HAFENBLATT

FLENSBURG HISTORISCH MARITIM

ISSN 1610-2827

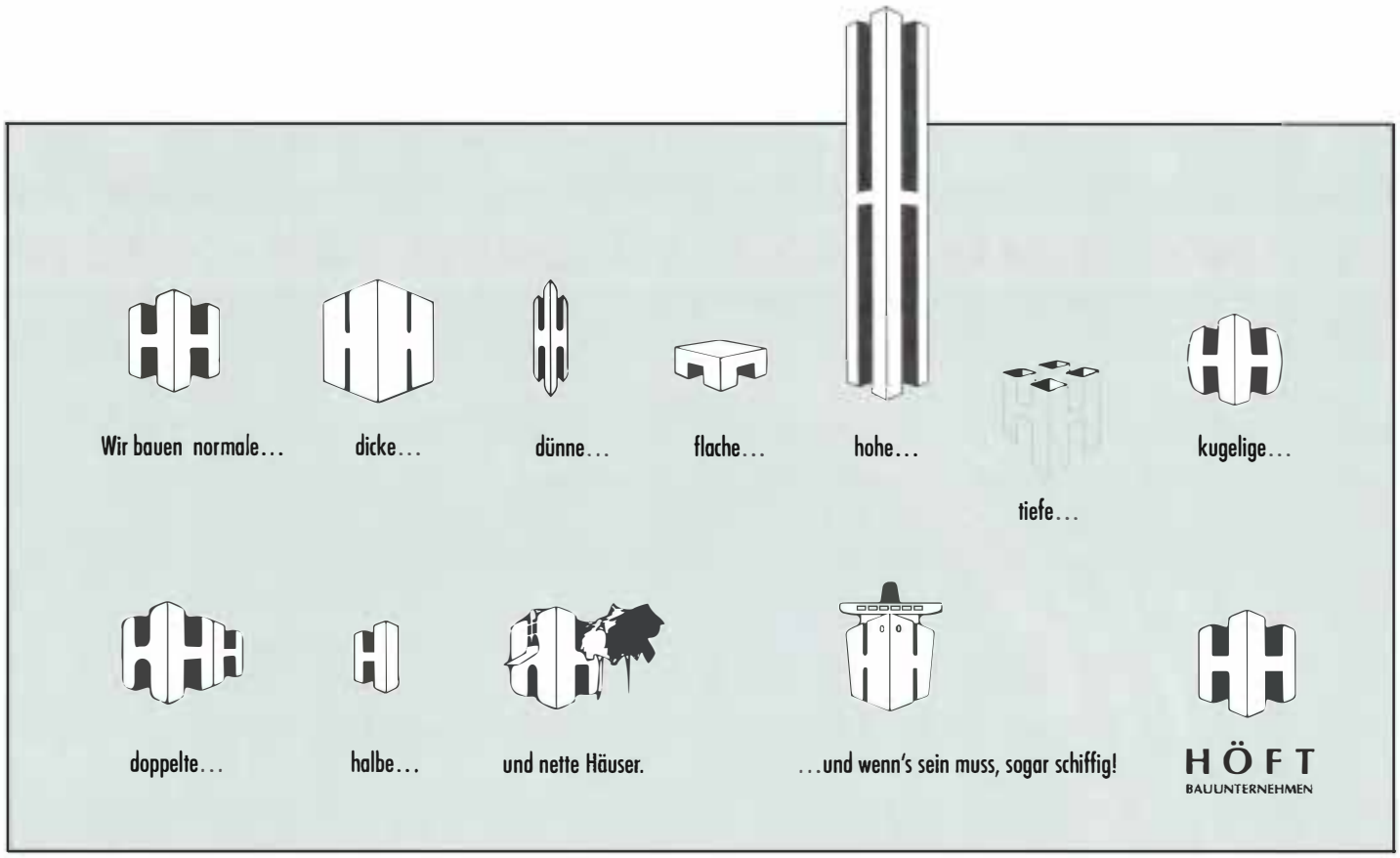
Foto: Christoph Schellhaus

Hafen, Hütten & Höfe

Und diesmal...

ALEX vor der Saison, Die Sammlung des Museumshafen e.V., Alle Leinen fest, Hafen und Höfe, Hütten und Pavillons, Waschen-Rasieren-Legen-Bügeln, Die Flensburger Zuckermeile, Farbengatt, Bücherschapp, ...maritime Termine!

Nr. 21 – Mai 2006



...und Bauen kann so viel Spaß machen!

JACOB CEMENT®
BAUSTOFFE

Öffnungszeiten: Mo-Fr 7-18 Uhr · Sa 7.30-12 Uhr, gucken kost' nix, Rat holen auch nicht. Außerdem jeden Sonntag von 13-17 Uhr Schautag (keine Beratung, kein Verkauf ...aber in Ruhe gucken.) Sie finden uns in 24937 Flensburg · Am Industriehafen 3 und in 24955 Harrislee · Industrieweg 17. Sie können sich auch einen Beratungstermin holen, für Flensburg: Fon (0461) 1501-0 · Fax (0461) 1501-111 und für Harrislee: Fon (0461) 1501-232 · Fax 1501-231 oder kommen Sie einfach vorbei. Übrigens: JACOB CEMENT BAUSTOFFE ist eine Unternehmung der Jacob Sönnichsen AG

Begrüßung	Tonne	3
Die Vereine	Tonne	4
Alle Leinen fest	Tonne	6
Alex – Vor der Saison	Tonne	9
Hafen und Höfe, Hütten und Pavillons	Tonne	10
Die Sammlung des Museumshafen e.V.	Tonne	12
Bildbetrachtung - Wenig los im Hafen	Tonne	14
Flensburger Impressionen	Tonne	15
Die Flensburger Zuckermeile	Tonne	16
Bücherschapp	Tonne	21
Farbengatt	Tonne	22
Veranstaltungskalender	Tonne	24
Impressum	Tonne	26
Leserbriefe	Tonne	27

Liebe Leserin, lieber Leser ...

Es hat lange gedauert, aber jetzt schwimmen die ersten Pontons der neuen Sammlung Klassischer Yachten für den HISTORISCHEN HAFEN FLENSBURG. Und es soll weiter zügig vorangehen. Die in diesem Heft beschriebenen Hütten werden noch in dieser Saison stehen. Auch die Beschilderung der Objekte ist in Arbeit und wird zeitgleich montiert. Die für diese neue Sammlung geschaffene Infrastruktur wird hoffentlich viele sehenswerte Dauerlieger und Gastschiffe anziehen. Die ersten klassischen Yachten werden bereits jetzt ihre Plätze einnehmen. Es gibt auch eine Warteliste, aber es geht nicht darum, irgendwelchen Schiffen zu einem Liegeplatz zu verhelfen, sondern eine beispielhafte Sammlung aufzubauen, wie sie bereits der Museumshafen Flensburg vorzuweisen hat. Der ist regional und international bereits im festen Bewußtsein. Das wird irgendwann sicher auch bei den klassischen Yachten der Fall sein und dies wird Flensburgs Ruf als maritimes Zentrum weiter festigen und verbreiten. Auch mit dem Bau der neuen Dampferbrücke für die Alexandra soll jetzt begonnen werden. Sie wird mit dem Bau des Dampferpavillons beim Kompanietor den Stützpunkt der angestrebten Dampfersammlung bilden. Die ALEX hat jetzt bereits Sammlungsnachwuchs bekommen, ein Dampfer-Kleinkind, das von Dampf-Freak Gustav Winkler jetzt nach Flensburg geholt wurde und behutsam restauriert wird. Der weitere erfreuliche Zugang der alten Hafenbarkasse, die jetzt für gewerbliche touristische Rundfahrten zur Verfügung steht, zeigt, dass die Dinge sich weiterentwickeln, weil Menschen Lust haben, „passende" Elemente beizutragen. Beigetragen in der Auseinandersetzung über ein Kassenhäuschen für die Fördeschiffahrt hat auch der Museumshafen. Er stellt das inzwischen restaurierte Steuerhaus der renommierten DAGMAR AAEN von Arved Fuchs als Zwischenlösung zur Verfügung.

Inzwischen ist Flensburg nicht nur zum Fotografen-Mekka, sondern auch zur Filmstadt geworden. Eigentümlicherweise spielen die Filme immer irgendwie bei den Höfen und den alten Schiffen. Das wird dann zu allem Übel auch noch im Fernsehen gezeigt. Dann kommen ja noch mehr Touristen hier her. Dann müssen Flensburger Hoteliers ja noch mehr Leute nach Husum bringen. Das könnte man dann natürlich mit historischen Bussen machen. Aber da ist ja die Hälfte der Zeit Ebbe und sowieso alles grau und da stormt es auch immer so... dann doch lieber hier bleiben, Füße hoch und lesen.

Wir wünschen viel Spaß beim Lesen.

Petra Massolle

Friedas Beiboot Friedolin

FLENSBURGER SCHIFFAHRTS MUSEUM

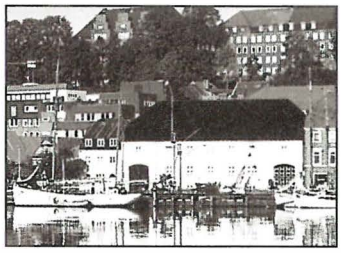
Flensburger Schiffahrtsmuseum und Rum-Museum im alten Zollpackhaus

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

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

Förderverein Schiffahrtsmuseum

Spendenkonto:
Flensburger Sparkasse
Konto 272 329
BLZ 215 500 50



SALONDAMPFER ALEXANDRA

Dampfer „Alexandra"

Förderverein zur „Infahrthaltung" des Salondampfers „ALEXANDRA"

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

Lebenslauf der Alexandra siehe Homepage!

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

Standesamtliche Trauungen an Bord möglich.

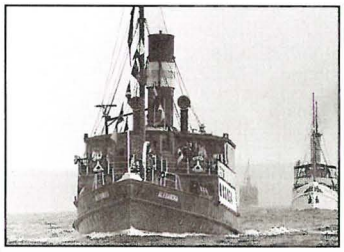
Liegeplatz gegenüber dem Flensburger Schiffahrtsmuseum

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

Schiffbrücke 22 I 24939 Flensburg
Postfach 16 16 I 24906 Flensburg

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

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



FÖRDERVEREIN MUSEUMSWERFT FLENSBURG

Museumswerft Flensburg gemeinnützige GmbH

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

Museumswerft Flensburg
gemeinnützige GmbH
Schiffbrücke 43-45
24939 Flensburg

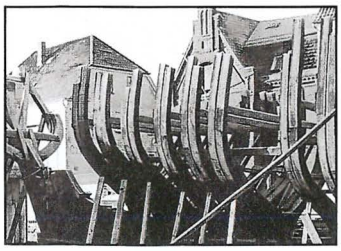
fon 0461 18 22 47
fax 0461 18 22 48

Spendenkonto
Sparkasse Flensburg
Konto 229 075 · BLZ 215 500 50

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

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

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



MUSEUMSHAFEN FLENSBURG e.V.

Museumshafen Flensburg e.V.

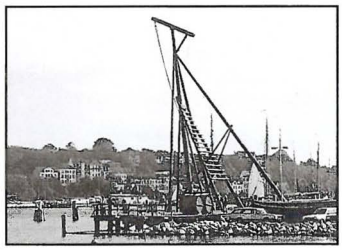
Verein zur Infahrthaltung und Instandsetzung historischer Wasserfahrzeuge

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

Museumshafen Flensburg e.V.
Herrenstall 11
24939 Flensburg

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

Spendenkonto
Flensburger Sparkasse
Konto 8000 719
BLZ 215 500 50



KLASSISCHE YACHTEN FLENSBURG

Klassische Yachten Flensburg e.V.

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

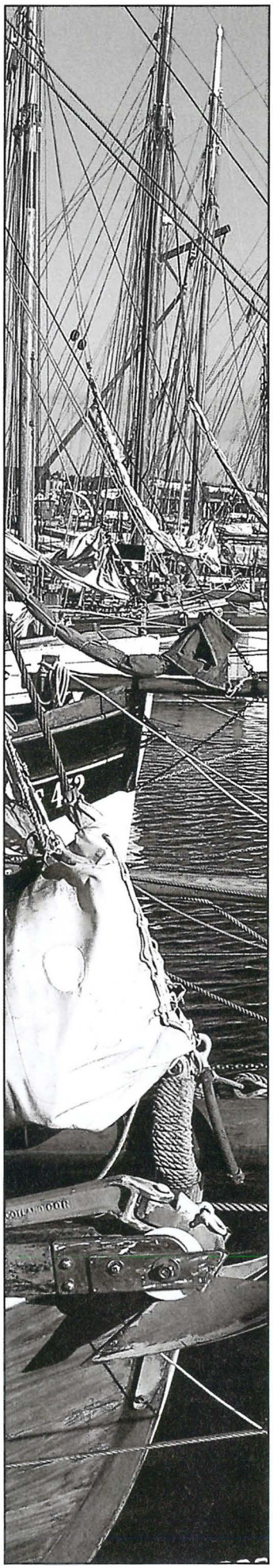
Im Januar 2005 wurde der Verein Klassische Yachten Flensburg ins Leben gerufen. Zwanzig Liebhaber klassischer Yachten wollten das Konzept Historischer Hafen weiter komplettieren.
In der Satzungspräambel schließt sich der KYF e.V. dem Konzept „Historischer Hafen Flensburg" der Stadt Flensburg mit dem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

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

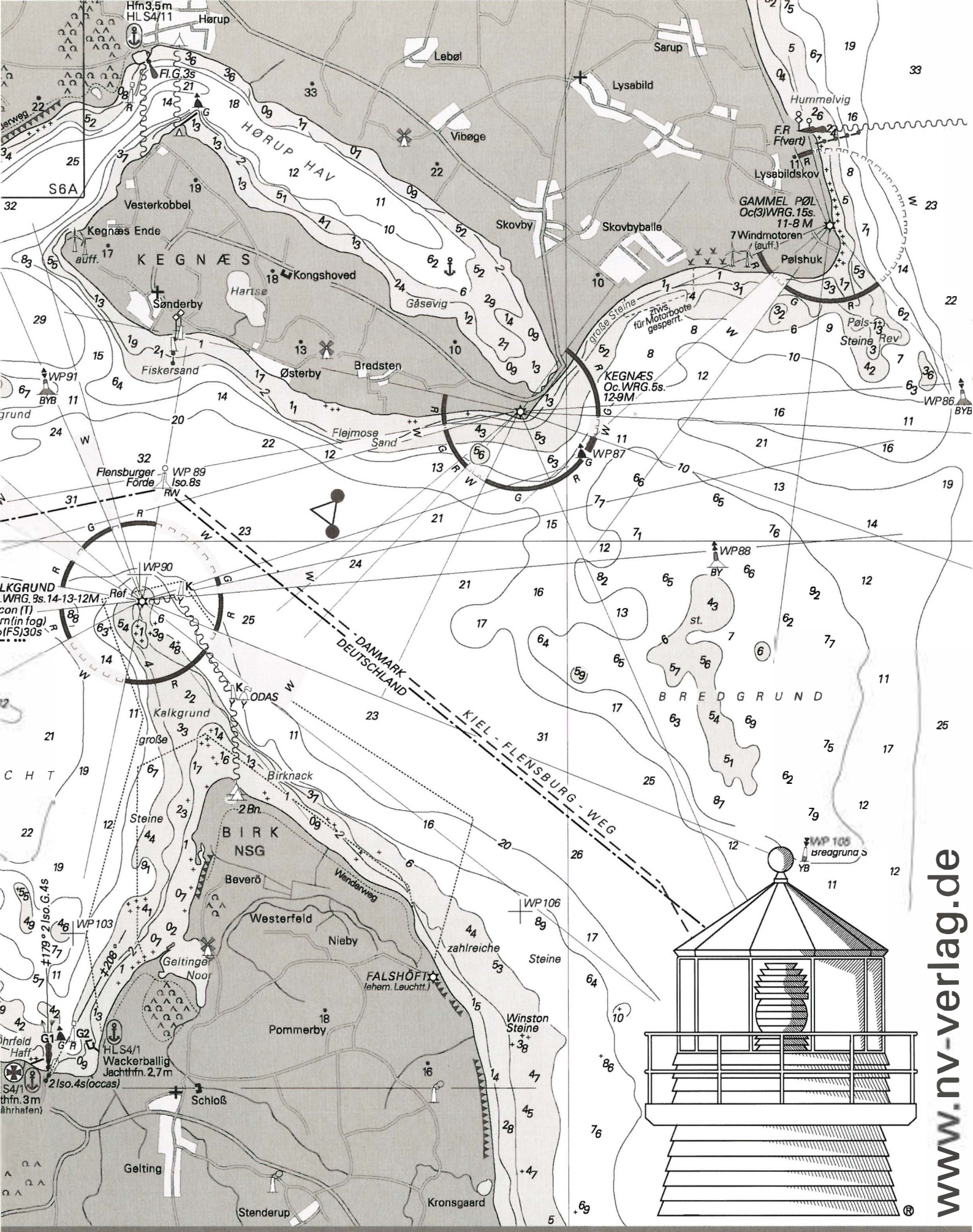
Klassische Yachten Flensburg e.V.
Nerongsallee 11
24939 Flensburg

