse, z. B. die „yachts/cruiser of the quay punt type" eingeführt wird, als Ergänzung zu den „working boat"-Klassen. Wir werden diese Schiffe aus dem Bestand des Museumshafens und dem Verein Klassische Yachten Flensburg demnächst vorstellen.

Martin Schulz
Museumshafen Flensburg

Es schrieb uns...

Norbert Hegeler, Itzehoe

Der Inhalt und die Auffmachung des Hafenblattes haben mir sehr gut gefallen. Ich fand ein altes Schulheft von mir und entdeckte darin einen Aufsatz mit der Überschrift „Flensburg eine gute Hafenstadt" geschrieben 1950 am Alten Gymnasium. Damit Sie sehen, dass man sich auch schon damals mit Themen des Flensburger Hafens beschäftigt hat, schreibe ich diesen Aufsatz mit den wenigen Fehlern ab und gebe ihn Ihnen zur freundlichen Kenntnisnahme. Sie werden keine tiefschürfenden Erkenntnisse erwarten dürfen und nicht die Berücksichtung des Standes der Wissenschaft. Aber vielleicht ist dieser Schüleraufsatz ein Anreiz für Sie, von den heutigen Schülerinnen und Schülern der Flensburger Schulen einmal einen Aufsatz über die heutige Situation des Flensburger Hafens zu erbitten? Oder auch eine Darstellung des sehenswerten Museumshafens aus Schülersicht? Vielleicht machen Sie daraus einen Wettbewerb?

(Anm.d.Redaktion: Diese Idee geht von hier aus an die Lehrer!)

R. Lehner, Traunkirchen/Österreich

Liebe Hafenblatt-Redaktion,
bei meinem Flensburg-Besuch zum Dampf Rundum bin ich relativ schnell im Museumshafen gelandet und beim Anblick des Bootes P 824 „Okseø" konnte ich mich kaum satt sehen. Der Schiffskörper erinnerte mich sofort an ein leider nicht mehr existierendes Boot am Traunsee/Österreich, dessen letztes Antriebsaggregat, eine Einzylinder-Dampfmaschine von 1882, im Besitz meiner Familie ist. Die Beschaffung bzw. der Nachbau eines entsprechenden Schiffskörpers und die Wiederinbetriebnahme als Dampfboot stellt für mich einen absoluten Lebenstraum dar. Da vom Originalschiffskörper kaum Unterlagen existieren, wäre ich sehr interessiert, ob von der Okseø Unterlagen (Pläne, Linienrisse, etc.) existieren und erhältlich sind. Das Vorbildes meines Dampferprojekts stammt übrigens aus der Werft Hoffmann/Havelwerft Potsdam Baujahr 1908, erbaut als elektrisches Schleppboot, 1929 zum Dampfboot adaptiert, Länge 9,10, Breite 2,40. Bis 1950 in Betrieb; ca. 1975 abgewrackt, Diagonal-Karweel beplankt. Die Formgebung ist tatsächlich sehr ähnlich, wenngleich die Okseø mit Sicherheit ein wenig eleganter ist.

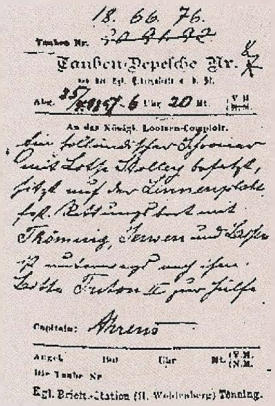
Aufsatz von N. Hegeler, 1950 geschrieben:
„Ist Flensburg eine gute Hafenstadt? Flensburg, die Stadt im Tal umgrenzt von Hügeln, liegt am Ende der Flensburger Förde. Die Ostsee hat diesen tiefen Einschnitt ins Land genagt. Am Ende dieserschönen Förde hat sich allmählich die Stadt Flensburg entwickelt. Erst waren es einige arme Fischer, die sich in der Nähe der Duburg ansiedelten, dann wurden es mehr und mehr. Auch Kaufleute ließen sich an der Förde nieder und begannen einen lebhaften Handel. Die Häuser wurden um den Hafen herum angelegt und immer höher und höher auf die Hügel mussten die Häuser gebaut werden, da direkt am Hafen kein Platz mehr war. Bald kamen Reisschiffe und löschten im Flensburger Hafen ihre Ladung, bald waren es finnische Holzsegler. Auch die Flensburger Fischerei blühte und mancher fleißige Fischer erwarb sich ein ansehnliches Vermögen. Bald war Flensburg eine große Stadt und auf der Werft liefen die modernsten Dampfer vom Stapel. Warum wuchs nun gerade Flensburg so schnell zur großen Hafenstadt? Flensburg hat eine wunderbare Lage. Die Flensburger Förde ist der tiefste Einschnitt in Land in ganz Schleswig-Holstein. Der Flensburger Hafen liegt außerdem sehr geschützt, da er von Hügeln umgeben ist. Die Einfahrt nach Flensburg allerdings ist nicht gerade sehr leicht und manch Handelsschiff wird beriets bei Holnis gestrandet sein. Aber gerade diese einfahrt schützt den Flensburger Hafen vor feindlichen Kriegsschiffen. Auch die Lage als Grenzstadt ist für den Schiffsverkehr im Flensburger Hafen sehr bedeutend. Alle Bücher von Flensburg und alle Bilder von Flensburg weisen auf den starken Schiffsverkehr hin. Auch wieder jetzt nach dem Krieg kommen viele skandinavische sowie deutsche Schiffe in den Flensburger Hafen sowie deutsche Schiffe in den Flensburger Hafen. Die Werften und die Fischer haben auch wieder zu tun und der Flensburger Hafen sowie die Hafenstadt sind vom Krieg nur wenig berührt worden. Flensburgs Handel blüht wie zuvor. Also ist Flensburg eine gute Hafenstadt."

