HAFENBLATT

FLENSBURG HISTORISCH MARITIM

ISSN 1610-2827

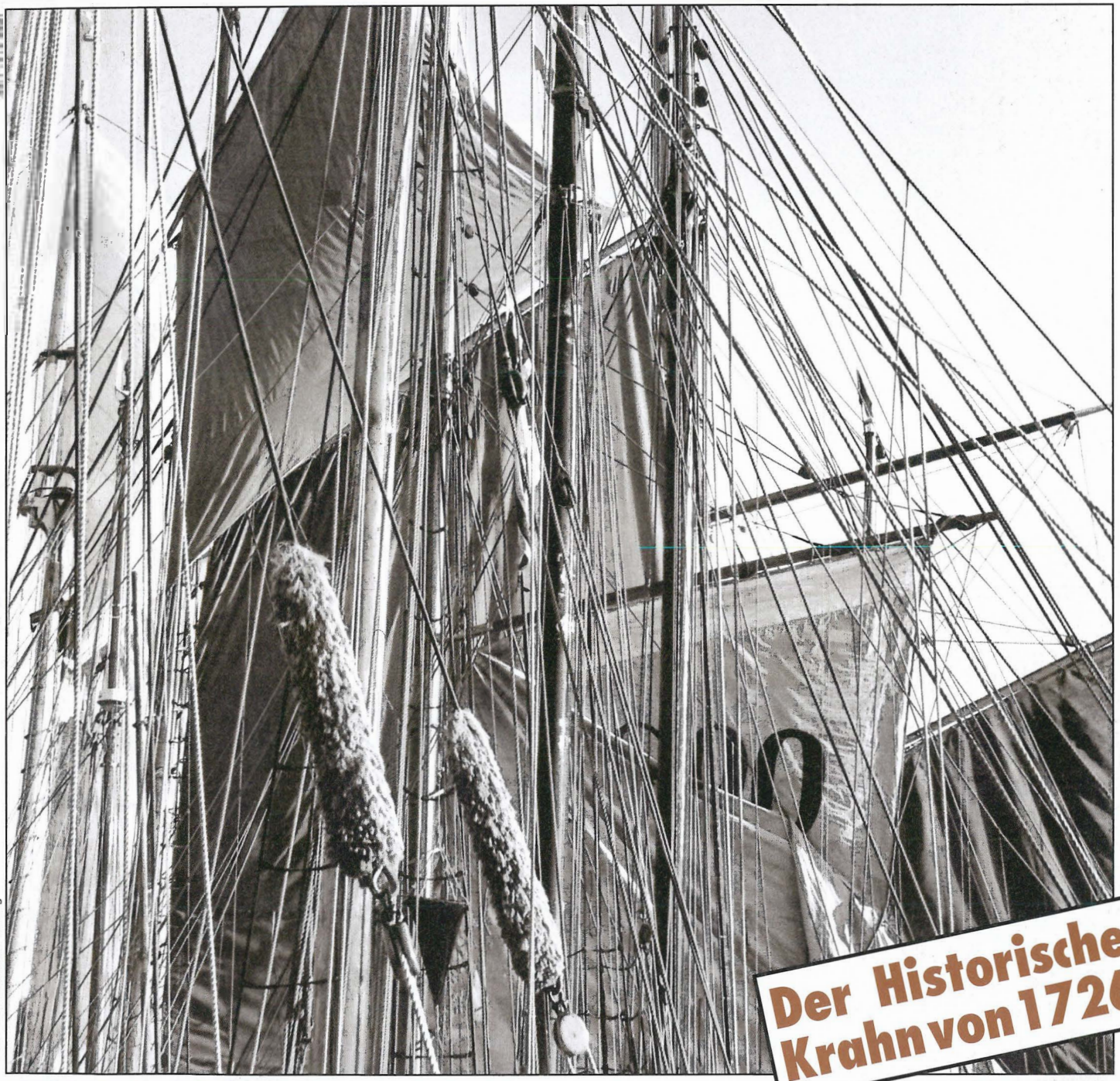


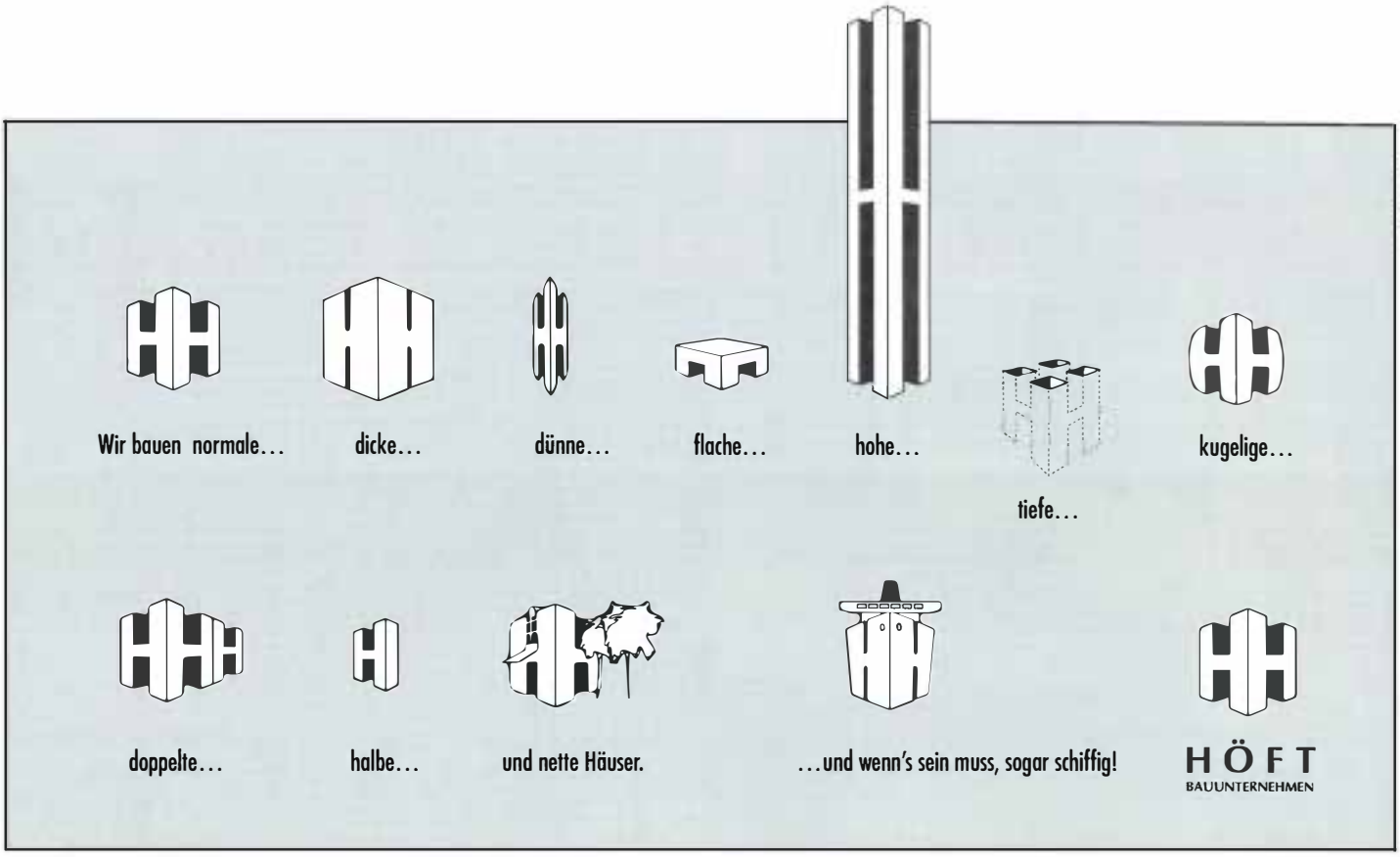
Foto: Adolf-Wilhelm Vesting

Der Historische Krahn von 1726

Und diesmal...

ALEXANDRA: Feuer an Bord, Mann über Bord... Klassische Yachten Flensburg, Isefjordboot ABSALON, Hütten und Pavillons, Flensburger Krahn von 1726, Ein Spiegel der See, Farbengatt, Bücherschapp, ...maritime Termine!

Nr. 22 – Dezember 2006

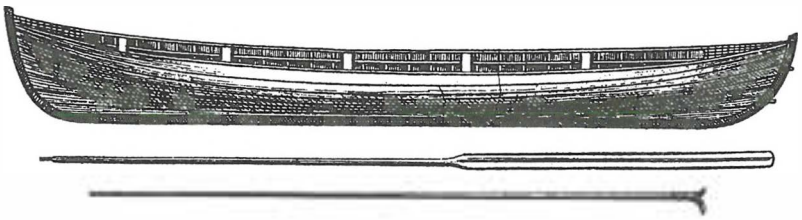


...und Bauen kann so viel Spaß machen!