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

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



...im Museumshafen



www.nv-verlag.de

Seekarten & Handbücher
Kompetenz aus Arnis

Alle Leinen fest

Wenn im Oktober die Leinen für die Winterliegezeit fest sind und unser schöner Dampfer den letzten „Tuut" der abgelaufenen Saison gemacht hat, heisst das noch lange nicht, dass der „Bazillus-Faulicus" unsere Crew befallen hat. Genau das Gegenteil ist der Fall, der Winterdienst fängt an. Reparaturen, Erneuerungen, Holzarbeiten und das ewige Lied der Elektronik liegen als Aufgabe vor unserer Crew. Im Büro machen wir uns Gedanken über die kommende Saison, Manöverkritik ist angesagt. Was können wir besser machen, was ist in Ordnung und was muss geändert werden. Die Akquisition für hoffentlich viele gute Chartern beginnt frühzeitig. Die Kesseltemperatur der Alexandra-Verantwortlichen und Crewmitglieder ist auch im Winter nicht unter 37°, jedenfalls so bummelig.
Zum Schiffsbetrieb eines Fahrgastdampfers gehört aber auch das Repräsentieren. Die klugen Köpfe in der Touristikbranche sagen kurz und bündig „PR" dazu. Unser ehemaliger Freund und Unterstützer Gerhard Moltsen hat einmal gesagt: „Was haben sich die Zeiten geändert, heute gehört neben dem Blaumann eben auch der Schlips zu einem kohlebefeuerten, seetüchtigen Fahrgastdampfschiff.
Die Einladungen zum Jahresempfang am 08.01.2006 unserer Stadt Flensburg und zur Ehrenamtsmesse am 12.02.2006 durch „das Haus der Familie", jeweils im Deutschen Haus, wurden von uns gerne angenommen, zumal wir den Förderverein mit einem eigenen Infostand vorstellen konnten. Die Aufgabe den „Alex-Stand" aufzubauen, übernahm „freiwillig" unser 1. Vorsitzender Werner Fischer. Er machte das richtig gut. Der Stand war übersichtlich ausgerüstet und hatte ein maritimes Erscheinungsbild, sozusagen mit Liebe aufgebaut. Selbst der Fahrkartentisch kam zu Ehren und die alten Positionslampen aus dem Fundus von Käpten Weyhausen zeigten den Standort an. Der Fahrkartentisch war vorher nochmals von unserem stellvetr. Bootsmann Hans Henningsen aufgemöbelt worden und die Initialen D. „Alexandra" auf leuchteten blank poliert. Bootsmann Horst D. Petersen, mit seiner stillen und bescheidenen Art, sorgte für Licht und schon war ein richtiger Messestand fertig. Wir meldeten: Klar vorn und achtern zum Empfang. Die Stimmung im Deutschen Haus konnte nicht besser sein, das Programm bestens sortiert. Stadtpräsident, Oberbürgermeister und auch wir an unserem Stand, hatten genug zu tun. Der 1. Vorsitzende Werner Fischer, der 2. Vorsitzende und Kapitän Wolfgang Weyhausen, Schatzmeister Rüdiger Steinberg und Susanne Warmbier waren auf „standby" für Informationen und Beratung. Informationsmaterial war genügend ausgelegt und wurde von den Besuchern gerne genommen. Kleinere und größere Schnacks, ein freundliches „Moin Moin", „wie geiht und tschüß", es wurde nie langweilig. Leider war zum Neujahrsempfang der Stand in der Nähe des Haupteinganges. Die winterlichen Fallwinde vom Südermarkt ließen grüßen. Die Kälte zog ganz langsam von unten nach oben und was das bedeutet, das wissen Sie genau.
Wir haben es überlebt und freuen uns auf den nächsten Neujahrsempfang der Stadt Flensburg.
Auch zur Ehrenamtsmesse hatten die Helfer um Werner Fischer den Alexstand mit allem Brimborium wieder aufgestellt. Dieses Mal waren unsere „Bordtauglichen" als Ansprechpartner vor Ort. Gab doch viele Fragen und viele Antworten. Fahrpläne, Flyer, Infomaterial und Aufkleber gingen weg wie die Heizerflocken aus dem Schornstein. Jedenfalls war das Interesse an unserer schönen „Alex" groß.
So haben dann Birgit Jordt, Sabine Klotz, Harald Drews, Hans Henningsen, Dieter Lindau, Rolf Lohan und Werner Fischer die Flagge der „Alexandra" hoch gehalten. Gut gemacht ihr Seefrauen und Seemänner!
Während der Ehrenamtsmesse hielten wir Kontakt zu anderen „Ehrenamtlern" in Flensburg. Das persönliche Gespräch ist sehr wichtig. Was und wie machen es die anderen Vereine, welche Ziele, Sorgen und Nöte haben sie, und wie es trotz Widrigkeiten immer wieder weiter läuft. Unsere Feststellung, kein Verein ist auf Rosen gebettet, fast alle haben die gleichen Problemchen, eines zeichnet aber alle aus, sie sind mit Freude, Leidenschaft, und Überzeugung bei der Sache. Schön war übrigens die Tatsache, dass neue „Alexandramitglieder" dem Förderverein beitraten. Willkommen im Club. Unser Stand war dieses Mal strategisch besser postiert, die kalten Fallwinde vom Südermarkt hatten absolut keine Chance. Die Vorwärmung blieb stabil.

Wolfgang Weyhausen, Kapitän

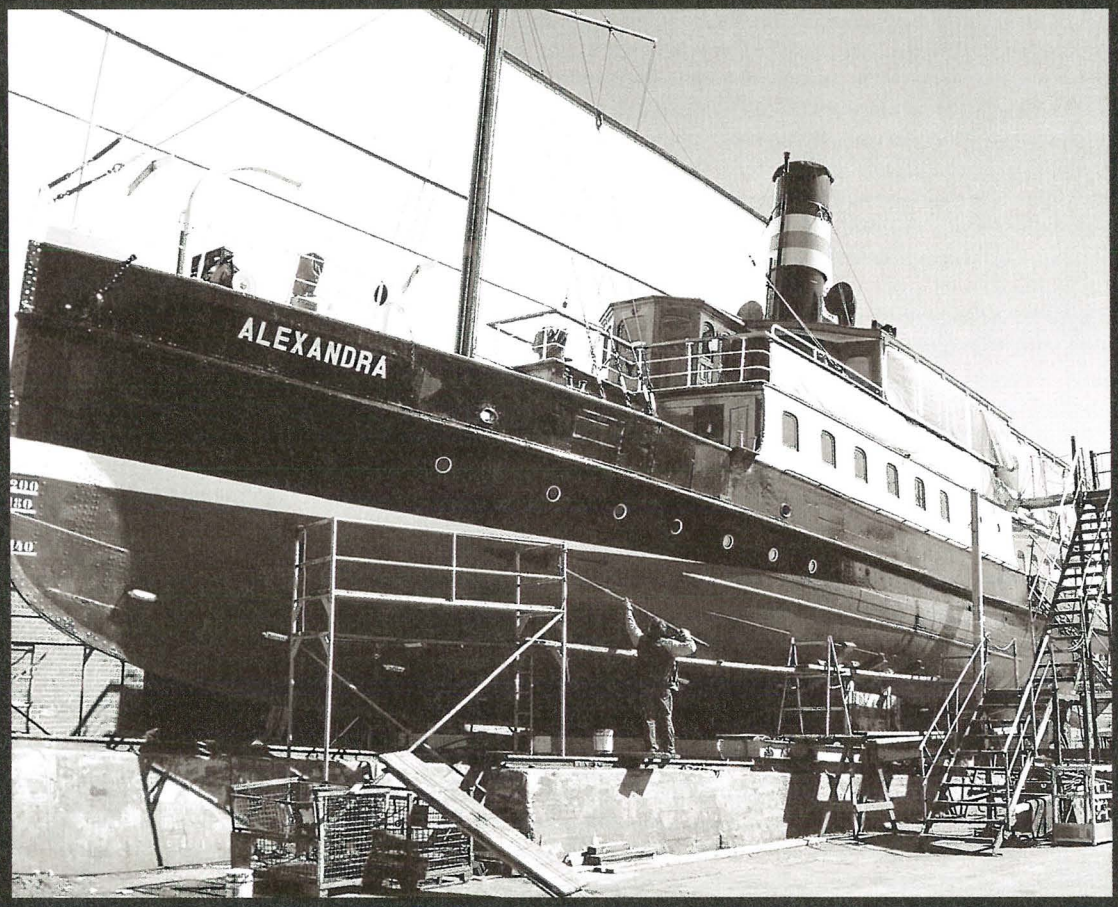
Winterdienst auf dem Salondampfer „Alexandra"

Zur Zeit wird wieder an Bord gearbeitet, samstags ist Arbeitseinsatz und an den anderen Tagen halten wir keinen von der Bordarbeit ab.

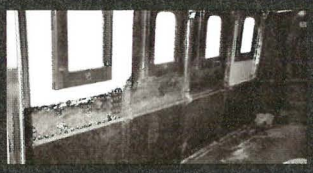
„PR" oder Öffentlichkeitsarbeit ...

Jahresempfang der Stadt Flensburg im „Deutschen Haus" mit eigenem Messestand.

Auch zur Ehrenamtsmesse hatten die Helfer um Werner Fischer den Alex-Stand mit allem Brimborium wieder aufgestellt.



Arbeiten auf dem Deck… Verschanzung malen, div. Holzarbeiten, Ankerketten auslegen und konservieren, Holzboden in der Vorpiek erneuern, die E-Installation überprüfen und abdecken, stehendes und laufendes Gut überprüfen, Einbau eines „AIS" (Automatisches-Identifizierungs-System) und, und, und …



Waschen–Rasieren–Legen–Bügeln

… es wird geackert und geackert!

...die „Alex" benötigt in den Wintermonaten dringend ein komplettes WELLNESS-Programm!

Vor der Saison

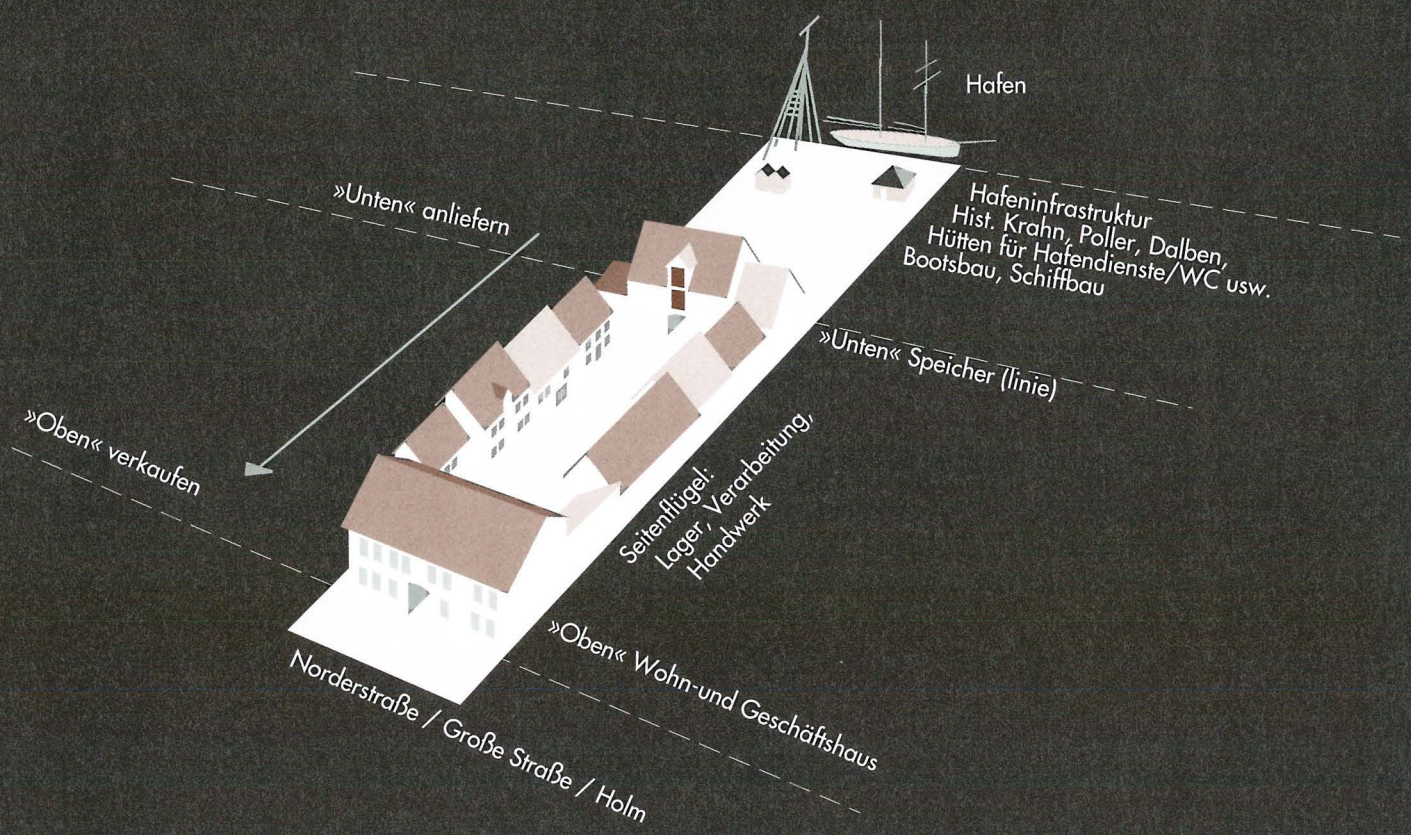
Jedes Jahr das gleiche Procedere, bevor der erste Fahrgast an Bord darf, hat die „Alexandra" ihre sogenannte Schönheitskur schon überstanden. Keine Fachleute aus der Beautybranche, sondern Jungs mit „Knööf" im Arm, Schutzbrille auf der Nase, Schweißtuch, Twist, Brenner, Stemmeisen an der Seite und mit Wissen über die hohe Schiffbaukunst, sind die Akteure.
Die „Alexandra" wird als Traditionsschiff gefahren, d. h., es sind besondere Richtlinien zu beachten. Ein Fahrgastschiff hat natürlich höhere Auflagen, die sollen alle erfüllt sein, bevor es wieder heißt: „Let go!", „alle Leinen los!", „Volldampf Voraus!".
Unsere Hauswerft ist die Werft Alfred Eberhardt in Arnis/Schlei. Seit vielen Jahren haben wir ein gutes Verhältnis zu diesem Unternehmen, die Leute kennen die„Alexandra" aus dem „FF". Es macht sogar Freude nach Arnis zu dampfen, obwohl Werftzeit wirklich nicht zur Freude gereicht. An Deck und in der Maschine sieht es dann immer so aus, als ob ein Tornado durch die Betriebsgänge gefegt ist, überall Leitungen, Rohre, Teile, Werkzeug und Platten, die Schotten sind auf und es zieht überall. Vor dem Werfttermin, immer gleich nach Ostern, haben sich kluge Köpfe vorher schon den Kopf zerbrochen. Die Maschine, die Restauration und die Leute von Deck beginnen gleich nach der Saison mit der Auflistung für die anstehenden Werftarbeiten. Was ist neben den vorgeschriebenen Dingen noch alles zu tun. Ein wichtiges Wort hat da auch noch der Schatzmeister mit zu reden: Haben wir genügend „Kohle" in der Kasse, ist es finanziell tragbar, oder mit einfachen Worten, was kostet uns der Spaß? Wir können allen Lesern versichern, billig wird das nie, dafür muss unser Dampfer viele Stunden dampfen und der Schatzmeister tief in die wohlbehütete Schatulle greifen. Alleine an geprüfter Sicherheit müssen wir über 15.000,– EUR auf den Tisch legen. Bei der Jahreshauptversammlung kommen die Zahlen mit Punkt und Komma auf den Tisch, manchem treibt es dann Verwunderungsfalten ins Gesicht und dem Vorstand Tränen in die Augen. Ein Schiff, egal ob klein oder groß, kostet und kostet und kostet.