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.

Kommt ein Vogel geflogen

Von 1877 bis 1912 wurde die letzte königliche Brieftaubenstation an der Nordsee in Tönning betrieben, um die Verbindung zu den zwei Feuerschiffen in der Eidermündung zu halten. Von 1877 bis 1893 unterhielt sie der Gastwirt B.A. Bumb, danach der Uhrmacher Hinrich Wohlenberg. Er hatte für 1.500 Mark pro Jahr mindestens 100 Flugtauben vorzuhalten. In 14 Paragraphen war alles genau geregelt über Aufzucht, die Aufschrift der Vogelringe bis hin und zur Technik. So mußte es einen Apparat geben, der beim Eintreffen einer Taube im Schlag solange klingelte, bis die Depesche abgenommen war. Die Tauben wurden zuerst mit einer Segeljolle auf die Eiderlotsengaliot und zum Feuerschiff Außeneider gebracht. Um sicher zu gehen, wurde jede Nachricht mit drei Tauben von den Schiffen nach Tönning geschickt. Von der Station Außeneider betrug die Flugstrecke 45 km, von der Eiderlotsengaliot 19 km. Die Tauben schafften die kurze Strecke in zehn bis fünfzehn, die lange in 35 bis 50 Minuten. Die Tauben brachten nicht nur Nachrichten über Routinevorgängen, wie die Ankunft von Schiffen, sie wurden auch in Seenotfällen eingesetzt. 1912 war das Ende der letzte Königlichen Brieftaubenstation gekommen. Auch das hatte der Staatsvertrag von 1894 schon geregelt. Paragraph 11,3 lautete, der Vertrag sei aufzuheben, „wenn mittels elektrischer Telegraphie eine Verbindung mit den Feuerschiffen hergestellt und dadurch die Brieftaubenverbindung überflüssig wird".


18. 66. 76.
Tauben-Depesche Nr. 8
Abg. 35/1897 6 Uhr 20 Mt.
An das Königl. Lootsen-Comptoir.
Ein holländischer Schoner mit Lotse Stolley besetzt, sitzt auf der Linnenplate fest. Rettungsboot mit Thöming, Jensen und Laßen unterwegs nach ihm.
Bitte Triton II zur Hilfe.
Captain: Ahrens
Egl. Brieftaubenstation (H. Wohlenberg) Tönning.

Brieftaubendepesche Nr. 8 v. 25.4.1897 von der kgl. „Eider-Galiote" nach Tönning:
„An das Königl. Lotsen-Comptoir: Ein holländischer Schoner, mit Lotse Stolley besetzt, sitzt auf der Linnenplate fest. Rettungsboot mit Thöming, Jensen und Laßen ist unterwegs nach ihm. Bitte Triton II zur Hilfe. Captain: Ahrens."

Quellen: „Die letzte Königliche Brieftaubenstation an der deutschen Nordseeküste, Hinrich Wohlenberg, Tönning", Erich Wohlenberg, Sonderheft der Gesellschaft für Tönninger Stadtgeschichte e.V., 1993
Bildquelle: Mitteilungsblatt der Gesellschaft für Tönninger Stadtgeschichte, 2/1982

FARBENGATT

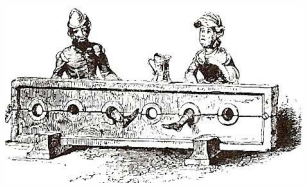
Bunte Mischung aus allen Töpfen. Reste aus allen Eimern. Das letzte aus allen Ecken der kleinen runden Welt.