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 kammen Sie einfach vorbei. Übrigens: JACOB CEMENT BAUSTOFFE ist eine Unternehmung der Jacob Sönnichsen AG

Begrüßung	Tonne	3
Die Vereine	Tonne	4
Alex: Feuer an Bord, Mann über Bord, Ruderversagen...	Tonne	6
Alexandra mit voller Fahrt zur Kieler Woche 2006	Tonne	7
Isefjordboot ABSALON	Tonne	9
Klassische Yachten Flensburg	Tonne	10
Hütten und Pavillons	Tonne	11
Der Flensburger Krahn von 1726	Tonne	13
Bildbetrachtung – „Auf Duburg"	Tonne	14
Flensburger Impressionen	Tonne	15
Ein Spiegel der See	Tonne	16
Bücherschapp	Tonne	21
Farbengatt	Tonne	22
Veranstaltungskalender	Tonne	24
Impressum	Tonne	26
Leserbriefe	Tonne	27



Liebe Leserin, lieber Leser ...

Immer wieder wurden wir gefragt, „wo bleibt es denn?" Jetzt liegt endlich wieder ein HAFENBLATT vor, denn inzwischen fühlen sich schon etliche Unternehmen dem HAFENBLATT verbunden. Wenn Sie als Leserinnen und Leser Freude an diesen Heften haben, so dürfen wir uns alle auch bei den Unternehmen bedanken, die mit ihren Anzeigen die Produktion der Hefte finanzieren und damit die kostenlose Herausgabe ermöglichen. Wir sagen auf diesem Wege im Namen aller Beteiligten herzlichen Dank! Wenn sich der eine oder die andere unserer „Fans" zusätzlich zu einer ähnlichen kleineren oder größeren Unterstützung bereit fänden, könnten wir auch wieder zum ursprünglichen Heftumfang zurückkehren und eine größere Heftmenge zur Verteilung bringen.

Um es noch einmal zu verdeutlichen. Die beteiligten gemeinnützigen Vereinigungen liefern aus dem Kreis ihrer Mitglieder die Texte und Bilder. Sie liefern Veranstaltungstermine, aktuelle Nachrichten usw. In einer gemeinsamen Redaktionskonferenz werden gemeinsam die Inhalte besprochen und abgestimmt. Wir machen dann mit dem Fördeverlag kostenlos ein sogenanntes »Layout«, redigieren, kürzen, vervollständigen Texte und Bilder und versuchen, das Ganze zu einem schönen Produkt zu machen. Dann kommt das Heft in die Produktion.

Die am HAFENBLATT beteiligten Organisationen sind auch die Akteure des Konzeptes HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG. Das Schiffahrtsmuseum, die ALEXANDRA, die Museumswerft, der Verein Klassische Yachten Flensburg und der Museumshafen Flensburg haben in einer gemeinsamen Erklärung gegenüber der Stadt Flensburg ihre Bereitschaft zur aktiven Umsetzung dieses vom Land Schleswig-Holstein geförderten Projektes mit Unterschrift bestätigt. Die Museumswerft hat sich jetzt leider aus diesem Verbund verabschiedet. Dies gilt sowohl für das HAFENBLATT, wie für den HISTORISCHEN HAFEN. Sie haben deshalb bereits im letzten Heft keinen Beitrag mehr über die Museumswerft gefunden. Die verbleibenden Organisationen bedauern den Rückzug sehr. Wir alle kennen die Gründe nicht, aber wir sind uns einig, wir werden weiterhin gemeinsam für ein schönes HAFENBLATT sorgen und gemeinsam mit der Stadt und für unsere Stadt an der Realisierung des HISTORISCHEN HAFENS arbeiten.

Und wo wir schon beim Thema „Gemeinsam" sind. Es gibt eine sehr schöne Nachricht zum „Gemeinsam für Flensburg". Die gesamte finanzielle Förderung des Projektes HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG durch die Stadt Flensburg und das Land Schleswig-Holstein war nur möglich auf der Basis einer Grundfinanzierung. Jetzt dürfen wir das Geheimnis lüften. Diese erhebliche Summe der Grundfinanzierung haben als Hauptsponsor die „Stadtwerke Flensburg" zur Verfügung gestellt. Warum? Die Stadtwerke wissen, dass ihre eigene Geschichte untrennbar auch mit der Geschichte des Hafens verbunden ist und vom Ergebnis einer interessanten Gestaltung der Hafenwestseite alle Flensburger zehren können. Wir freuen uns darüber sehr.

Und keine Angst beim Thema Sponsoring: Wir werden deshalb nicht die ganze Kaifläche grün malen müssen. Es stehen auch keine Riesenschilder beim KRAHN oder beim Lüttfischerhafen des Museumhafens. Die Sponsoren DANFOSS, JACOB CEMENT und GB. MEESENBURG haben sich auch nur für die gute Sache engagiert und nicht Werbeflächen gekauft.