Hier ein Ausschnitt über das, was wir planen. Unsere Decks- und Maschinenleute sowie die Restaurationsmitstreiter haben sich ordentlich was vorgenommen:
Deck: Verschanzung malen, div. Holzarbeiten, Ankerketten auslegen und konservieren, Holzboden in der Vorpiek erneuern, die E-Installation überprüfen und abdecken, stehendes und laufendes Gut überprüfen, Einbau eines „AIS" (Automatisches-Identifizierungs-System) und div. Zusatzarbeiten, es liegt immer was an.
Maschine: Seeventile, Kondensator, Ventile ausbauen, reinigen, konservieren, verpacken und wieder neu einbauen, E-Diesel warten, Erneuerung der Fußböden im Mannschaftsbereich, Hauptmaschine, Systeme überprüfen, Restarbeiten und viele „kleine Dinge" mehr.
Die Werft übernimmt Aufgaben, die nur durch sie durchgeführt werden können. Sanierungsarbeiten, Schiffbau, Seeventile, Konservierung des Rumpfes, Überprüfung des Ruders und der Welle, Schallmessungen, Schweißarbeiten und „das was noch kommt, was wir aber noch nicht wissen". Ein schöner Satz, nur manchmal teuer. Wir haben drei Wochen Werftzeit geplant, die Restarbeiten dann hier vor Ort in Flensburg. Die Schutzplane auf dem Oberdeck soll durch eine neue Konstruktion ersetzt werden, da hat sogar der Denkmalschutz ein Wort mit zu reden. Langweilig wird es auf dem Dampfer nie, wir haben ja eine prima Crew. Somit kann der Förderverein die „Alexandra" am Anfang einer Saison immer wieder so darstellen, wie es einem solchen wunderbaren Schiff gebührt. Übrigens beginnt nach der Werftzeit das große Aufräumen. Neue Gesichter an Bord sind jederzeit willkommen.

Unser Dank gilt allen Mithelfern und Unterstützern, ohne die wäre eine solche Aufgabe nicht zu bewältigen.

Wolfgang Weyhausen
Kapitän

FLENSBURG
HISTORISCHER HAFEN



HAFEN und HÖFE

Die Höfe gehören zum Hafen. Sie sind Teil einer städtebaulichen Entwicklung, die um den Hafen herum gewachsen ist. Sie sind elementarer Teil des Historischen Hafens.

Flensburg hat nicht nur alte Schiffe. Ein paar „Oldtimer" können viele Häfen vorweisen. Manchmal reicht da eine Ansammlung von alten „Operettendampfern", um sich ein solches Etikett anzuheften. Flensburg hat mehr. Flensburg hat einen international beachteten Museumshafen, der mit seiner gezielten Sammlung von historischen Wasserfahrzeugen gemeinsam mit dem Schiffahrtsmuseum, der Museumswerft und der Alexandra ein einzigartiges Ensemble bildet. Das ist immerhin so bemerkenswert, dass internationale Journale über diese Besonderheit berichten. Flensburg hat aber noch mehr. Flensburg hat die alten Höfe. Dass diese Höfe in direktem Zusammenhang mit dem Hafen stehen, ist vielen nicht bewusst.

Ein »Hafen« ist die Zurverfügungstellung einer Infrastruktur für das Anlegen von Schiffen. Auch das gibt es in manchem kleinen Küstenhafen. Sie waren Umschlagplätze. Die angelandeten Waren wurden umgeladen und weitertransporiert. Flensburg war Zielhafen. Hier wurden die meisten Waren gezielt angeliefert, wurden gelagert, verarbeitet, veredelt und von hier aus verkauft. Nicht nur der Rum, auch und insbesondere der Karibische Zucker gelangten in diesen Prozess der Veredelung. Diese Verarbeitung und Veredelung fand zumeist in den Höfen statt. Die Ware wurde also mit den Schiffen angeliefert, „unten" in den Speichern gelagert, in den Seitenflügeln der Höfe verarbeitet und „oben" im Geschäftshaus verkauft. Diese gesamte Kette ist heute im Gesamtensemble nachvollziehbar präsent. Die Höfe sind somit Teil der Gesamtkette des Historischen Hafens. Dass sie im Krieg verschont wurden und in den Nachkriegsjahren das Geld nicht reichte, um sie wie in Kiel durch Neubauten zu ersetzen, kann man als Glücksfall bezeichnen. Dass die Altstadtsanierung bei vielen der alten Höfe mit so beispielhaftem Fingerspitzengefühl erfolgte, gehört zu diesem Glück.

Die alten Schiffe vor der Altstadtkulisse der »Küste« ergeben zusammen mit den Höfen einen Einblick in historische Seefahrts-, Arbeits- und Lebenskultur, die in dieser Gesamtdarstellung europaweit einmalig ist.

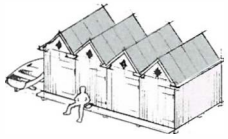
Im Gesamtkonzept HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG werden jetzt die letzten fehlenden Elemente mit den kleinen Hafendienst-Hütten und einem Dampfer-Pavillon vervollständigt. Flensburg fehlte der Mut, den Dampfer-Pavillon als Replik nach den vorliegenden alten Plänen zu erstellen. Das ist bedauerlich, denn auch die Replik des Historischen Krahns von 1726 am Museumshafen Bohlwerk fügt sich nahtlos in die stimmige historische Kulisse ein. Aber wir haben auch so richtig was vorzuzeigen.

R.P.

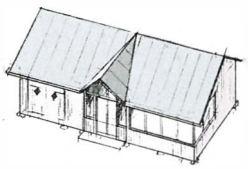
HÜTTEN und PAVILLONS

Die Schlacht ist geschlagen. Es wird die Replik des Historischen Pavillons als Teil des HISTORISCHEN HAFENS nicht geben. Die Denkmalsschützer hatten zu große Bedenken, dass eine Grundfläche von 90 qm das denkmalgeschützte Kompanietor optisch beeinträchtigen würde, und man war gegen den Bau von Repliken. Es sei an dieser Stelle nochmals gesagt, auch ich bin gegen Repliken, solange es noch Originale gibt. Man muss keine Danske Jagt nachbauen, solange es noch solche Schiffe im Original zu sehen gibt. (Es sei denn der Nachbau dient der handwerklichen Demonstration, um den Schiffbau zu beobachten). Wenn es aber z.B. keine Hansekogge mehr gibt, ist nichts gegen eine Replik einzuwenden, um über Abbildungen hinaus einen annähernd realen optischen Eindruck zu erhalten. In diesem Sinne brauchen wir keine historisierenden Höfe nachzubauen, denn wir haben die Originale. Flensburg hat eine gute Beispielsammlung gut erhaltener alter Häuser aus den letzten 5 Jahrhunderten. Was noch steht, ist Mauerwerksbau und dazu zählen auch das Zollpackhaus des Schiffahrtsmuseums und die rote Ziegel-Villa des Reeders Bruhn am Willi-Schiffbrückplatz. Wir haben aber keine typischen maritimen Holzbauten mehr. Stettiner-Schuppen und Kanalschuppen wurden abgerissen, der Rotermund-Schuppen ist abgebrannt und auch die kleinen Hafenpavillons sind lange verschwunden. Da hätte die Replik eines alten Pavillons Sinn gemacht, besonders, wo die originalen Bauzeichnungen im FSC vorlagen und ein fast baugleicher Holzbau auf der Hafenwestseite direkt vor Hansens Brauerei stand. Er ist auf alten Fotos zu sehen. Hier wären also Aufstellungsort und Bauweise ziemlich authentisch gewesen. Ein gutes Beispiel für eine solche Vorgehensweise ist der Nachbau des »Historischen Krahns von 1726« am Bohlwerk des Museumshafens. Aber wie gesagt, die Schlacht ist geschlagen. Ich habe jetzt die Grundfläche von 90 qm auf drei kleinere Gebäude von 20, 24 und 40 qm verteilt. Die verschiedenen Funktionen mussten nicht zwangsläufig in einem Gebäude zusammen untergebracht werden. Diese kleineren Hütten verteilen sich jetzt auf dem südlichen Ende der Schiffbrücke zwischen Neue Straße und Schiffbrückstraße. Damit haben wir eine andere Situation, als ursprünglich geplant, aber auch sie passt ins Konzept, denn die Küste stand früher voll mit solchen kleinen Hütten und diese jetzt von allen Seiten akzeptierten Entwürfe orientieren sich ziemlich exakt an alten Vorbildern. Damit wird der HISTORISCHE HAFEN in allen Gliedern nachvollziehbar und kann auch so für den maritimen Tourismus dargestellt werden.

Seeleute mussten zu allen Zeiten mal müssen, besonders, wenn sie nach langer Reise wieder an Land kamen. Das gilt auch für die Besatzungen der heutigen historischen Schiffe, egal ob kaiserlich klassische Segeljacht, Dampfer, oder 3-Mast-Schoner. Die müssen manchmal sogar duschen. Dafür wird es ein » Waschhaus« geben. Phantasie? Nein, das hier skizzierte Gebäude stand in alten Zeiten auf der Schiffbrücke etwa auf Höhe des Seglerhauses von Fahnen-Fischer. Es ist auf vielen alten Fotos abgebildet. Charakteristisch ist die Holzverbretterung mit Sprossenfenstern und das Pyramidendach. Das Original war allerdings mit Dachpfannen gedeckt. Das möchte man im Rathaus nicht. Aber zur Ehrenrettung sei gesagt, der von der Öffenlichkeit in der Zeitung als »Autobahn-WC« verrissene Entwurf von Architekt Köster aus dem Hochbauamt war ziemlich nahe am historischen Vorbild und das war sicher kein Zufall, der Mann ist nämlich ein guter Architekt. Ausserdem: »Form follows function« und auch Autobahn-Toilettenhäuschenbauer sind offensichtlich Traditionalisten.



Als das Freizeitsegeln entstand, wurde noch nicht eindeutig zwischen Arbeit und Spaß unterschieden. Man segelte mit Jollen, offenen Booten, die wochentags dem Fischfang dienten und am Wochenende der Familienspazierfahrt. (siehe Heft 20 über die 150-jährige Geschichte des Segelsports auf der Flensburger Förde). Die Klassischen Yachten haben sich aus diesen Gebrauchsbooten entwickelt. Und so stehen für diesen gemeinsamen Ursprung auch diese kleinen Hütten, in denen die Bootseigner schon früher ihr »Gerödel« unterbrachten, Netze, Segel, Bootshaken und Ruder, alles was man so braucht um ein bisschen auf die Förde hinauszufahren. Solche Hütten wurden in der ganzen Region gebaut. Sie finden sich auf vielen alten Fotos und fanden sogar als sogenannte Pech- (Teer) oder Badehäuschen Verwendung. Jetzt können sich auch zwei Eigner eine Hütte teilen oder sogar mal als Regattabude benutzen. Das Modell ist nicht nur traditionell, sondern auch anbaufähig und kann bei Bedarf mit der Klassikersammlung wachsen...



Dies wird die Rödelkammer der ALEXANDRA, dient also zur Hälfte der Unterbringung all der Sachen, die jetzt noch auf dem Anlegeponton der ALEX herumstehen. Aber nicht nur dafür. Dieser kleine Dampferpavillon ist auch Anlaufstelle für Gäste, hier kann man sich zur Ausreise treffen, »Meeting-Point«, wie man heute sagt. Hier kann man sich auch bei Regen unterstellen und »partout« Karten kaufen, aber hier dürfen sich nicht nur Petuhtanten treffen.
Der Pavillon wird am Schiffbrückkai zwischen Neue Straße und Kompanietor stehen.
Für den Müll gibt es dann etwas weiter weg eine passende Container-Umhausung.

Rainer Prüß

WIEBKE BOHLEN
Kreuzeryacht, 12 m
geb. 1987 in
Tørvikbygd/NOR

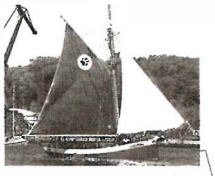
CHARLOTTE
Haikutter, 12,5 m
geb. 1925 in
Glyngøre/Limfjord

BODIL
Haikutter, 17,75 m
geb. 1924 in
Skagen/DK

CARMELAN
Haikutter, 18,95 m
geb. 1927 in
Frederikshavn/DK

DIE ZWEI SCHWESTERN
S-H Jagt, 12 m
Replik, geb. 1989
Marstal/Ærø DK

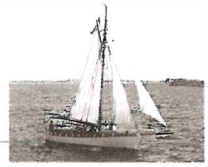
FRIEDA
Haikutter, 14 m
geb. 1918
Holbæk/DK



DAGMAR AAEN
Kutter, 18 m
geb. 1931 in
Esbjerg/DK

ACTIV 3-Mast Bramsegelschoner, 30 m
geb. 1952 in
Svendborg/DK

JAMESCAIRD
Replik „Shackelton"
7,3 m, geb. 1999
in Egernsund/DK



VAAR Bornholmer
Lachsboot, 13 m,
geb. 1957 in
Ranzausminde/DK

SIONNACHAN
Gaffelkutter, 7,3 m
geb. 1950
in Brixham/GB

ELSE Bornholmer
Heringsboot, 10 m
geb. 1923
in Aarsdale/DK

PIROLA
Heringslogger
18,6 m, geb. 1910
in NL

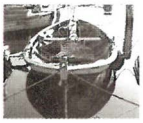
AURORA
Rügenwalder Kutter
13 m, geb. 1934 in
Rügenwalde,Pomm.

HANS VON WILSTER
Ewer, 16,60 m
geb. 1899
in Itzehoe

KORSAR
Lustyacht, 9,5 m
geb.1883 in Kiel

MADSEN AF STRUER
Aalborgjolle,
5,5 m, geb.
unbek.

ARVED
Arendal Sjekte
5,2 m, geb. 1994
in Flensburg



OKSEØ
Smakkejolle
7 m, geb. 2003
in Flensburg

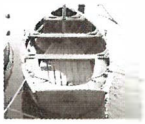
ABBI
Snekkersten jolle
5,9 m, 1980
in Troense

GRETA
Fischkutter, 13,5 m
geb. 1904
in Cranz/Elbe

MARIE
Logger, 25 m
geb. 1927
in Restaurierung

SVALE
Krage jolle
6,5 m
geb. 2003

MINNA RÖDER
Butt jolle,
7,8 m
geb. 1927, Elbe

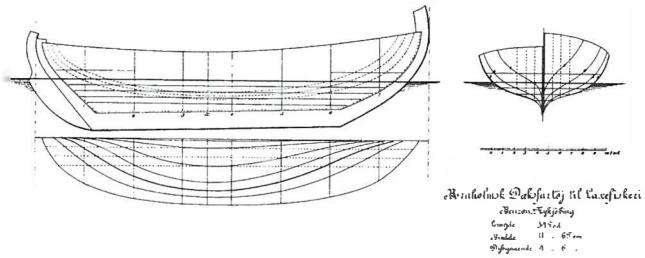


HURTIGRUTEN
Luggerjolle,
4,20 m
geb. unbek.