Da kommen die...

...da kommen die ganzen Klassiker und die Dampfer hin, sagten die Leute vom Verein Klassische Yachten Flensburg. April! April! Jetzt sollen sie statt des historischen Pavillons ein blau-rotes Buswartehäuschen haben. Ein gläsernes Scheiblettengebäude. Alles Käse! *RP*

Da kommen die...

...da kommen kommen die Leute hin, die falsche Versprechungen gemacht und falsche Antragstellungen formuliert haben, meinten die Leute von den alten Schiffen und unterbreiteten auch gleich einen Vorschlag, wie mit solchen Versprechern traditionell umzugehen sei. *RP*

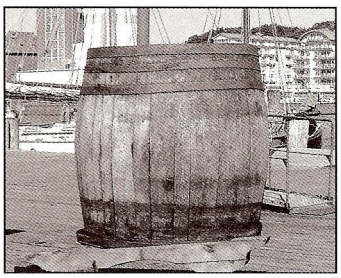


Da kommen die...

...da kommen die klassischen Yachten und Dampfer denn auch gar nicht erst, meinen die Leute von den alten Schiffen. Die kommen nämlich freiwillig, und nur, wenn ihnen das Ambiente gefällt. *RP*

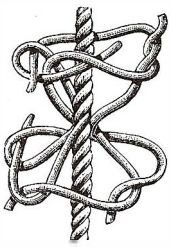
Ende der Flaute?

Vor zwei Jahren schenkte der Förderverein Schiffahrtsmuseum der Stadt Flensburg das Gebäude der ehem. Landesbezirkskasse, um somit die dringend erforderliche Erweiterung des Schiffahrtsmuseum auf den Weg zu bringen. Dafür zahlte der Verein über 180.000 EUR an das Land. Jetzt rückt eine Förderung für die Renovierung dieses Projektes durch das Land Schleswig-Holstein in greifbare Nähe. „Am Ende soll ein eigenes Konzept für eine spannende Präsentation Flensburger Schiffahrts- und Hafengeschichte stehen" (OB Klaus Tscheuschner). *JG*



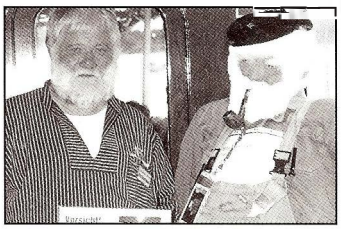
Jugend

Wer sagt, dass die Jugend von heute keinen Elan mehr hat und nur rumhängt, der hat gar keine Ahnung. Schon in der Vergangenheit ist den Mitgliedern des Museumshafens öfter aufgefallen, das scheinbar gewaltige Energien in sonst eher unauffälligen Kneipengängern schlummern. Das alte Rumfass aus den verschraubten Halterungen zu wuchten und auf den Kopf zu stellen, ist schon eine herkuleske Aufgabe. Wenn man diese Kräfte nur sinnvoll einsetzen würde... *MS*



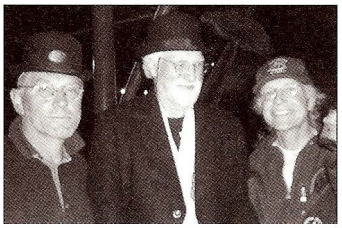
Der „doppelte Bootsmann" auf der „Alexandra"

Gute Mitarbeiter und Fachleute kann man an Bord eines Schiffes gar nicht genug haben. Deshalb hat ein erfinderischer Geist (Hans Henningsen) mit Hilfe der im Kessel vorhandenen Wärmeenergie unseren Bootsmann Horst Dieter Petersen geklont. Noch steht das Ebenbild von Horst nur im Wege und spricht nicht mit uns. Hoffentlich bessert sich das noch. *WF*



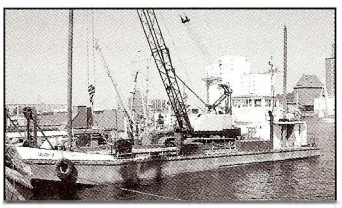
Die Jugendabteilung...