Wir bedanken uns bei allen Verantwortlichen der Stadtwerke für die positive Entscheidung und wünschen, wie immer ...

viel Spaß beim Lesen.

Petra Massolle

Die ALEX im Winterquartier

FLENSBURGER SCHIFFAHRTS MUSEUM

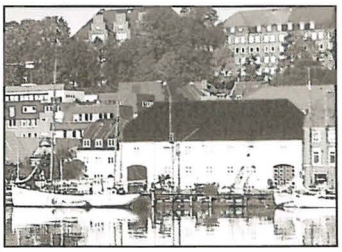
Flensburger Schiffahrtsmuseum und Rum-Museum im alten Zollpackhaus

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

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

Förderverein Schiffahrtsmuseum

Spendenkonto:
Flensburger Sparkasse
Konto 272 329
BLZ 215 500 50



SALONDAMPFER ALEXANDRA

Dampfer „Alexandra"

Förderverein zur „Infahrthaltung" des Salondampfers „ALEXANDRA"

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

Lebenslauf der Alexandra siehe Homepage!

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

Standesamtliche Trauungen an Bord möglich.

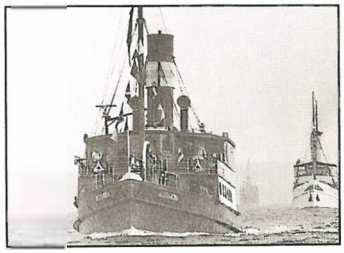
Liegeplatz gegenüber dem Flensburger Schiffahrtsmuseum

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

Schiffbrücke 22 | 24939 Flensburg
Postfach 16 16 | 24906 Flensburg

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

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



FÖRDERVEREIN MUSEUMSWERFT FLENSBURG

Museumswerft Flensburg gemeinnützige GmbH

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

Museumswerft Flensburg
gemeinnützige GmbH
Schiffbrücke 43-45
24939 Flensburg

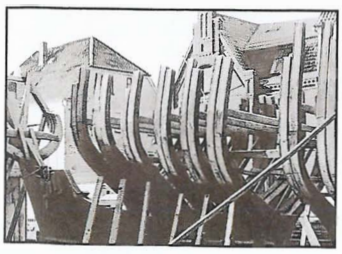
fon 0461 18 22 47
fax 0461 18 22 48

Spendenkonto
Sparkasse Flensburg
Konto 229 075 · BLZ 215 500 50

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

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

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



Museumshafen Flensburg e.V.

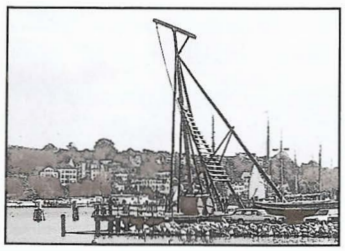
Verein zur Infahrthaltung und Instandsetzung historischer Wasserfahrzeuge

Der „Museumshafen Flensburg e.V." ist eine private Initiative und wurde als gemeinnütziger Verein 1979 gegründet mit dem Ziel der „Wiederherstellung und Infahrthaltung traditioneller Segelschiffe und anderer historischer Wasserfahrzeuge". Dieser große Bereich wird eingegrenzt auf die segelnden Berufsfahrzeuge der Revier- und Küstenfahrt, d.h. kleine Frachtsegler, Fischereifahrzeuge sowie Dienstfahrzeuge, wie z.B. Zoll-, Lotsen- und Rettungskutter. Der Museumshafen will die traditionell in der Ostsee, in Belten und Sunden, im Kattegat 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 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

Der Historische Krahn von 1726

ALEX: Feuer an Bord Mann über Bord Ruderversagen Wassereinbruch

Sechs Übungseinheiten auf der ALEX

Am Samstag, 17. Juni 2006 zur Kieler Woche …
Die ALEXANDRA hatte keine Tour, die Besatzung hätte einen freien Tag, fehl gedacht.

Erstes Thema: **Vorbeugender Brandschutz**
Sauberkeit am Arbeitsplatz und Umgang mit offenem Licht und Feuer.

Zweites Thema: **Einweisung in die Feuerlöschgeräte**
Pulver 6/12 KG (P6/12), Kohlensäure-Löscher CO^2 (K6), Feuer-Löschdecke, Seewasser-Feuerlöschgerät (von Ventil über Schlauch zum Strahlrohr und dessen Einsatz).
Ein Höhepunkt war die „Feuerrolle" für die Besatzung.
Aufbau einer „Feuerrolle": Vollzähligkeit, Raum-Kontroll-Status (RKS) Stoßtrupp im Einsatz, Schott- bzw. Öffnungsverfahren von Türen, Kühlung um den Schadensbereich.
Diese Rolle verlief zu meiner Zufriedenheit.
… üben, üben und wieder üben!