LIBELLE
Fahrgastschiff, 23 m
geb. 1934 in
Flensburg/FSG

RYVAR
Heringslogger, 28,6 m
geb. 1916 in
Alphen a.d.Rijn, NL

Die Sammlung des Museumshafen Flensburg e.V.

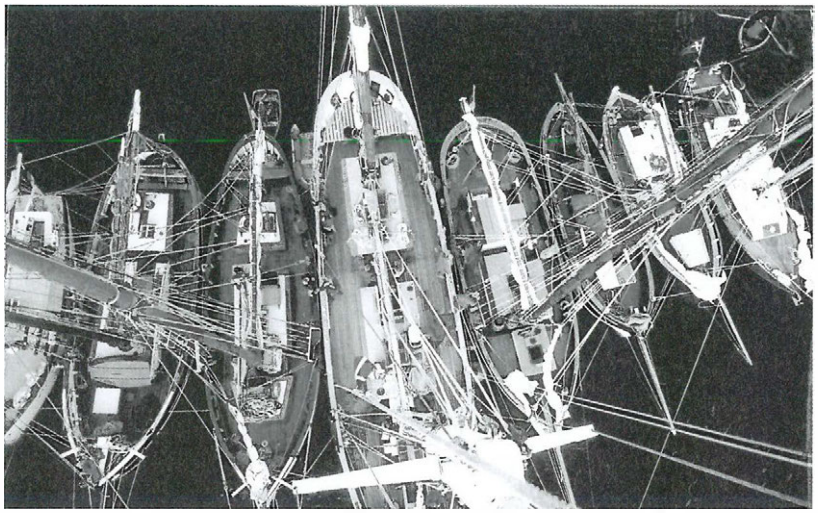


20 deutsche Museumshäfen gibt es. Der Museumshafen Flensburg e.V. gründete sich bereits 1979 als gemeinnützige Privatinitiative und war der zweite Museumshafen in Deutschland. Der kurze Zeit vorher gegründete Hamburger Museumshafen Oevelgönne lieferte das Vorbild und bereits Mitte der 80er berichtete die Segelzeitschrift YACHT über den Flensburger Museumshafen als das „Vorzeigestück" der Traditionalistenszene. Die Anfänge waren schwierig, doch das Sammlungsziel war schnell gefunden. Der Museumshafen Oevelgönne sammelte vorrangig Nordseefahrzeuge. Das machte Sinn, denn Schiffstypen entwickeln sich abhängig von den Bedingungen des Fahrtgebietes. Wassertiefen, Wellenhöhen und -längen erfordern jeweils angepasste Schiffsrümpfe. Für die Ostsee gebaute Schiffe und Boote fahren nicht besonders gut auf der Nordsee. Das gleiche gilt umgekehrt. Wir wollten uns also in sinnvoller Aufgabenteilung um die Fahrzeuge der Ostsee kümmern, d.h. weitestgehend um regionale Schiffbaugeschichte. Dass hier die Grenzen fließend sind, war schnell klar. Die Bootsbauer bauten traditionell für die jeweiligen Reviere. Wenn ein Kahn nur auf der Schlei fahren sollte und in der Fischerei diente, dann bedingte das eine spezielle Bauform. Die Fischerei stellte zudem eigene Bedingungen. So entstand z.B. der Schleikahn. Die Danske Jagt hingegen befuhr nicht nur die Flensburger Förde, sondern den gesamten Raum der westlichen Ostsee. Sie war auch zuhause in Belten und Sunden bis in Skagerrak und mussten mit den jeweils unterschiedlichen Bedingungen klar kommen. Das gleiche gilt für den Hai-Kutter. Der entstand eigentlich als Fahrzeugmix englischer, norwegischer und dänischer Schiffbaukunst und war ursprünglich für die Nordsee und das Skagerrak gedacht. Wegen guter Eigenschaften verbreitete sich dieser Typ in der Folge auch auf dem Limfjord, im Kattegatt bis hinein in die westliche Ostsee. Aus solchen Zusammenhängen wurde schon gleich nach der Gründung das Sammlungsziel klar. In der Vereinssatzung steht als Ziel „Wiederherstellung und Infahrthaltung traditioneller Segelschiffe und anderer historischer Wasserfahrzeuge". Das ist grob umrissen. Der Museumshafen Flensburg e.V. sammelt aus den oben dargelegten Gründen vorrangig die traditionell in der Ostsee, in Belten und Sunden, in Kattegat und Skagerrak beheimateten Wasserfahrzeuge. Und auch dieser große Sammlungsbereich wird nochmals eingegrenzt auf „die segelnden Berufsfahrzeuge der Revier- und Küstenfahrt. Das sind Frachtsegler und Fischereifahrzeuge, aber auch sog. Dienstfahrzeuge wie z.B. Zoll-, Lotsen- und Rettungskutter". Diese kleineren Schiffstypen waren prägend für die Region. Hier gibt es kaum eine Geschichte großer 4-Mastbarken und Vollschiffe wie z.B. die Passat oder Kruzenshtern. Selbst den Flensburger Rum und den Zucker holte man mit verhältnismäßig kleinen Segelschiffen aus Westindien.

Der Museumshafen will diese typischen Zeitzeugen erhalten und als kulturelles Erbe der Öffentlichkeit präsentieren. Warum? 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. Das funktioniert nachweislich gut, denn das Bohlwerk am Museumshafen ist eine der beliebtesten Flaniermeilen in Flensburg und zugleich touristischer Anziehungspunkt. Zur Lebensqualität beitragen kann man natürlich auch auf andere Weise. Manche halten solcherart Darstellung von Geschichte auch für „maritimes Gerümpel". Nun denn, das kann jeder sehen wie er mag und wie er kann. Wie heißt es in der Navigation. Wer ein Ziel erreichen will, muss Ausgangsort und -zeit kennen, sonst wird er sein Ziel nicht erreichen. Wir werden die Zukunft nur meistern, wenn wir wissen warum die gesellschaftlichen Verhältnisse so sind wie sie heute sind. Das wird klar, wenn man etwas über das Gestern weiß. Über Lebens- und Arbeitsbedingungen, über die Schwierigkeiten der Existenzsicherung, über Entwicklung und Fortschritte. Vernünftige gesellschaftliche Entwicklung ist nur auf der Grundlage kulturellen Bewußtseins möglich. Nicht nur Einwanderer sollten deshalb etwas über die Kultur unseres Landes wissen, auch „Eingeborene" müssen sich täglich neu ihrer Geschichte und ihrer Herkunft vergewissern, um die Dinge weiterzuentwickeln. Diese Spuren der Entwicklungsgeschichte zu erhalten, kann der Staat und die Stadt nicht leisten. Die Kassen sind leer. Da sind private Initiative und persönlicher Einsatz gefragt. Der Museumshafen Flensburg ist so eine Initiative. Die Schiffe sind in Privatbesitz und erhalten keine öffentlichen Fördermittel. Die Restaurierung erfordert einen immensen Aufwand. Es gibt nur wenige, die sich das wirklich leisten können.

Die andern leisten es.

Martin Schulz/Rainer Prüß



Wenn man nicht gerade am hämmern, schleifen, beplanken, malen oder lackieren ist, gibt es eine der wenigen gemeinsamen Ausfahrten. Hier im gemütlichen Ankerpäckchen bei den Ochseninseln.

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.

Bildbetrachtung

Wenig los im Hafen...

von Rainer Prüß

Wir schreiben das Jahr 1930. Ein sonniger Tag über Flensburg. Der Blick geht von Westen zum Ostufer. Man sieht auf den Stadtteil Jürgensby, überragt von der Jürgenskirche, möglicherweise der einzigen deutschen Kirche, die verkehrtrum steht. Die Gläubigen schauen nicht nach Osten, sondern nach Westen. Man hatte damals Sorge, dass der schwere Kirchturm den Hang runterpurzeln könnte. Die Gemeindemitglieder haben bei der Planung ganz pragmatisch entschieden und beten jetzt nach Westen. Das ist besser als runterfallen. Die unter der Kirche liegende Bebauung ist heute fast unverändert, nur das linke Eckgebäude bei den hier endenden Bahngeleisen wurde durch das neue KomTel/Versatelgebäude ersetzt und an Stelle des dunklen kreissegmentförmige Lokschuppens steht heute ein ähnlich geschnittenes Ingenieurbüro. Auf der alten Eisenbahntrasse führt heute die Nordstraße nach Angeln hinein und man sieht, die Wiesen im Bildhintergrund sind hier noch gänzlich unbebaut. Adelby, der Ort (dän. „by") benannt nach dem biblisch orientalischen Namen »Adel« (?) ist gerade erst im Wachsen.

Offensichtlich neu angelegt mit seiner jungen Baumreihe ist die helle Straße am Hang, den die Flensburger „Tomatenberg" nennen. Von hier führt ein kleiner Weg zur Plattform im Steilhang direkt hinter der Kirchturmspitze an der linken Bildseite. Hier liegt das alte Flensburger Klärwerk und dies »klärt« wohl auch die Frage nach dem damals auffällig guten Wachstum der vielen Tomaten hier am Südhang. Das neue Klärwerk liegt jetzt viel besser an einer der schönsten Stellen der Uferpromenade zwischen Innenhafen und Sonwik. Das hat es auch verdient nach so langen Jahren klärender Arbeit.

Ziemlich verändert hat sich der Uferbereich. Der auffällige weiße Sandstrand, auf den die Fischer ihre Boote hochziehen, ist heute nicht etwa zubetoniert, sondern einfach mit Schilf zugewachsen. Nur die weit ins Wasser hineinreichenden Netz-Trockengerüste sind lange verschwunden. An dieser Stelle befindet sich aber immer noch der alte Fischereiverein mit seinen Steganlagen und dem kleinen Slip, auf dem die Schiffe hochgenommen werden. Nach rechts folgt dann eine kleine »Dampfersammlung«, gerade im richtigen Maßstab für die angestrebte Dampfersammlung im HISTORISCHEN HAFEN FLENSBURG, um hier wieder unserer ALEXANDRA Gesellschaft zu leisten, die hier möglicherweise in die Mitte genommen wurde. An dieser Stelle liegt heute das Servicegebäude des Gästehafens mit der Gaststätte »Eastside«. Die dahinter liegenden Schienenstränge sind nur noch als Fragmente erhalten.

Im Bildvordergrund findet man sich im Gewirr der Dächer und Fassaden nur schwer zurecht, aber die Marienkirche erleichtert die Orientierung, denn auch hier ist bis heute wenig verändert. Hinter dem barocken Mansardendach der Kirche erkennt man an der weißen Fahnenstange das Dach des Kompanietores. Dann folgt nach rechts die Randbebauung des Marienkirchhofes mit dem gemusterten Dach und dem Treppengiebel der Marienschule. Die hell beschienene Fassadenreihe weiter rechts ist die Schiffbrückstraße mit dem Eckgebäude des »Kritz« und dem gemusterten Turm der Postfiliale. Unten am Ende der Schiffbrückstraße schwimmt ein kleines Bötchen und ist auf dem Weg zum Dampferpavillon, dessen achteckige säulengestützte Aussichtsplattform am rechten Bildrand hinter den Dächern vorguckt.

Es ist wenig Betrieb im Hafen. Der große Dampfer, der an der linken Bildseite zwischen den Dalben hängt, sieht aus wie ein sog. Auflieger. Arbeitslos. Das haben wir heute auch. Der damals eingeschlagene Weg, die wirtschaftliche Situation zu verbessern, erwies sich als größenwahnsinnig und folgenschwer. Heute müssen wir sehen, wie wir aus den nicht annähernd vergleichbaren Hochniveau-Umständen das Beste machen. Rund um den Hafen gibt es genügend touristisches Kapital. Zwischen dem Turm der Marienkirche und dem Dach des Kompanietors sieht man bereits den Beginn der Sammlung Klassischer Yachten... und man könnte ja auch einen »Jürgensbyer Verkehrt-Rum« produzieren... und man könnte auch ein Hotel bauen, aber Flensburg wollte zunächst auch keine Fußgängerzone haben ... und keine Fernwärme... und keinen Museumshafen... aber es gibt ja immer noch gute Hotel-Alternativen, siehe Seite »Farbengatt«... ■

Flensburger Impressionen

Flensburg hat große Erfahrung mit der Trockenlegung von Sumpfgebieten. Auch das Deutsche Haus steht in einem trockengelegten Mühlenteich. Vor wenigen Jahren konnte nach langer planerischer Anlaufphase auch die Hafenspitze trockengelegt werden. Das „Herz Flensburgs" zeigt sich jetzt bei sommerlichen Temperaturen mit seiner sog. wassergebundenen Oberfläche als wahrer Teil des „Erlebnishafen Flensburg". Frei nach dem Filmklassiker „Die Wüste lebt" konnten die Landschaftsgestalter hier einen Erlebnisbiotop anlegen, der sich zum echten Erlebnisraum für Naturfreunde entwickelte. Schon in den frühen Morgenstunden zeigt sich das vielfältige Wüstenleben. Sandflöhe, Dünenferkel und Spitzen-Wüstenratte erfreuen besonders das Herz der kleinen Tierfreunde. Nach zunächst vergeblichen Versuchen wurde mit Hilfe von Sachspenden einer angrenzenden Seeschildkröten-Fritteuse selbst die „gemeine Frittentaube" in dieser Erlebniswüste heimisch. Bei günstigen Witterungsbedingungen kann im Tourismus-Paket „Das wüste Flensburg" für das beliebte Survival-Training auch ein echter Sandsturm gebucht werden.

Die Wüste lebt

Immer seltener hingegen werden die Wüsten Schlägereien hier vagabundierender Nomaden, die das Stadtmarketing in der Vergangenheit immer für beeindruckende Auftritte verpflichten konnte. Ihre Kamele sollen vorübergehend im meistenteils leerstehenden Ratssaal untergekommen sein. *R.P.*

Vogelkoje oder UFO? Vielen Flensburgern fällt die Zuordung dieses Objektes schwer. Aufmerksame Beobachter konnten vor einiger Zeit bei günstiger Thermik jedenfalls Teile des Objektes fliegen sehn. Viele Flensburger halten es hingegen für eine Vogelkoje, wie sie auch auf den Nordseeinseln noch anzutreffen sind. Also eine traditionelle Entenfängeranlage. Hinweise, dass es sich hier um eine italienische Netzstellage zum Fangen von Singvögeln handelt, bestätigten sich nicht, denn Drosselsteaks konnten bislang auf der Karte des anliegenden Restaurants nicht gesichtet werden. Bestaunt wird hingegen der kühne und mutige aber doch subtile und geschmackssichere Umgang mit den Baumaterialien dieser historischen Hafenanlage, die seinerzeit mit Hilfe des renommierten Instituts für leichte Flächentragwerke realisiert wurde und die als Besonderheit mit dem Hamilton-Weichzeichnereffekt der Objektverglasung das Fördelicht noch diffuser erscheinen läßt und versucht, diesem architektonischen Kleinod die Härte zu nehmen. *R.P.*

Drosseln oder Enten?