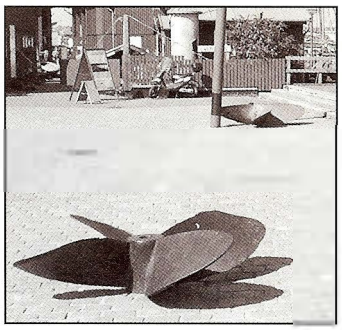
...des Museumshafens Flensburg bei der Verleihung der Wandermelone an die Mannschaft der ARVED, der schnellsten Sjekte der Rum Regatta 2005, aufgenommn von Robert W. Fink (mit Weichzeichner gegen die Falten).
v.l.n.r. Herr Sowieso, Gerd Büker, Frau Sowieso). *GW*



Zuwachs

Immer wieder schön anzusehen sind die Schiffe, die den Museumshafen als Gäste besuchen, aber nicht jedes Schiff läßt sich einwandfrei historisch zuordnen. Das neue „Objekt" im Hafen gibt unserem Historiker noch Rätsel auf. Dänische Kranjolle? Plattbodenewer? (ohne Seitenschwerter) oder Breitquaze? Die Experten rätseln noch. *MS*



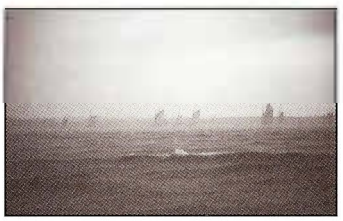


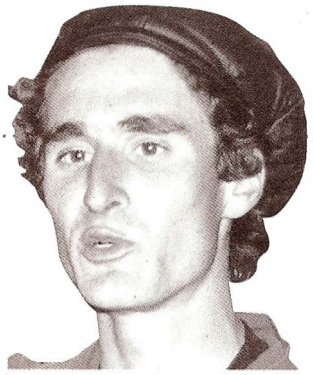
Wanderschrauben

Allen bekannt ist die gemeine Wanderschnecke. Die legt zwar keine großen Strecken zurück und bleibt gerne in einem Gebiet, aber sie kommt „herum". Meeresbiologen der Universität Kiel untersuchen nun seit einiger Zeit die Wanderbewegungen der gemeinen Wanderschraube. Das Männchen (dunkle Färbung) war bis vor kurzem noch auf dem Bohlwerk hinter dem Fass. Das Weibchen (helle Färbung) hat sich hingegen nur um ca. 3 m von ihrem alten Platz wegbewegt. Ob der Grund für die Wanderungen die anstehende Paarungszeit ist, konnten die Biologen noch nicht nachweisen. Hoffentlich gibt es dann irgendwann nicht Flügelschrauben, denn die sind dann ja schnell weg... *MS*

Turner

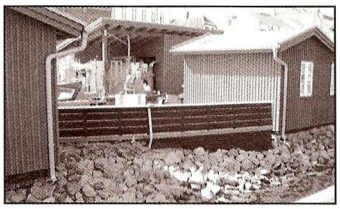
Turner war ein englischer Marinemaler, der gerne Schiffe im Sturm gemalt hat. Das war vor 500 Jahren. Würde er heute leben und wäre er zur Rum Regatta in Flensburg gewesen – an interessanten Motiven hätte es nicht gemangelt. *MS*





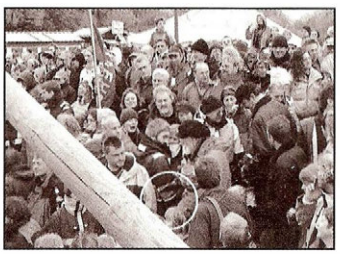
Museumswerft offensive

Das der Museumshafen und die Museumswerft nicht immer einer Meinung sind ist bekannt. Dass die Werft sich aber nun hinter eine historischen Nachbildung eines Schiffsdecks mit Schanz „verschanzt", scheint uns etwas übertrieben. Nun fehlen nur noch die Geschützpforten und die Kanonen und die Werft hat ganz neue „Druckmittel". *MS*



Kompass

Wenn der Seemann seinen Kurs nicht mehr sehen kann, richtet er sich nach dem Kompass. Das dies trotz GPS und Kartenplotter immer noch so ist, beweist Museumshafenhistoriker Gerd Büker (mit Mütze) bei seinem Weg durch die Menschenmengen bei der diesjährigen Rum Regatta-Preisverleihung. *MS*



Märchenstunde

Auch das Schiffahrtsmuseum gedachte Hans Christian Andersen. Auf Einladung des Schleswig-Holsteinischen Zeitungsverlags entführten im Juni die renommierte Märchenerzählerin Ingrid Jacobsen und die Harfenistin Benedicte Johannsen die kleinen und großen Zuhörer auf wunderbare Weise in die Märchenwelt des dänischen Dichters. *JG*

Das nächste HAFENBLATT erscheint im April 2006

Ich bin ein...