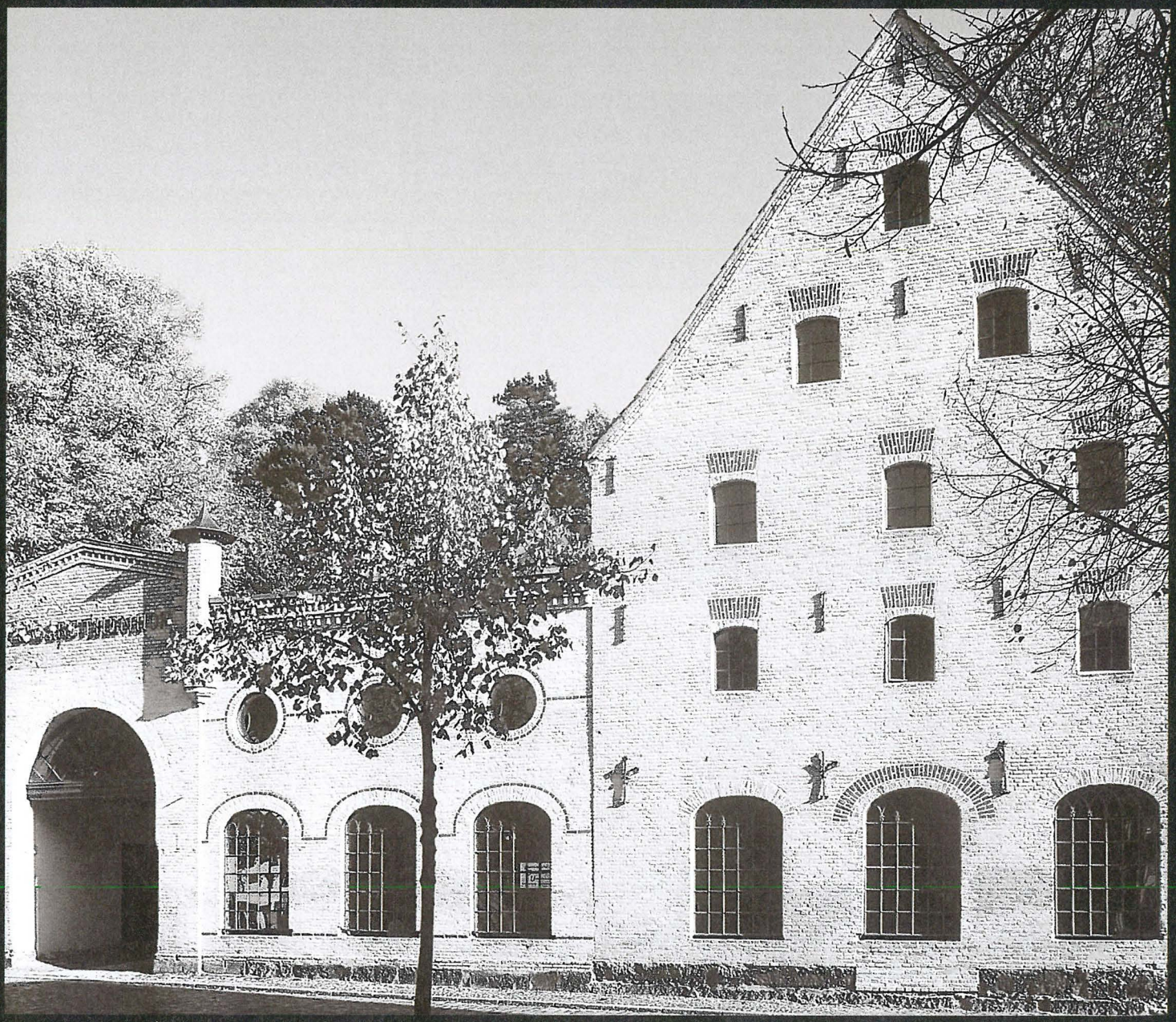
Fotostudio | Satzstudio | Werbetechnik | Offsetdruck | Veredelung | Logistik
Druckhaus Leupelt GmbH & Co KG | Heideland-Ost 24
D-24941 Weding | Fon (0461) 95 770-0 | Fax -11
info@leupelt.de | www.leupelt.de

DRUCKHAUS
LEUPELT

Ideen werden Wirklichkeit.

FLENSBURGER SCHIFFAHRTS MUSEUM

Die Flensburger ZUCKERMEILE



Johannisstraße 78 (Margarethenhof)

HÄUSER und HÖFE aus der Zeit des Zuckerhandels

Flensburg steht immer nur für Rum, dabei war es im wesentlichen der Zucker, der Flensburgs Erfolg im Westindienhandel wesentlich geprägt hat. Die Spuren dieser wirtschaftlich so erfolgreichen Periode sind noch heute in Flensburg zu sehen.

Große Str. 52

Heinrich Carstensen Jensen
(1789-1860)

Holm Nr. 19/21

Norderstr. 31

Große Str. 69

Bei den Recherchen zur aktuellen Sonderausstellung des Schiffahrtsmuseums „Der weiße Luxus ZUCKER – Flensburgs Reichtum aus Westindien" konnte als ein Ergebnis festgehalten werden, dass im gegenwärtigen Stadtbild noch etliche Gebäude vorhanden sind, die unmittelbar mit dem einstigen Zuckerhandel Flensburgs betrachtet werden können (vgl. auch „Hafenblatt" Nr. 16/2004: Andreas Christiansen (1743 - 1811), Raffinadeur, Kaufmann und Reeder in Flensburg, S. 18 ff.).
Diese Häuser und Höfe sowie ihre Speicher gehören oft zu den schönsten und größten Anwesen, die bis heute die Altstadt prägen. Auch wenn die Anlagen neuer Straßen ganze Schneisen in das Geflecht der Kaufmannshöfe schlugen – die Rathausstraße entstand ab 1853, die Nikolaistraße ab 1904/05 – so ist diese Blütezeit Flensburgs, hervorgerufen durch den Westindienhandel, von der Norderstraße über die Große Straße, den Holm, dann die Angelburger Straße hinunter bis zum Johannisviertel mit seinem „Margarethenhof" an manchem Gebäude abzulesen – wenn man um die Bedeutung der einstigen Nutzung weiß!

Lassen wir die „Flensburger Zuckermeile" im Johannisviertel beginnen:

Johannisstraße 78 („Margarethenhof")

Bereits im 18. Jahrhundert bestand auf diesem Grundstück eine Zuckersiederei. Den Mauerankern zufolge wurde der erste Speicher 1761 errichtet.
Um 1769 war diese Raffinerie der Westindischen Gesellschaft die größte in Flensburg. Den Betreibern wurde ein Privileg auf Vergünstigungen für 25 Jahre erteilt, ausgestellt auf die Kaufleute Matth. Holst, Hinrich Carstensen, Peter Feddersens Witwe und Boy Petersen Holst. Der „Zuckerhof", so im Volksmund benannt, beschäftigte einen Meister, fünf Gesellen, einen Arbeiter und einen Schreiber.
Pro Jahr wurden an die 300 Fässer Rohzucker (etwa 225.000 Pfund) verarbeitet, und zwar ausschließlich mit eigenen Schiffen importierter St. Croix-Zucker. Der Prozentsatz raffinierten Zuckers, den die Raffinerien in dieser Zeit aus einer bestimmten Menge Rohzucker gewinnen konnten, war sehr unterschiedlich.
Um 1780 gab man an, dass aus 1.000 Pfund Rohzucker 370 Pfund Zucker gewonnen werden konnte. Der Rest ergab 580 Pfund Sirup, und 50 Pfund gingen bei der Verarbeitung verloren. Aus gutem St. Croix-Rohzucker erhielt man mehr Zucker und weniger Sirup als angegeben.
Abgesehen von Flensburg gab es in den 60er Jahren in Altona, Friedrichstadt und Husum Zuckerraffinerien. In Dänemark und Norwegen konzentrierte sich die größte Zahl auf Kopenhagen. Dort bestanden um 1768 fünfzehn Raffinerien, während sich in den Provinzen nur sieben und auf Norwegen zwei verteilten.
Trotz der Vorrangstellung Kopenhagens und besonderer Privilegien standen die Flensburger Raffinerien mit an der Spitze und wurden der Zahl nach nur von Altona übertroffen.

Angelburger Straße 2

Carl Georg Brix (1784 - 1864) übernahm 1811 die Zuckersiederei seines Schwiegervaters Claus Kröger, die mit der Gründung 1778 zu den frühesten in Flensburg gehörte. In den Fabrikberichten steht die Produktion von Brix immer oben an, zusammen mit Christiansen, Petersen Schmidt und Collenburg (1815). Das Anwesen Angelburger Straße ist mit dem Namen dieses Zuckerraffinadeurs verbunden. Bauen ließ es Christian Jensen 1804 vermutlich von dem bekannten Baumeister Axel Bundsen (1768 - 1832). Jensen war der Vater von Heinrich Carstensen Jensen. (Vgl. Große Straße 52) Es zeugt von dem Selbstbewußtsein des erfolgreichen Flensburger Kaufmanns, der im Gewürzhandel tätig war. Die Inneneinrichtung ist ein besonders schönes Beispiel für den in Flensburg gebauten Klassizismus. Gegen 1820 geht dieses Anwesen in den Besitz von C.G. Brix über.

Große Str. 24

Holm 17

Große Str. 24

Holm 19/21

Stattlichster Kaufmannshof, ursprünglich aus dem 16. Jahrhundert. Das Vorderhaus ist aus der Vereinigung zweier Giebelhäuser entstanden, dessen Umbau bereits im 18. Jh. erfolgte. Die Fassade von dem neuen Besitzer Peter Petersen Schmidt 1820/30 klassizistisch überformt. Auch das Innere wurde verändert und nach dem damaligen Geschmack ausgestattet. Zum Anwesen gehörte ein 1800 errichtetes Garten- und Lagerhaus mit hohem Mansardendach, heute nicht mehr vorhanden. Der Gartensaal wies klassizistische Wand- und Deckenstuckierungen auf; vermutlich von italienischen Stukkateuren. Peter Petersen Schmidt (1774 - 1844) war der zweitgeborene Sohn von Hans Petersen Schmidt (1725 - 1800); als sein Vater 1800 starb, war er in dessen Auftrag in Westindien tätig. Nach seiner Rückkehr blieb er zunächst in der väterlichen Firma, die der älteste Sohn Jacob weiter führte. 1807 heiratete er Anna Christiansen, eine der 6 Töchter von Andreas Christiansen sen. und machte sich ein Jahr später selbstständig. Damals kaufte er auch den Kaufmannshof Holm 19/21. Durch seinen mehrjährigen Aufenthalt auf St. Croix und St. Thomas kannte er die ausländischen Märkte sehr gut. Nach dem Kieler Frieden 1814 galt es auch für Peter Petersen Schmidt, den 1807 durch den Krieg beendeten Westindienhandel wieder aufzunehmen. In dieser Zeit begann auch die Zusammenarbeit mit Heinrich Carstensen Jensen, seinem Schwager und Neffen. Auch H.C. Jensen hatte eine Christiansen Tochter gehelicht. Diese enge Partnerschaft führte zu gemeinsamen Aktivitäten im Walfang wie im Islandhandel, aber auch in der Westindienfahrt.

So bereederten sie gemeinsam Schiffe, die aus der ursprünglichen Flotte A. Christiansens sen. stammten. Außer der PERLE wurde für den Westindienhandel hauptsächlich die Bark APOLLO eingesetzt und die Brigg DIANA. Hierbei konnte er auf seine Kenntnisse der Lebensmittelkonservierung zurückgreifen, damit diese Waren die langen Seereisen in die Tropen gut überstanden und dort noch genießbar waren wie z.B. die Angeliter Butter. Importiert wurde von den Inseln – wie üblich – Rohzucker, Tabak, auch Rum und Kaffee aus Brasilien. 1837/38 fuhr er mit dem Sohn H.C. Jensens, Andreas, nach Paris; er besuchte auch französische Zuckerfabriken, um sich mit deren technischen Fortschritten vertraut zu machen.

Sein eigenes Handelshaus war zeitweise das zweitgrößte in Flensburg.

Holm 17

Das barockisierte Vorderhaus mit seinem aus dem späten 18. Jahrhundert stammenden Hofflügel war zeitweise im Besitz des Kaufmanns und Zuckerraffinadeurs Ingwer Paul Ingwersen (1784 - 1834). Die Zuckersiederei lag vermutlich auf dem Gelände der heutigen Nikolaistraße.

Holm 10 + 12

Dort, wo sich heute ein Bankgebäude befindet (Holm 12) stand bis 1911 das „Palais" von Andreas Christiansen (1743 - 1811). Zum Graben hin folgten die Wirtschaftsgebäude, Lagerhäuser sowie eine Zuckersiederei. Der gesamte Komplex wurde 1911 samt dem Speicher unterhalb des heutigen Museumsbergs abgerissen. Zu seinem Lebenswerk als Kaufmann, Reeder und Zuckerraffinadeur vergleiche den Artikel im „Hafenblatt" Nr. 16 (2004). Nach seinem Tod erbte sein einziger Sohn, Andreas Christiansen jun. (1780 - 1831) dieses Anwesen. Er erwarb 2 benachbarte Häuser hinzu, die sein Sohn, der denselben Namen trug - Andreas Christiansen (III) - 1853 abreißen ließ, um ein neues, repräsentatives Haus errichten zu lassen. Architekt dieses Stadtwohnhauses war der Stadtbaumeister Laurits Albert Winstrup (Holm 10, heute umgebaut). Den Fabrikberichten zufolge produzierten im Verlauf der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts Andreas Christiansen jun., Carl Georg Brix und die Petersen-Schmidts kontinuierlich die größten Mengen an Zucker, Sirup und Kandis. 1815 war der Christiansen'sche Betrieb mit der Herstellung von 205.000 Pfund Zucker und 183.000 Pfund Sirup die bedeutendste Siederei in Flensburg. 1822 hatte sich die Produktion der Raffinerie erhöht. Mit 12 Beschäftigten wurden insgesamt 620.000 Pfund Zucker und Sirup hergestellt. Nach dem Tod von A. Christiansen jun. nimmt die Produktion unter seinen Erben ab. 1844 wird diese Raffinerie in den Fabrikberichten nicht mehr aufgeführt.

Große Straße 24

Hier erwarb Andreas Christiansen sen. (1743 - 1811) nach den ersten Erfolgen in der Westindienfahrt und mit den Gewinnen aus der Produktion einer eigenen Zuckersiederei, betrieben seit 1778, zwei Häuser, denen er zum Hafenbereich einen großen Speicher hinzufügte, den so genannten „Westindienspeicher" von 1789. Von hier zog er 1790 hinüber zum Holm in das neuerbaute „Palais". Vermutlich ließ sein Sohn, Andreas Christiansen jun. die Häuser ab 1805, dem Jahr seiner Hochzeit, modernisieren und den Umbau mit einer klassizistischen Fassade im Stil des Architekten Axel Bundsen versehen.

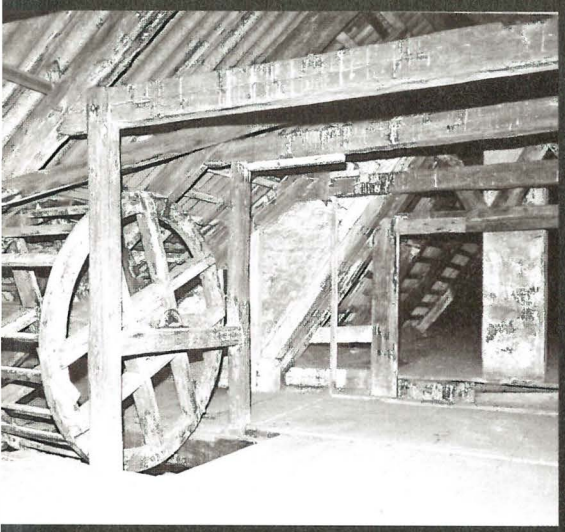
Große Straße 52

1813 hatte Heinrich Carstensen Jensen (1789 - 1860) diesen Gebäudekomplex erworben, welcher ursprünglich 1766 als Dienstsitz für den Königlichen Zollverwalter errichtet worden war.

An das Vorderhaus schlossen sich 2 Höfe an, die durch Quergebäude, so genannte Packhäuser geschlossen wurden. In einem dieser Gebäude betrieb Jensen ab 1817 eine Ölmühle. Hinter den Ställen lag der Garten mit dem Pavillon, von dem aus der Blick auf den Hafen genossen werden konnte. Heinrich Carstensen Jensen (1789 - 1860) zählte zu den einflussreichsten Kaufleuten der Stadt Flensburg. Er setzte sich für eine liberalere Wirtschaftsform zugunsten des Handels und des Gewerbes ein, verfasste entsprechende Publikationen und trat ab 1819 in die Kommunalpolitik ein. 1831 war er Mitbegründer des Handelsvereins (Vorläufer der heutigen IHK). Seine kaufmännischen Fähigkeiten nutzte er für seine westindischen Unternehmungen. Durch die Heirat mit Catharina Maria Christiansen, einer Tochter von A. Christiansen sen., kam er in den Besitz der beiden Schiffe APOLLO und ST. CROIX und setzte sie in der Westindienfahrt ein. Viele Unternehmungen führte er mit seinem Schwager und Onkel Peter Petersen Schmidt durch. In seiner eigenen Zuckersiederei, die er 1831 erworben hatte, ließ er alle Gerätschaften erneuern, um in eigenen Versuchen die Produktion an Zuckerwaren lohnender zu gestalten. Er suchte nach der besten Methode, um mit möglichst wenig Aufwand die größten Mengen an Zucker zu erzeugen. Die Abfälle sollten ebenfalls als künstlicher Dünger Verwendung finden.

Offensichtlich war sein Onkel Peter Petersen Schmidt an diesen Zuckergeschäften beteiligt gewesen. In den Fabrikberichten werden sie ab 1831 gemeinsam aufgeführt.

Die Produktion des Flensburger Zuckergewerbes erreichte in der Mitte der 1840er Jahre (1846) ihren Höchststand. Von insgesamt beinahe 3 Millionen Pfund Zucker, Sirup und Kandis produzierten Schmidt und Jensen 21 %. Da der Handel mit westindischem Rohzucker seit 1833 auch für fremde Nationen freigegeben worden war, setzte sich Jensen immer wieder für eine Herabsetzung der Zolltarife ein, zumal sich in der Mitte der 1830er Jahre



Große Str. 69, Speicherboden

Angelburger Str. 2

ein anhaltender Niedergang des Zuckergewerbes abgezeichnet hatte. Zusätzliche Probleme bereitete den Flensburger Zuckerraffinerien auch die Einfuhr raffinierten Zuckers aus Hamburg, der weit unter den schleswig-holsteinischen Preisen für raffinierten Zucker lag. In seiner guten Zeit, um 1840, war das Handelshaus H.C. Jensen das drittgrößte in der Stadt.

Große Straße 69

Hier hatte zunächst der Zuckersieder D. Harries gearbeitet, der vormals einen kleineren Betrieb in der Angelburger Straße besessen hatte, wo er ab den 1760er Jahren alleine tätig war; nur ab und zu wurde eine zusätzliche Arbeitskraft eingestellt. Möglicherweise zog er 1783 in die Große Straße um. Diesen neuen Betrieb verkaufte seine Witwe um 1800 an Hans Petersen Schmidt (1776 - 1843), der auch die Zuckersiederei seines Vaters geerbt hatte. Zusammen mit Andreas Christiansen jun., Carl Georg Brix (seit 1811 in der Zuckerproduktion tätig) stellten sie mit ihm kontinuierlich die größten Mengen an Zucker, Sirup und Kandis her. Gleichzeitig erwarb H. Petersen Schmidt eigene Schiffe für die Westindienfahrt und begann ab 1819 einen umfangreichen Kolonialwarengroßhandel aufzuziehen.

Peter Petersen Schmidt
(1774-1844)

Norderstraße 31

Noch heute befindet sich dort in der Altstadt ein Kaufmannshof, wenn auch stark verändert durch etliche Eingriffe in die Architektur, die von der Anlage einer ehemaligen Zuckersiederei zeugt.
An der Fassade des Hofflügels sind die Initialen des Zuckersieders Diedrich Kracke (1782 - 1840) angebracht, der den Hof 1816 erworben hatte und dort 1821 (Maueranker) eine Zuckersiederei einrichtete. Sein Betrieb wird in den Fabrikberichten aufgeführt; zunächst führte er ihn allein; in den Jahren 1834 und 1835 verzeichnete der Bericht fünf Beschäftigte. Mit der Zahl der Beschäftigten wuchs die Produktion in dieser Raffinerie. Sie gehörte zu den wenigen Betrieben, die 1856 noch arbeiteten und war demnach damals die größte in Flensburg. 1863 wurde dort inzwischen mit 41 % fast zwei Fünftel allen in Flensburg hergestellten Zuckers produziert.

Dr. Jutta Glüsing
Flensburger Schiffahrtsmuseum

Holm 10 + 12

EHLER
ERMER
&
PARTNER

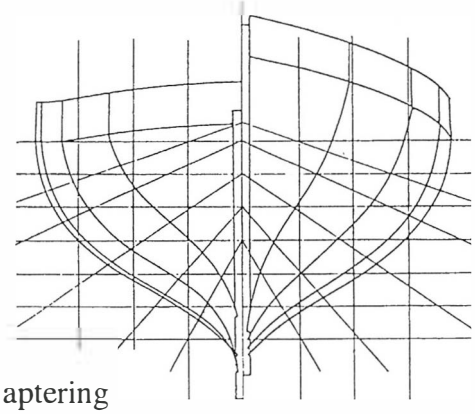
WIRTSCHAFTSPRÜFER
STEUERBERATER · RECHTSANWÄLTE

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. 7444 09 30
Int. +45 7444 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"

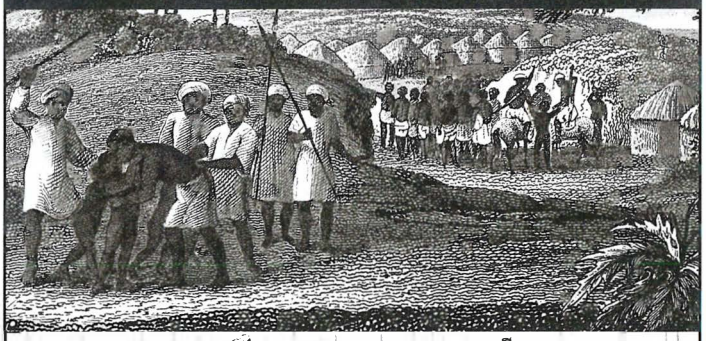
SALONDAMPFER ALEXANDRA

Ausstellung

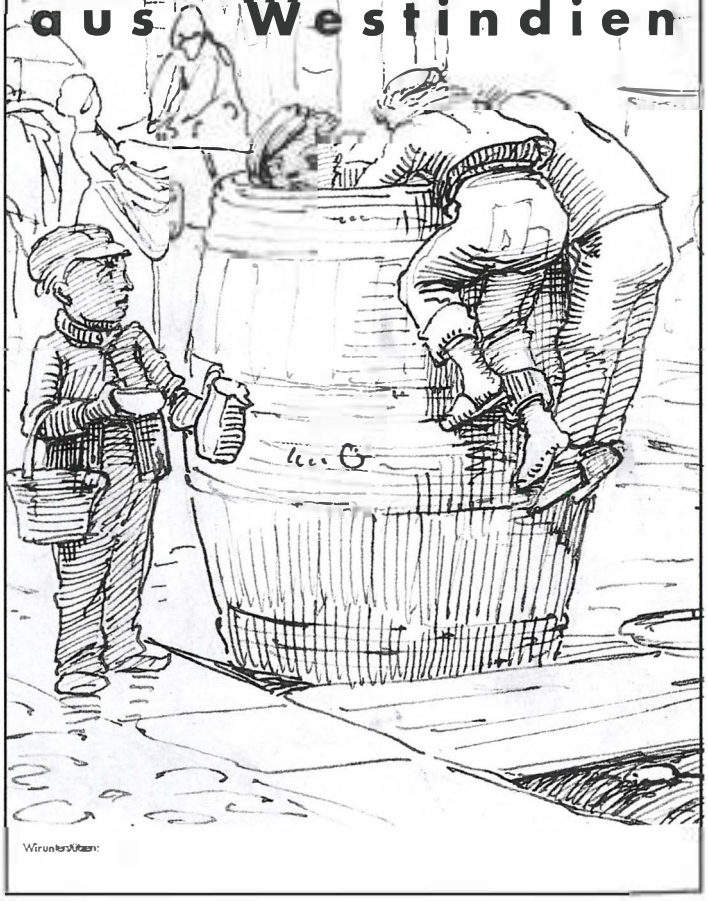
FLENSBURGER SCHIFFAHRTS MUSEUM

19.3 – 5.6.2006

Der weiße Luxus
ZUCKER



Flensburgs Reichtum aus Westindien



Dieter Neubauer

Wasser-Spiele

Experimente mit dem nassen Element

Wellen, Wind und jede Menge Wasser-Spiele. Ideal auch für die Ferienzeit. Ein tolles Sachbuch aus der Serie „science & fun" für Kinder ab etwa 11 Jahre. Mit Bastelbögen für eine Korkboot-Flotte, entworfen von der Jugendliteraturpreisträgerin Antje von Stemm. Ob zu Hause oder auf Reisen: Spielen mit und am Wasser macht einfach Spaß. Sieben Tage dauert die Reise durch die Welt der Wasser-Experimente. Boote mit Seifenantrieb, eine Klimaanlage wie im alten Ägypten, das Handtuch-Kraftwerk oder Insekten, die übers Wasser wandeln können – für alle Fans des nassen Elements gibt's etwas zum Ausprobieren und Interessantes zu lernen. Dieter Neubauer, Autor und ehemaliger BASF-Mitarbeiter, hat sich alle Experimente und jede Menge überraschende Tricks rund ums kühle Nass ausgedacht; garantiert auch fürs heimatliche Waschbecken geeignet.

160 Seiten, farbig
Rowohlt Verlag
ISBN 3-499-21198-X
EUR 12,90

Edward T. O'Donnell

Der Ausflug

Das Ende von Little Germany, New York

Am Morgen des 15. Juni 1904 strömen in New York 1300 Menschen, die meisten von ihnen deutsche Einwanderer, an Bord des Raddampfers General Slocum. Die Sonntagsschule der deutschen Gemeinde hat das Schiff für einen Ausflug nach Long Island gechartert. Als die General Slocum ablegt, drängen sich die Menschen zu Hunderten an der Reling und genießen das vorbeiziehende Stadtpanorama. Kinder toben ausgelassen über das Hauptdeck – unter dem in einer mit Kerosinkanistern und Holzabfällen gefüllten Rumpelkammer unbemerkt ein Funke glimmt...

Über tausend Menschen fanden an diesem Sommertag einen schrecklichen Tod. Präsident Roosevelt setzte eine Untersuchungskommission ein, während die Katastrophe weitere Katastrophen gebar: Angehörige, die ihre Familie verloren hatten, nahmen sich das Leben oder verließen die Stadt. Am 15. Juni 1904 wurde New Yorks deutsche Gemeinde „Little Germany" ausgelöscht. Edward T. O'Donnell bricht das Schweigen über einen ungeheuerlichen Skandal, schildert herzzerreißende Schicksale und eröffnet erstmals die historische Dimension der durch Korruption und Geldgier verursachten deutschen Katastrophe von New York.

380 Seiten, gebunden
13 Abbildungen, Mare Buchverlag
ISBN 3-936384-93-2
EUR 22,90

Rascha Peper

Visions of Hanna

Roman

Hanna ist tot – und quicklebendig. Mit einer Yacht vor Afrika verunglückt, hat sie wohl ihr Grab am Meeresgrund gefunden. Doch auch zwei Jahre nach ihrem Verschwinden kommt keiner von Hanna los: Ihr ehemaliger Freund Robin, der in Holland als Taucher arbeitet, ist geradezu besessen von der Idee, ihre Leiche zu bergen. Er trägt Schuldgefühle mit sich herum – weil er Hanna einst seinem Freund Gerard ausspannte, der inzwischen als Meeresforscher in New York arbeitet. Gerard glaubt nicht nur, Hanna im Big Apple an jeder Straßenecke zu erkennen; als er zehntausend Plastik-Badeenten aussetzen lässt, um den Verlauf des Äquatorialstroms zu verfolgen, wird er den Gedanken nicht los, dass eine dieser Enten irgendwo im Meer auf Hanna stoßen wird. Hannas Nichte Emma schließlich würde sich am liebsten ganz in ihre Tante verwandeln. Sie ist so sehr Feuer und Flamme für Hanna, dass sie sich in deren ehemaligen Freund verliebt. Während Emma ebenso trickreich wie verzweifelt versucht, Robin zu verführen, umrundet eine von Gerards Enten das Kap der Guten Hoffnung – und treibt genau auf die Stelle im Atlantik zu, an der Hanna verschwand.

580 Seiten, gebunden
Mare Buchverlag
ISBN 3-936384-98-3
EUR 24,90

Katharina Hagena

Was die wilden Wellen sagen

Der Seeweg durch den „Ulysses"

James Joyce-Expertin Katharina Hagena, die sich ganz der Ergründung des schier unergründlichen „Ulysses" verschrieben hat, eröffnet mit dem Seeweg eine ebenso abenteuerliche wie höchst vergnügliche Reiseroute durch das gewaltige Jahrhundertwerk – und erfüllt Joyce en passant einen sehnlichen Wunsch: »Dass endlich mal jemand sagt, dass das Buch verdammt lustig ist.« Im „Ulysses" erzählt Joyce einen Tag im Leben des Annoncenverkäufers Leopold Bloom, der sich auf eine Irrfahrt durch die Straßen und Kneipen Dublins begibt. Während das Wasser dabei auf der ersten Seite lediglich in einer Rasierschüssel schwappt, brandet schon bald Brecher um Brecher an, taumeln hungerschwere Möwen durch den Himmel, tanzen Sirenen in Seidenstrümpfen, spinnen Vollmatrosen Seemannsgarn, steigen, wirbeln, toben Sintfluten und Wasserhosen.

Katharina Hagena erhielt ein Stipendium der Zürcher James-Joyce-Stiftung und forscht seit über zehn Jahren zum Werk von James Joyce. Außerdem lehrt sie englische Literatur an der Universität Hamburg.

160 Seiten, gebunden
Mare Buchverlag
ISBN 3-936384-92-4
EUR 20,–

Da: Das Meer!

Sommer-Lesungen und das Meer bei:

Bücher :Rüffer

Holm 19-21 · 24937 Flensburg
Telefon 0461-140 40 60
Telefax 0461-140 40 616
rueffer@buecher-in-flensburg.de

Nikolaus Hansen
13. Juni 2006

Der Verleger des Mare Buchverlags liest aus **Der Ausflug** v. T. O'Donnell. 20.00 Uhr bei Bücher Rüffer.

Rascha Peper
10. August 2006

Die Niederländerin liest aus ihrem neuen Roman **Visions of Hanna.** 20.00 Uhr bei Bücher Rüffer.

Katharina Hagena
17. August 2006

Szenische Lesung über **James Joyce** im Rahmen der Kulturwoche „Unmarket Space" in Holnis.

FARBENGATT

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

„Mit voller Fahrt ins Dampferhaus"

Mit dieser Ausstellung lud das Schiffahrtsmuseum in den vergangenen Monaten die Besucher ein, sich einen Einblick in den Sammlungsbestand und die „Konzeptwerkstatt" des Dampferhauses zu verschaffen. Das Flensburger Schiffahrtsmuseum ist im Aufbruch. Mit dem Ankauf des Hofgebäudes ergeben sich neue Perspektiven. Das alte Zollpackhaus wird zum Haus der Segelschifffahrt. Das vom Förderverein 2003 erworbene jüngere Zollgebäude wird zum „Dampferhaus". Im Laufe der letzten Jahre wurde mit Hilfe vieler Freunde und Förderer intensiv gesammelt. Noch ist das Dampferhaus leer, aber die Magazine und Archive sind voll! Wie geht es nun weiter? Seit drei Jahren ist die Stadt Flensburg im Besitz dieses vom Förderverein geschenkten Ausstellungsgebäudes!

JG

„Vagabundenlieder"

Bekannt geworden ist Werner Hinze durch seine Sammlungen von längst vergessenem Liedgut, die er in seinem Hamburger Selbstverlag „Tonsplitter" veröffentlicht. Im März trat er im Schiffahrtsmuseum auf und trug die wenig bekannten Lieder der „Vagabunden" vor; keine Seemannslieder, wie es sich vielleicht des Ortes wegen vermuten ließe. Aber waren die Seeleute in früheren Zeiten nicht auch „Nichtsesshafte", die von Hafen zu Hafen gingen, ohne eigene Wohnung und weit davon entfernt, überhaupt ein bürgerliches Leben zu führen?