Roter. Sagt Arne Hirsch. Seine rote MARIE liegt schon seit Jahren unter dem Historischen Krahn am Museumshafen Flensburg und wurde schon von renommierten Künstlern wie Friedel Anderson gemalt. Platte für Platte geht es voran auf seinem stählernen Logger. Jetzt hat auch das Heck endlich ein Deck bekommen und es regnet nicht mehr rein. Mühsam nährt sich das Eichhörnchen... *RP*

Ausverkauf

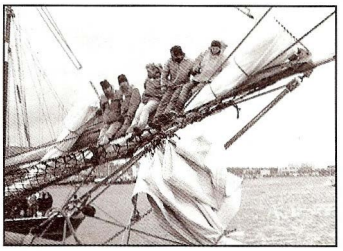
Wie auf dieser Illustration unschwer zu erkennen ist, stand die Welt schon im letzten Jahrhundert zum Verkauf und galt als übliche Handelsware. Auf Grund ihres heruntergekommenen Zustandes sind die Preise jetzt allerdings im Keller. *RP*

Zucht und Ordnung

Im Rathaus wird aufgeräumt. Die neue Schiffsführung des Dampfers FLENSBURG hat die Brücke besetzt und die Kommandozentrale nach den alten Spielregeln der römischen Kampfschiffe ausgerichtet. Wie sagte ein altes Mannschaftsmitglied: „Hier wird jetzt die Peitsche geschwungen – aber ganz leise!" *RP*

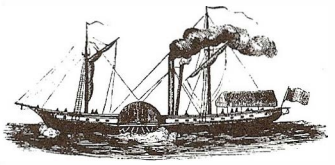
Erste Reihe

„Moderne" Segler prägten den Begriff „Hafenfernsehen". Man setzt sich ins Cockpit seiner Yacht und beobachtet die zuweilen unterhaltsamen Manöver anderer Yachten. Wenn aber was Besonderes los ist, muss man schon den Kopf recken. Viel besser haben es da die Traditionssegler, die sitzen, wenn es spannend wird „in der ersten Reihe". *MS*



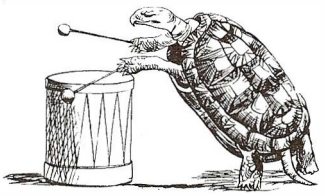
Rumgondeln

An der Hafenspitze soll jetzt ein Bootsverleih eingerichtet werden. Es wird erwogen, zu diesem Zweck Gondeln anzuschaffen, damit die Flensburger hier rumgondeln können. „Tretboot ist doof. Flensburg ist das Venedig des Nordens. Wir haben bei den Zahnärzten nachgefragt. Flensburg hat wahrscheinlich mehr Brücken als Venedig. Warum sollen wir dann keine Gondeln haben?" *RP*



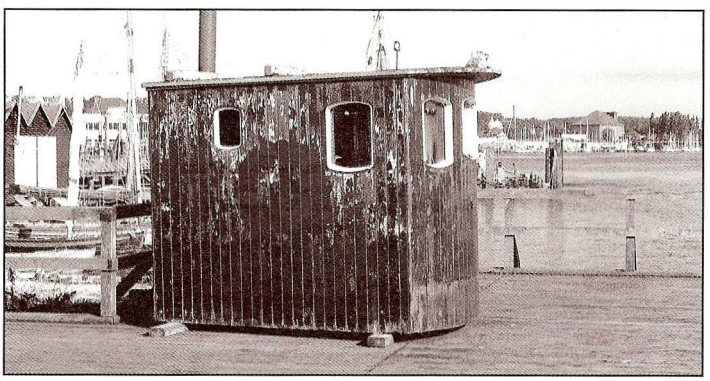
ZOB-Wasserrad

Das große Wasserrad beim ZOB steht meistens still. Wie sagte ein Taxifahrer: „Flensburg will ein großes Rad drehen, aber sie kriegen nix bewegt hier. Es fehlt an Energie!" Jetzt wollen Dampferfreaks das Schaufelrad zur Erweiterung der Dampfersammlung mit einem Raddampfer überbauen und zum Tretboot machen. Erste Entwürfe liegen bereits vor. *RP*



Drachenboote

Nicht jedes Boot konnte gewinnen beim letzten Drachenbootrennen der Wirtschaftsjunioren im Flensburger Innenhafen. Einige waren aber doch sehr lahm. Haben die Trommler zu lahm getrommelt oder war vielleicht etwas viel Cementballast im einen oder anderen Boot? *RP*



Hilfe

Arched Fuchs hat das alte Ruderhaus der DAGMAR AAEN dem Museumshafen geschenkt. Es soll als schmuckes Ausstellungsstück am Bohlwerkstehen. Jetzt sucht der Museumshafen Helfer, die bei der Herrichtung helfen mögen. Info unter Tel.: 0461 / 1600 625 über Martin Schulz.

Auflösung des Fotorätsels aus dem letzten Heft:
Das Foto in Heft 19 zeigte die knallblauen Kühler die am Ufer der Stadtwerke stehen.

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

September/Oktober

Ausstellung
12. Sept. bis 12. Okt. 2005
Kunsthandlung Messerschmidt
Norderhofenden 16
Di u. Mi 14.30 – 18.00 Uhr
Do u. Fr 9.30 – 13.00 Uhr
u. 14.30 – 18.00 Uhr
Historische Gärten gesehen von den Norddeutschen Realisten
Anmeldung per Fax: 04 61/85 16 65

Sonderausstellung
18. Sept. bis 27. Nov. 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
„An der Ostsee"
Eine Ausstellung mit Werken von Klaus Fußmann, H. J. Billib und Till Warwas

30. September 2005
Museumswerft Flensburg
Freitag, 11.00 Uhr
Eröffnung Foto-Ausstellung „Schiffbau in Machalilla", Ecuador
von Dr. Michael Sturm

Oktober

Ausstellung
7. Okt. bis 4. Nov. 2005
Galerie Kruse, Rote Straße/FL
Otto Beckmann zum 60. Geburtstag, Graphiken

9. Oktober 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
„Zeelander – Ein Störtebeker Roman"
Sonntag, 17.00 Uhr
Lesung mit dem Autor Jürgen Bracker, Hamburg, ehemaliger Direktor des Museums für Hamburger Geschichte, zusammen mit dem Flensburger Museumshafenverein.

13. Oktober 2005
Nautischer Verein Flensburg e.V.
Donnerstag, 19.30 Uhr
Restaurant Børgerforeningen, Holm 17, Flensburg
„ISPS aus der Praxis"
Vortrag von Dipl.-Ing. Lutz Wesemann, Reederei Ernst Jacob

16. Oktober 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
„Seefahrtsgeschichte Flensburgs von 1850 – 1945"
Sonntag, 11.30 Uhr
Eine Ausstellung in Kooperation mit dem Historischen Seminar der Christian-Albrecht-Universität in Kiel. Eröffnung im „Dampferhaus". (Dauer: bis 27. November 2005)

21. Oktober 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
„Über den Industriehafen zum ehemaligen Marinestützpunkt (Sonwik)"
Freitag, 15.00 Uhr
Mit Gisela Mikolajewicz auf den Spuren der Entwicklung der Hafenostseite.
Treffpunkt: bei Jacob Cement
Unkostenbeitrag: 5,– EUR

Oktober/November

30. Oktober 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
„An der Ostsee"
Sonntag, 11.00 Uhr
Führung durch die Ausstellung mit Bildern von Klaus Fußmann, H.-J. Billib, sowie Till Warwas mit Susanne Grigull M. A.
Unkostenbeitrag: 3,– EUR zzgl. Eintritt

November

4. und 5. November 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Wiederholung auf großen Wunsch:
„Davon geht das Schiff nicht unter"
Freitag, 19.00 Uhr
Sonnabend, 19.00Uhr
Eine musikalische Kreuz- und Querfahrt mit Sylvia Wieland, Rita Gaebler und Raimund Heusch.
Karten: 15,– EUR, erm.: 12,– EUR

6. November 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
„Von Seglern und Dampfern" Erinnerungen Flensburger Kapitäne
Sonntag, 17.00 Uhr
Aus dem Archiv des Flensburger Schiffergelags, vorgetragen von Kapitän Werner de Vries.
Musikalisches Rahmenprogramm.

10. November 2005
Nautischer Verein Flensburg e.V.
Donnerstag, 19.30 Uhr
Restaurant Børgerforeningen, Holm 17, Flensburg
„Die Deutsche Marine im humanitären Einsatz: Der EGV „Berlin" im Einsatz für die Zunami-Opfer vor der Küste von Somalia"
Vortrag von Kapitän zur See, M. Klüver

Ausstellung
11. Nov. bis 16. Dez. 2005
Galerie Kruse, Rote Straße/FL
Leif Silvester: Keramik und übermalte Graphik

November/Dezember

11. November 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
„Kapitänsweg"
Von der Ostseite zur Westseite
Freitag, 15.30 Uhr
Unterwegs mit Gisela Mikolajewicz (Einkehr bei „Johannsen Rum")
Treffpunkt: Jürgenstreppe (unten)
Unkostenbeitrag: 5,– EUR

15. November 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
„Auf der ALEXANDER VON HUMBOLDT"
Dienstag, 19.30 Uhr
Lichtbildervortrag von Dr. Christine Keitsch; sie war während einer Reise dabei. Diese Bark wird von der Deutschen Sail Training Association in Bremerhaven eingesetzt, um Jugendlichen die traditionelle Seemannschaft unter Segeln zu vermitteln.
Unkostenbeitrag: 3,– EUR

27. November 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
„An der Ostsee"
Sonntag, 11.00 Uhr
Führung durch die Sonderausstellung mit Dr. Jutta Glüsing.
Unkostenbeitrag: 3,– EUR

Dezember

4. Dezember 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Ausstellungseröffnung
„Das Flensburger Schiffahrtsmuseum im Aufbruch !"
Sonntag, 11.30 Uhr
Sammeltätigkeit der letzten 10 Jahre im Zeichen der Museumserweiterung.
Dauer bis Mitte Februar 2006

4. Dezember 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Vom Rum Museum zum Rumhaus Johannsen
Sonntag, 10.30 Uhr
„Feuchte" Führung mit Gisela Mikolajewicz.
Unkostenbeitrag: 5,– EUR

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 !