JG

„Die Schlacht von Trafalgar"

Manche Seehelden sind einfach nicht totzukriegen. So wird sich immer gern an Lord Nelson (1758-1805) erinnert, dem wohl berühmtesten Gegenspieler Napoleons. In der entscheidenden Seeschlacht von Trafalgar 1805 verlor er zwar sein Leben, rettete dafür aber Großbritannien vor dem Überfall der französischen Flotte. Anlässlich der Wiederkehr des 200. Todestags widmete der Historiker Jann M. Witt diesem genialen Strategen eine Publikation, die er im Januar im Schiffahrtsmuseum vorstellte.

JG

Die „Museumslotsen"

stellen sich jetzt mit einem Programmfaltblatt der Öffentlichkeit vor. Auf „seemännischen Kurs" gebracht, möchten sie den Besuchern des Schiffahrtsmuseums die Geschichte der alten Seehandelsstadt Flensburg nahe bringen. Susanne Grigull, Oberlotse dieses Serviceangebotes, hat sich ein farbiges, unterhaltsames Programm ausgedacht, das sich nicht nur an die Erwachsenen wendet. Besonders angesprochen werden die „Küstenkinder", für die ein altersgerechtes Netzwerk an unterschiedlichsten „Mitmachaktionen" geknüpft wurde.
Weitere Auskünfte:
Schiffahrtsmuseum,
Tel. 85 2970

JG

„Alles Zucker"

Mit der Westindienfahrt setzte für die Flensburger Handelsherren eine lang anhaltende Blütezeit ein. Es war nicht der Rum aus der Karibik, der die hiesige Wirtschaft ankurbelte, sondern der weiße Luxus ZUCKER, der für den Reichtum mancher Kaufleute und Reeder sorgte. Darauf macht die aktuelle Sonderausstellung im Schiffahrtsmuseum aufmerksam (noch bis 5. Juni 2006). Umfassend wird über dieses überaus spannende Kapitel der Flensburger Seefahrtsgeschichte berichtet, über die Besitznahme von drei kleinen Inseln durch Dänemark, die Bedeutung des Zuckerrohranbaus vor allen Dingen auf St. Croix, den Sklavenhandel und das gewinnträchtige Zuckergewerbe in Flensburg, wo noch manches prächtige Gebäude ehemaliger Zuckerraffinadeure aufzufinden ist. (vgl. S. 16 „Die Flensburger Zuckermeile") *JG*

„Zu Gast"

im Schiffahrtsmuseum. Unverhofft bekam das Museum Besuch von einem kleinen Dampfboot, das einen trockenen Platz suchte, um dort von geübten Händen wieder flottgemacht zu werden. „Eliza" ist der Name dieser neuen Liebe, der Gustav Winkler, an der Küste als „Dampf-Gustav" bekannt, seit neuestem verfallen ist. Dabei ist „Eliza" bereits 100 Jahre alt, stammt aus England und soll „geliftet" bald zurück ins nasse Element, am liebsten mit Flensburg als Heimathafen!

JG

Seltener Fund

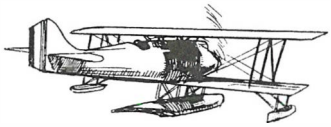
Bei Ausgrabungen im Hafengebiet wurde jetzt dieses Vogelskelett gefunden. Eine Expertise von Mitarbeitern der Heimatkundlichen Sammlung konnte das Skelett eindeutig zuordnen. Es handelt sich bei dem Fund um ein frühes Exemplar des »Pleitus Geierus«. Das vom Volksmund »Kämmerergreif« genannte Tier gilt als Weissagungsvogel und wurde schon 1156 an der Förde im Umfeld des Rathauses beobachtet. Der Vogel griff sich die Kämmerer und entschwand auf Nimmerwiedersehen.

RP

Dreispurig

Flensburgs Zukunft liegt auf dem Wasser. Noch 1996 wurden Pläne eines Wasserflugzeug-Anlegers an der Hafengrenze als illusorisch und utopisch verlacht. Das inzwischen hier stationierte Wasserflugzeug konnte sein Angebot etablieren und gehört inzwischen zum Bild auf der Förde. Wegen des großen Erfolges wird die Innenförde jetzt um zwei Start und Landebahnen erweitert und dreispurig asphaltiert. Die Einflugschneise liegt zwischen den Ochseninseln. Hier soll auch der alte Gavin-Schuppen wieder aufgebaut und als Flughalle für Marineflieger reaktiviert werden.

RP

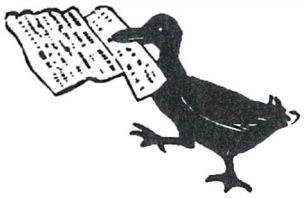


Bunte Mischung aus vier Tagen. Stoffe aus dem Eimern. Das letzte aus dem Eckern der Kieler Woche

Waschhaus
Einige Mitglieder des Museumshafens zeigen sich wenig begeistert über die geplante Errichtung eines Waschhauses im HISTORISCHEN HAFEN. Sie fürchten um den Verlust der maritimen Patina und der schiffigen Authentizität. „In einem Historischen Hafen muss auch der Seemann historisch riechen." *RP*

Rathausdach
Die mit dem Landwirtschaftsministerium abgestimmten Arbeiten zur Einzäunung des Flensburger Rathausdaches wurden vor geraumer Zeit abgeschlossen. Die Dachfläche wird jetzt zum Frühjahr als Schafs- und Kälberweide freigegeben und steht zur landwirtschaftlichen Verpachtung zur Verfügung. Die Einnahmen sollen die Stadtkasse aufbessern. Die Stadt Flensburg bewirbt sich mit diesem Zaun-Projekt um einen Preis im Wettbewerb „Unser Dorf soll schöner werden." *RP*

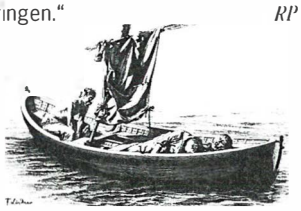
Geheime Entensache
An der Hafenspitze werden immer häufiger Enten beobachtet, die von geheimen Rezeptflügen zurückkehren. Ob diese Aktivitäten im Zusammenhang mit der Vogelgrippe stehen, konnte vom Hafenamt noch nicht geklärt werden. Der Hafenkapitän: „Das Verhalten der Norderhof-Enten ist auffällig, aber eigentlich nicht rezeptpflichtig." *RP*



Das nächste HAFENBLATT erscheint im Juli 2006

Ich bin ein...
...Übersetzer. Gustav Winkler ist sprachgewaltiger Vormann im Lüttfischer-Jollenhafen des Museumshafens. Er möchte gerne mit kleinen Schiffen die interessierten Gäste von der Hafenwest zur Hafenostseite technisch übersetzen, denn dafür ist er Spezialist. Gustav: „Man soll seine Fähigkeiten einbringen, wo es nicht geht." Gustav will versuchen, dafür Dampf zu machen, denn das kann er auch. Er arbeitet bereits an einem Konkurrenzmodell zur ALEXANDRA. „Ich kann dann mit viel weniger Kohle viel weniger Leute transportieren. Das rechnet sich!" *RP*

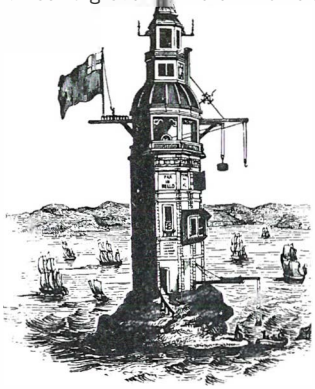
Erste Anmeldungen
Der Verein »Klassische Yachten Flensburg« (KYF) hat für seine Sammlung im HISTORISCHEN HAFEN bereits erste Schiffe akquirieren können. Eine 6mR-Yacht in akzeptablem Zustand erreichte in der vergangenen Woche den neuen Liegeplatz auf Höhe Speicherlinie.
Heiner Kreuz vom KYF: „Wir sind besonders begeistert über das komplett vorhandene traditionelle Rigg und die hochmotivierte Mannschaft, die helfen will, unsere Arbeit voranzubringen." *RP*



Glockenspiel
Von einem namhaften Unternehmen wurde jetzt der Stadt Flensburg ein Glockenspiel gestiftet. Es soll an der Hafenspitze stehen und durch kräftige Schläge anzeigen, wenn wieder jemand eins auf die Glocke kriegt. Böse Zungen nennen das kraftvolle Schlagwerk bereits jetzt Peters Schroedophon.
RP

Die aktuellen Ergebnisse des Flensburger Archetekteur-Wettbewerbs zum Projekt Hafen-Hotel

Aus Anlaß der aktuellen Hafen-Hotel-Diskussion stellen wir hier im Farbengatt die Ergebnisse einer Spontanumfrage vor, die die Leistungsfähigkeit der am offiziellen Wettbewerb beteiligten Architekturbüros zu großen Theilen mit vielen Fragezeichen versieht.



Hotelvariante 1
Auf besondere Zustimmung bei Bewohnern der Norderstraße stieß der Vorschlag der Initiative der Ost-Rufer, die passend zum Ost-Ufer auch eine entsprechende östliche Stilistik realisiert sehen wollen. Der eingereichte Vorschlag fand auch besondere Zustimmung bei der Drechslerinnung, denn allein mit dem Drechseln der Knobi-Zwiebeltürme wären nach überschlägiger Kalkulation 42 Drechsler 163,8 Tage beschäftigt. Bei mangelnder Zimmernachfrage ließen sich die Untergeschosse des Hafen-Hotels zudem weiterhin von der Raffeisen als Silos nutzen. Damit wäre auch weiterhin die Farbe Grün am Bauwerk programmatisch positioniert. Die SPeD mochte sich dem grünlichen Vorschlag aus Geschmacksgründen nicht anschließen.
RP

Hotelvariante 2
Der Hotel-Vorschlag der Freunde des Gavin-Schuppens, die hier mit einer kostengünstigen Fachwerkverkleidung die alte Flugzeughalle zum Nobelschuppen umbauen wollen. Die Herberge im Landhausstil bietet Platz für 4 Suiten mit Pferdeboxen. Auch ein Flugzeugeinstellplatz wurde wieder eingeplant. Die PKW-Parkplatzprobleme würden somit entfallen. Mit dem Aufnageln der Fachwerkbretter wären zudem 40 Arbeitslose 80 Tage beschäftigt, was für Flensburg einen erheblichen wirtschaftlichen Aufschwung bedeutete. Die CDDu erklärte große Zuneigung, weil das Gebäude typische Friesengiebel aufweist, und machte bereits den Namensvorschlag »Harrysburg«.
RP

Hotelvariante 3
Hier der Hotel-Vorschlag der historisch maritimen Fraktion, die natürlich wieder für eine Replik plädiert. Dieser Hotelturm bietet zwar auch nur 12 Zimmer, schafft aber 200 Arbeitsplätze, weil das Gepäck der Hotelgäste über den Kranausleger mit jeweils zwei 50 Mann-Teams per Hand hochgezogen wird. Mit der Positionierung des Turmes auf der Untiefenstelle im Innenhafen wären zudem 4 Fährboote mit je 2 Ruderern in Lohn und Brot zu bringen. Dieser Vorschlag wird vom SSwäh favourisiert, mit der Bitte, die vorgeschlagene Hotelflagge unauffällig gegen eine rote mit weissem Kreuz auszuwechseln, und die Flaggengröße unbedingt beizubehalten.
RP

BRINK & PARTNER
RECHTS ANWÄLTE NOTARE

Sie finden uns im EUROPA-HAUS ...

RATHAUSSTRASSE 1
24937 FLENSBURG
(PARKEN IM HOF)

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

BDO

BDO Nordwestdeutsche Treuhand Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

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

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

BDO

Mai

Ausstellung
Mai – September 2006
Die Böttcherei
Hom 76, 24937 Flensburg
„Nordsee, Ostsee & mehr Meer"
Galerie Rolf Gickeleiter
Kunst, Buch & Consorten
Öffnungszeiten: Mo.+Di. 14-19 Uhr
Mi. 10-12 Uhr

Sonderausstellung
7. Mai – 5. Juni 2006
Flensburger Schiffahrtsmuseum
„Vom weißen Luxus ZUCKER Flensburgs Reichtum aus Westindien"
Laufzeit bis 5. Juni (Pfingstmontag)
vgl. Hinweis unter „Farbengatt" S. 22

15. Mai 2006
Förderverein
Salondampfer „ALEXANDRA" e.V.
Jahreshauptversammlung
Montag, 19.00 Uhr
in den Veranstaltungsräumen der „Flensburger Sparkasse", Südergraben 8-14, 5. Stock in Flensburg
Tagesordnung
1. a) Begrüssung
   b) Grussworte der Gäste
2. Feststellung der Beschlussfähigkeit – Genehmigung der Tagesordnung
3. Genehmigung des Protokolls der JHV vom 26. April 2005
4. Ehrungen
5. Berichte:
   a) des Vorstandes a.d. Fahrsaison 2005, Ausblick auf 2006
   b) des Schatzmeisters, Darstellung Jahresabschluss 2005
   c) der Kassenprüfer
6. Entlastung des BGB-Vorstandes
7. Wahlen:
   a) der / des 1. Vorsitzenden
   b) der / des Schatzmeisterin/-s
8. Bestätigung der „Mitglieder des Vereinsausschusses" sowie „Crewsprecher/-in und Vertreter/-in"
9. Wahl der/s Kassenprüfer/s/-in
10. Verschiedenes – Anträge, Vorschläge und Anregungen (Anträge zur Tagesordnung müssen dem geschäftsführenden Vorstand spätestens eine Woche vor Beginn der Versammlung gem. § 10 der Satzung schriftlich eingerecht werden).

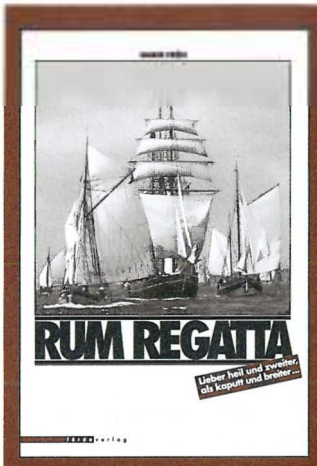
Nach der JHV zeigt unser Vereinsmitglied Dieter Nickel einen kurzen Film (ca. 11 Minuten).
Titel: „3 x Lang für MS „EUROPA"
Um rege Teilnahme wird gebeten!
(Werner Fischer, Wolfgang Weyhausen, Rüdiger Steinberg, Eiko Wenzel)
1. Vorsitzender, 2. Vorsitzender
Schatzmeister, Protokollführer
Der Vorstand

Mai

19. - 21. Mai 2006
Flensburger Schiffahrtsmuseum
„Der dänische Gesamtstaat und sein koloniales Erbe in Dänisch-Westindien"
Tagung von Freitag bis Sonntag.
Anmeldung erbeten: Tel. 85 2970
Tagungskosten:
20,– EUR; erm. 5,– EUR

21. Mai 2006
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Internationaler Museumstag
Sonntag, ab 9.45 Uhr
Die diesjährigen Aktivitäten stehen unter dem Motto:
Museum und junge Besucher
Programm:
9.45 Uhr, **F - wie Fischer**
Wir besuchen einen Flensburger Fischer. Ob er wohl etwas gefangen hat? Treffpunkt: Flensburger Schiffahrtsmuseum
11.00 Uhr, **Z - wie Zucker**
Führung durch die aktuelle Sonderausstellung
15.00 Uhr, **W - wie Werft**
Kinder ab 8 Jahren besichtigen die Flensburger Schiffbau Gesellschaft. Treffpunkt: Pförtnerhaus der Werft, Batteriestraße. Außerdem fordert den ganzen Tag das Wassermobil der Stadt Flensburg im Hof des Flensburger Schiffahrtsmuseum zum Erkunden, Spielen und Spritzen auf! Programm anfordern! Eintritt frei.