Dezember

5. Dezember 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
„Tiefschwarz war die Nacht, als das Schiff..."
Montag, 18.00 Uhr
Taschenlampenführung durch das Schiffahrtsmuseum für mutige Kinder ab 8 Jahren. Anmeldung bei Susanne Grigull M. A.
Tel. 04 61/85 29 70
Taschenlampe mitbringen!

8. Dezember 2005
Nautischer Verein Flensburg e.V.
„Daimler-Crysler-Challenge 2004"
Donnerstag, 19.30 Uhr
Restaurant Børgerforeningen, Holm 17, Flensburg
Vortrag von Werner Hagenauer, Hanseatische Yachtschule Glücksburg.

9. Dezember 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
„Die Bacardis"
Freitag, 19.30 Uhr
Die Autorin Ursula L. Voss stellt ihr Buch über den Kuba-Clan zwischen „Rum und Revolution" vor. Dazu gibt es Cocktails zu „Happy Hour"-Preisen. Eintritt: 5,– EUR

13. Dezember 2005
Flensburger Schiffahrtsmuseum
„Die letzten Weizensegler"
Dienstag, 19.30 Uhr
Tiefwassersegler unterwegs zwischen Australien und Europa. Ein Lichtbildervortrag von Andreas Gondesen.
Unkostenbeitrag: 3,– EUR

14. - 16. Oktober 2005
„Apfelfahrt"
Traditionelles Absegeln auf der Flensburger Förde

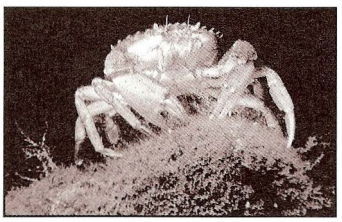
Ein „Bombenerfolg"!

„Davon geht das Schiff nicht unter" – mit dieser musikalischen Kreuz- und Querfahrt erlebte die Crew, bestehend aus den beiden Sängerinnen Sylvia Wieland und Rita Gäbler sowie dem Pianisten Raimund Heusch, und die Mannschaft vom Schiffahrtsmuseum zusammen mit zahlreichen Besuchern einige sehr vergnügte Abende, ausgefüllt mit Sangeslust und voller Parodie. Das heißt im Klartext: Da Capo! (Veranstaltungs kalender 4.+5. Nov. 05) *JG*

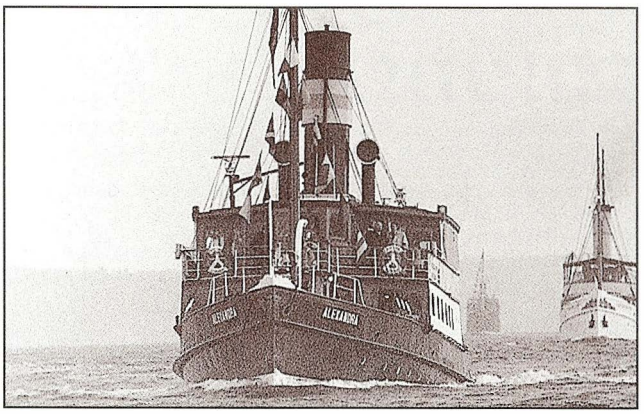
Foto: Christine Keitsch

Die Unterwasserwelt der Flensburger Förde

Vor einem begeisterten Publikum hielt der Flensburger Fotograf und Taucher Thomas Raake im August seinen Lichtbildervortrag über die faszinierende Fauna und Flora des „Gewässers" vor unserer Haustür. Auf vielfachen Wunsch wird dieser Vortrag am 7. März 2006 im Schiffahrtsmuseum wiederholt. *JG*



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.

An der Ostsee

Die Herbstausstellung des Schiffahrtsmuseum ist wieder einmal der Küstenmalerei gewidmet. Seit gut 15 Jahren lädt das Museum immer wieder Künstler ein, die sich vom Licht des Nordens, vom Meer und seinen Küsten angezogen fühlen. Es ist ein schöner Erfolg für das Schiffahrtsmuseum, den für seine gegenständliche Landschaftsmalerei berühmten Klaus Fußmann und zwei seiner Meisterschüler für diese Ausstellung gewonnen zu haben. Alle drei Künstler verweisen in ihrer Malerei auf die Ostseeküste zwischen Holnis und der Schlei. (Katalog: 7,– EUR) *JG*

Kompetenz schont Nerven!

Ich bin ein Blindtext. Von Geburt an. Es hat lange gedauert, bis ich begriffen habe, was es bedeutet, ein blinder Text zu sein: Man macht keinen Sinn. Man wirkt hier und da aus dem Zusammenhang gerissen. Oft wird man gar nicht erst gelesen. Aber bin ich deshalb ein schlechter Text? Ich kann auch nichts dafür..

Anspruchsvollere Aussagen finden Sie auf unserer Website:

www.lammertz.net

Lammertz Online Services
Julius-Leber-Ring 33 · 24963 Tarp
Telefon 04638 213800 · email: ml@lammertz.net

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

ROCK MACHT SCHILDER BESCHRIFTUNG...

www.rock-macht-schilder.de

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

Impressum

Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder übernimmt die Redaktion keine Haftung. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung der Autoren wieder. Diese muss nicht mit der Auffassung der Redaktion übereinstimmen.
Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Flensburg.
ISSN 1610-2827

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

Herausgeber: Rainer Prüß

Erscheinungsweise: 3 Hefte im Jahr
Auflage: 9.000 Exemplare
Vertrieb: über Auslage

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

Mitarbeit an dieser Ausgabe:
Martin Schulz, Gerd Büker, Dr. Jutta Glüsing, Uwe Kutzner, Wolfgang Weyhausen, Lothar Bensch, Ingrid Illias (Termine)

Layout: Rainer Prüß I Petra Massolle

Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: April 2006
Anzeigenschluss: 15. März 2006

Anzeigenbestellung bitte direkt über den Fördeverlag

Druck und Verarbeitung: Leupelt KG, Weding

Printed in Germany

Bildnachweis:

Titelfoto:	R. Prüß
Seite 3:	Logo: R. Prüß
Seite 4 u. 5:	R. Prüß
Seite 6, 8, 9:	Archiv Alexandra
Seite 10 u. 11:	Archiv Museumswerft
Seite 12 u. 13:	Archiv FSC
Seite 14:	1+2: FSC, 4: Frank Beeke, 3,5+6: R. Prüß
Seite 15:	1: Archiv R. Prüß, 2: Schellhaus
Seite 16:	Archiv M. Schulz
Seite 17:	1+2: R. Prüß
Seite 18, 19, 20:	Archiv FSG, Portrait Glüsing: R. Prüß
Seite 21:	1: Archiv Schiffahrtsmuseum, 2-5: Elke Pirk
Seite 24:	Archiv M. Schulz
Seite 25:	R. Prüß
Seite 26:	Stiche Archiv R. Prüß
Seite 31:	Archiv Alexandra

Flensburg war schier aus dem Häuschen. Lange dauerten die Vorbereitungen für den Besuch der EUROPA. Ganze Straßenzüge wurden umgebaut, um sich für die neuen Gäste zu rüsten. Was dann geschah, als sich das große Kreuzfahrtschiff auf der Förde zeigte, war unbeschreiblich. Schon zu früher Stunde waren die Segler auf der Förde und lauerten, dass das Schiff seine Nase um die Holnisspitze steckte. Ein ganzer Begleitkorso zog sich die Innenförde lang. Jeder wollte das Schauspiel sehen. Rückwärts ging es dann in den Innenhafen. Für ein Drehmanöver hätte der Platz nicht gereicht. Dann lag die große Dame endlich am Kai und jeder wollte sie sehen. Die Ausflugsdampfer waren ausgelastet. Flensburg war begeistert, und freut sich auf neue Besuche. Herzlich willkommen in der schönen Hafenstadt Flensburg!

Das Original...
Der Braasch-Rum nach altem
Chef-Rezept. Edel, echt und köstlich.
Im Winter im Grog, aber am besten pur!
Nur bei Braasch.
SOWAS GUTES
SPRICHT SICH RUM.
HAFENBLATT
Grog
RUM
RUM
nach altem
Flensburger
„Chef-Rezept"
VIRGIN ISLANDS
ST. JOHNS BAY RUM
8 FL. OZ.
WEST INDIES
VIRGIN ISLANDS
ST. JOHNS BAY RUM
4 FL. OZ.
WEST INDIES
Der Duft...
...der Karibik, der schon Hemingway
begeisterte. Für Herren und für Damen.
Exklusiv von den ehemalig Dänisch-Westindischen
Inseln importiert. Auch nur bei Braasch.
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