26. - 28. Mai 2006
„Flensburger Rum Regatta"
Größtes Gaffelsegler-Treffen Nordeuropas



Rainer Prüß
RUM REGATTA
Lieber heil und zweiter, als kaputt und breiter
100 Seiten, über 300 Farbfotos
Format: 210 x 297 mm
ISBN 3-9808924-0-9
EUR 49,80

Fördeverlag Flensburg
Norderstraße 20 A, 24939 Flensburg
www.foerdeverlag.de
Bestellung einfach per Post, anrufen 0461 / 90 21 90
oder per email: info@foerdeverlag.de

Die Böttcherei

Galerie Rolf Gickeleiter
Kunst, Buch & Consorten
Holm 76 · 24937 Flensburg

Öffnungszeiten:
Mo. + Di.
14 - 19 Uhr
Mi. 10 - 12 Uhr

Aktueller Schwerpunkt ...
Nordsee Ostsee & mehr Meer

Veranstaltungskalender Mai bis Juli 2006

Mai/Juni
Fahrplan „ALEXANDRA"

Sa, 27. Mai 2006
„Rumregatta" Begleitfahrt
10.30 - 13.00 Uhr
Erw. EUR 16,00 / Kinder EUR 12,00

So, 4. Juni 2006
Pfingstfahrt mit Rhythmus
„Cuba libre" mit dem
„Trio Alemanda"
11.00 - 13.30 Uhr
Erw. EUR 16,00 / Kinder EUR 12,00

Sa, 10. Juni 2006
„Klassikerregatta" Begleitfahrt
10.30 - 13.00 Uhr
Erw. EUR 16,00 / Kinder EUR 12,00

So, 11. Juni 2006
Rundfahrt
14.00 - 15.30 Uhr
Erw. EUR 7,00 / Kinder EUR 3,50

Sa, 24. Juni 2006
M.S. „Europa" besucht Flensburg
15.00 - 17.00 Uhr
Erw. EUR 12,00 / Kinder EUR 6,00

Sa, 24. Juni 2006
M.S. „Europa" farewell
22.00 - 24.00 Uhr
Erw. EUR 12,00 / Kinder EUR 6,00

Fahrpreis: Kinder ab 4 Jahre bis einschl. 12 Jahre
Einlass: 30 Minuten vor Abfahrt
Rechtzeitige Anmeldung/ Reservierung per Telefon oder per E-mail wird empfohlen!

„Alex"-Büro
Schiffbrücke 22
24939 Flensburg
Tel.: 0461 / 21 23 2
Fax: 0461 / 21 24 7
Mobile: 0171 / 31 64 007

E.Mail: DampferAlexandra@aol.com
www.dampfer-alexandra.de

Juni

7. Juni 2006
Flensburger Schiffahrtsmuseum
W - wie Werft
Mittwoch, 15.00 Uhr
Wo und wie werden Schiffe gebaut?
Für Kinder ab 8 Jahren.
Treffpunkt: Pförtnerhaus der FSG
Anmeldung im Museum.
Unkostenbeitrag: 3,– EUR

9. Juni 2006
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Unterwegs auf dem „Kapitänsweg"
Freitag, 16.30 Uhr
Rundgang mit Gisela Mikolajewicz
Treffpunkt: Schiffahrtsmuseum
Unkostenbeitrag: 5,– EUR

11. Juni 2006
Flensburger Schiffahrtsmuseum
„Von Marseille nach Flensburg"
Sonntag, 11.00 Uhr
Schiffsporträts und ihre Geschichte.
Eine Einführung von Susanne Grigull, M. A.

18. Juni 2006
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Ausstellungseröffnung
„Ein Spiegel der See"
Sonntag, 11.30 Uhr
Bilder von Hans-Ruprecht Leiß.

20. Juni 2006
Flensburger Schiffahrtsmuseum
„Das Goldene Zeitalter der schl.-holst. Schifffahrt"
Dienstag, 19.30 Uhr
Dia-Vortrag von Jann M. Witt, Historiker und Dozent an der Nordseeakademie in Leck.

Juli

21. Juli 2006
Flensburger Schiffahrtsmuseum
Hofkulturfestival 2006
Eröffnungskonzert auf dem Hof des Schiffahrtsmuseum um 20.00 Uhr

30. Juli 2006
Flensburger Schiffahrtsmuseum
„Kinder Kulturtag"
Programm anfordern!

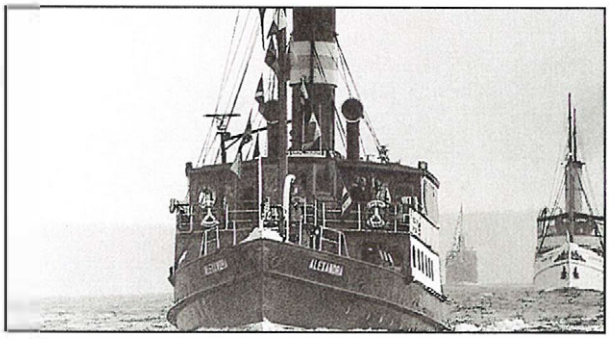
Vorschau August/September

18. - 20. August 2006
Flensburg
„Flensburg NAUTICS"
Treffen der Windjammer, Gaffelsegler und Yachten.

Ausstellungseröffnung:
10. September 2006
Flensburger Schiffahrtsmuseum
„Unterwasserwelt – Wracks vor unseren Küsten"
Sonntag, 11.30 Uhr

Infos zur Veranstaltung unter:
www.luftsportverein-flensburg.de

Volle Fahrt „voraus"!



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

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

Kompetenz schont Nerven!

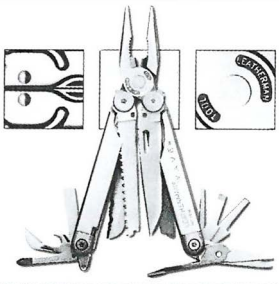
Ich bin ein Blindtext. Von Geburt an. Es hat lange gedauert, bis ich begriffen habe, was es bedeutet, ein blinder Text zu sein: Man macht keinen Sinn. Man wirkt hier und da aus dem Zusammenhang gerissen. Oft wird man gar nicht erst gelesen. Aber bin ich deshalb ein schlechter Text? Ich kann auch nichts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

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

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
Norderstraße 20 A | 24939 Flensburg
fon (0461) 90 21 9-0 fax (0461) 90 21 9-21
info@foerdeverlag.de | www.foerdeverlag.de

Herausgeber: Rainer Prüß

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

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

Mitarbeit an dieser Ausgabe:
Martin Schulz, Gerd Büker, Dr. Jutta Glüsing, Wolfgang Wayhauser, Werner Fischer, Ingrid Illias (Termine)

Layout: Rainer Prüß | Petra Massolle

Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: Juli 2006
Anzeigenschluss: 15. Juni 2006

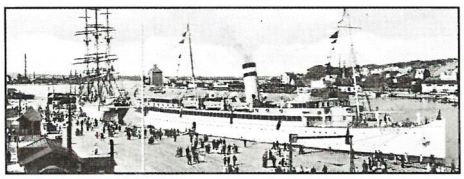
Anzeigenbestellung bitte direkt über den Fördeverlag
Druck und Verarbeitung: Leupelt KG, Weding
Printed in Germany

Bildnachweis:
Titelfoto: Chr. Schellhaus
Seite 3, 4 u. 5: Archiv Prüß, R. Prüß
Seite 6, 8, 9: Archiv Alexandra
Seite 10 u. 11: Logo und Zeichnungen R. Prüß
Seite 12: Archiv Museumshafen,
Seite 13: Ole Stichling
Seite 14, 16-19: Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 15: R. Prüß
Seite 23, 24: Fotos: Archiv Schiffahrtsmuseum, Stiche: Archiv R. Prüß
Seite 27: Archiv Schiffahrtsmuseum

Es schrieb uns...

Jürgen Börm
zu „Die „ALEX" auf grosser Fahrt", Hafenblatt Nr. 20
Ich lese auf Seite 6 des Hafenblattes Nr. 20 von Kapitän Weyhausen: „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." Hat der gute Herr Weyhausen mal was von der „Schaarhörn" (gleiches Baujahr, gleiche Bauwerft und gleicher Rumpf) gehört, die ständig solche Langreisen nach Flensburg, Kiel, Velje usw. unternimmt und ebenfalls ein kohlebefeuertes, seetüchtiges Fahrgastschiff ist, nur etwas eleganter im Aussehen als die „Alexandra"? Es bleibt die Frage, welches der beiden Oldtimer wirklich das letzte kohlebefeuerte, seetüchtige Fahrgastdampfschiff sein wird?
Antwort...
Kapitän Wolfgang Weyhausen, Flensburg
Moin Herr Boerm, die „Schaarhörn" ist nie ein Fahrgastdampfer gewesen, sie war Peil- u. Vermessungsschiff des Hamburger Senates und wurde auch als Bereisungsschiff für den Senat eingesetzt. Sie hat weder im Fahrgastliniendienst noch auf anderen Routen einen festen Fahrplan gehabt. Dass die „Schaarhörn" als Traditionsschiff Passagiere mitnehmen darf, liegt an der früheren Struktur der Gästemitnahmemöglichkeit. Die „Alexandra" ist als reiner Fahrgastsalondampfer gebaut worden, hat nie eine andere Funktion gehabt, mit Ausnahme an den beiden Kriegseinsätzen, war ursprünglich für 540 zugelassen, später nach dem Kriege für 480 Personen. Wenn Sie die „Schaarhörn" als schöner betrachten, so sei es Ihnen gegönnt. Wir haben niemals den Anspruch auf das schönste Schiff gestellt, sind aber, und da geht kein Weg daran vorbei, Deutschlands letztes, kohlebefeuertes, seegehendes Fahrgastdampfschiff.

Melanie Edelhoff, Flensburg *Bildbetr. Hafenbl.Nr.20*
Im letzten Hafenblatt war eine Postkarte mit dem Bild von einem Dampfer und einem Vollschiff im Flensburger Hafen abgebildet, die angeblich mit dem Jahr 1922 datiert war. Mir fiel das schöne Vollschiff hinter der „KAISER" auf. Besonders die Takelage mit den zwei Doppelrahen und 6 Rahen je Mast. So war die „RICKMER RICKMERS" getakelt – aber als Bark – und die „DEUTSCHLAND" – aber erst 1927 ...
Ich habe mir die Postkarte genauer angesehen und mir fiel eine Ungereimtheit auf. Auf der Flagge am zweiten Fahnenmast vom Bug der „KAISER" aus gesehen, erkennt man den Teil eines Hakenkreuzes. Damit war klar, die Datumsangabe konnte nicht stimmen und das Bild konnte nur zwischen 1933 und 1945 gemacht worden sein. Weitere Recherche ergab, dass das Schiff 1920 als Reparationsleistung an die Briten ging und 1922 von der Reederei HAPAG zurückgekauft worden ist. Die „KAISER" wurde gleich in die Werft nach Bremen gebracht und nahm von dort aus direkt seine alte Route Hamburg – Helgoland wieder auf. Erst Anfang der 30er Jahre ist der Dampfer in die Ostsee zur Ostpreußenflotte versetzt worden. Ein Blick in das Hauptbuch des Hafenamtes von 1933 bis 1934 brachte dann endlich die Gewissheit. Vom 11.-12. Juni 1933 war der Turbinen-Schnelldampfer „KAISER" der HAPAG zu Gast in Flensburg. Beim Vollschiff handelt es sich um das letzte deutsche Vollschiff des Deutschen Schulschiff-Vereins, das Schulschiff „DEUTSCHLAND". Sowohl die Takelage als auch die Besuchszeit vom 9.-14. Juni 1933 passen ins Bild.



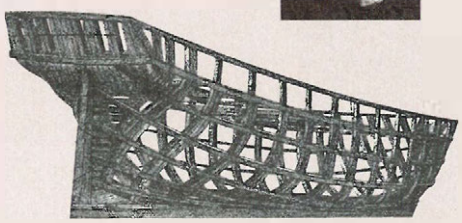
Richard Salkeld, Riehen, CH
Dear Herr Prüß, I, or rather my ketch, is overwintering in Flensburg for the third time. Whata splendid town - nautical, facilities, theatre, concert house, shopping centre, restaurants all within a small compass, easiliy accessible by bicycles. and for the third time, with some difficulty, I have acquired a copy of the HAFENBLATT. Always a most enjoyable an informative read, in particular the many references to the English are of interest, such as the now closed down British Rail branch line from Tönning to Flensburg and the influence of Thames measurement on racing yacht design. But above all, you are to be congratulated on the architecture updates with their recognition of the influence of the American School and Japanese landscapers n German design. I would like to draw your attention to another construction sited between the Industriehafen and the Sonwik Marina (see enclosed photo). Usually reliable sources have revealed that this is an underground rocket silo and confirmed that it is a spin-off of the Mürwik torpedo workshop into a third dimension. In spite of the efforts of the architect Frank Gehry (actually more typical of his usual style than his recent „Segler-Ramp am Ostufer" to camouflage the rocket noses, and of the chemists of the Tiefbauamt to disguise the penetrating odour of the rocket propellants, one can clearly detect the three nose cones and the gantry with its boarding tunnels for the astronauts. some investigative journalism would seem appropriate. Please excuse my writing English. I would have written in German but nobody nowadays is certain of the right spelling, grammar and punctation, as your own name demonstrates.

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 Absender anzugeben, sonst können wir die nicht abdrucken. Unsere Adresse finden Sie im Impressum auf Seite 30. Leserbriefe können aus Platzgründen gekürzt werden.

1000 Schiffe im Archiv

Der Museumshafen Flensburg hat in 26 Jahren ein einzigartiges schiffshistorisches Archiv aufgebaut. »... mit einer Keksdose fing alles an«. Seit der Gründung des Museumshafens 1979 ist die jährliche RUM-Regatta der Treffpunkt der nordischen Gaffelsegler. Durch die langjährige Organisation der Rum-Regatta ist das Interesse für das Sammeln von historischem Material entstanden. Bei der ersten Rum-Regatta musste jeder Teilnehmer auf einer Postkarte die Daten seines Schiffes aufschreiben. Die Regatta-Leitung muß schließlich von jedem Schiff wissen, nicht nur wie lang, wie breit, wie hoch, wie tief es ist, sondern den Typ, sein derzeitiges Aussehen, Restauration und Pflegezustand kennen, seine historische Relevanz und seine Geschichte kennen, kurz, ob es Rum-Regatta würdig ist. Aus den ersten 20 Kärtchen, die in der besagten Keksdose gesammelt wurden, entwickelte sich im Laufe der Jahres ein zumindest in Norddeutschland einmaliges Archiv über die Daten alter Segelschiffe. Die Zettel sind längst durch eine Datenbasis im Computer ersetzt worden, die die Daten von weit über 1000 Schiffen erhält. Daneben gibt es ein Archiv in dem kleinen Vereinshaus im Herrenstall, das inzwischen sechs Meter Regalfläche umfasst. Nicht nur Konstruktionspläne von Schiffen, sondern auch sämtliche verfügbare Literatur zu den Hintergründen werden gesammelt.
Die Forschungen führten zu Schiffsgeschichte und Geschichten im gesamten nordischen Raum hauptsächlich aber in Dänemark. Unsere norddeutsche Marinegeschichte ist dänisch geprägt, wobei »Marinegeschichte« der Fachbegriff für maritime Geschichte ist.
Enge Kontakte bestehen zum Schiffahrtsmuseum und zum Stadtarchiv in Flensburg aber auch zu den maritimen Zentren, den Museen in Roskilde, Svendborg und Rudkøbing sowie natürlich zur Dansk Centralbibliotek. Aus dem Fundus im Archiv und den Forschungen sind inzwischen Mitwirkung und Lektorat bei verschiedenen Buchautoren sowie verschiedene maritim-historische Artikel für das Magazin der Gaffelsegler »Piekfall« entstanden. „Das Archiv nimmt nicht für sich in Anspruch, alles zu haben, zu können oder zu wissen, aber mit seiner Kompetenz bei der Suche behilflich zu sein."
Auskünfte zu bestimmten Fragen werden gerne erteilt, gegen eine kleine Spende für den Aufwand.

Gerd Bücker
»Hüter des Archivs«
Telefon 04605-189630



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
Croix
RUM
VIRGIN ISLANDS
ST. JOHNS BAY RUM
8 FL. OZ.
WEST INDIES
VIRGIN ISLANDS
ST. JOHNS BAY RUM
4 FL. OZ.
WEST INDIES
RUM
nach altem
Flensburger
„Chef-Rezept"
REGISTERED TRADEMARK
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