Drittes Thema: **Schwimmwesten und Rettungsinsel**
Die Besatzung erhielt eine Einweisung in die Tragweise der Rettungs- und Arbeitsschwimmwesten sowie Zubehör. Der „Inselwurf" wurde besprochen und wie eine Rettungsinsel zu besteigen ist. Leider nur in der Theorie zu trainieren.
Es folgte eine kleine Mittagspause mit Bockwurst …

Viertes Thema: **Mann über Bord bzw. Person über Bord.**
In der Theorie hörte die Besatzung was über den Einsatz vom Rettungsring und der Meldung an die Brücke. Jetzt war der Bootsmann gefragt. Aussetzen vom Beiboot und Besetzen. In dieser Zeit warf ich eine alte Rettungsweste in den Kieler Hafen. Die Bootsbesatzung musste die Weste bergen und an die „Alexandra" abliefern. Dieses Spiel wurde öfter wiederholt, mit wechselnder Besatzung. Nach dem Bootsmanöver erhielt die Besatzung auch noch eine Einweisung mit dem Rettungsnetz. Dieses Bergungsgerät kommt zum Einsatz, wenn man kein Boot aussetzen kann.

Fünftes Thema an diesem Tage: **Ruderversagen**
Und wieder hatte der Bootsmann mit seinen Männern einen Auftritt. Klarlegen und Aufbauen vom Notruder. Nach vier Minuten war die „Alexandra" wieder in festen Händen der Besatzung. Jetzt weiß jeder der Besatzung, was das für ein Stück Holz mit Flaschenzügen ist, der im Sicherheitsstore befestigt ist.

Sechstes Thema: **Welche Möglichkeiten hat die Besatzung bei einem Wassereinbruch?**
Vom Leck stopfen und Leckkeil über den Einsatz der Pumpen bis zum Aufbau des Lecksegels. Dieses Thema war unser letztes an diesem Tage.

Endlich Feierabend… nein, diese ganze Thematik „Schiffsicherheit" sorgte noch den ganzen Abend für Gesprächsstoff bei der Besatzung.

Fazit der Ausbildung: Wenn noch lange Zeit über dieses Thema gesprochen und diskutiert wird, ist es bei der Besatzung gut angekommen und wird verarbeitet.

Michael Klotz
Maschinist, Dampfer „Alexandra"

ALEXANDRA mit voller Fahrt zur Kieler Woche 2006

Es standen nicht nur Spaß und Freude auf dem „Ausflugsplan", sondern auch Sicherheits- und Rettungsübungen, denn die Sicherheit für Gäste, Besatzung und für das Schiff ist eine zwingende Notwendigkeit.

Einen langen Winter hat die „Alexandra" ihre verdiente Ruhe im Hafen gehabt. Doch dann hatte sich der Sommer mit aller Macht breit gemacht. (Oh' Wunder, auch in Flensburg!) Unser Salondampfer freute sich auf die Saison 2006 und auf viele fröhliche Gäste. Die Alexandra-Crewmitglieder haben es wieder mit viel Fachwissen, viel Erfahrung aber hautsächlich mit sehr viel Einsatz und mit der nötigen Mischung aus Freude am Dampfer und einer guten Portion Humor geschafft, die „alte Dame" für die Saison wieder fit und majestätisch schön zu machen. Fröhlichkeit, Heiterkeit und Gelassenheit.

Diese Eigenschaften besitzen unsere Crewmitglieder und sind auch gewissermaßen Voraussetzung für das doch sehr zeitintensive Hobby „Alex", das ausschließlich eine ehrenamtliche Tätigkeit ist. Toll, weiter so!

Übrigens liebe Frauen und Männer, wenn Sie Lust haben mitzuarbeiten, damit die „Alex" noch lange auf der Flensburger Förde vielen Gästen eine fröhliche Seefahrt bieten kann, dann sind Sie jederzeit herzlich willkommen. Wir freuen uns auf Sie.

Am Freitag, den 16.07.06, hieß es in Flensburg Leinen los und ab zur Kieler Woche. (Was ist schon die Kieler Woche ohne unsere „Alex"!)

Bei schönstem Wetter konnten wir nette Gäste an Bord begrüßen, die sich so eine und immer wieder einmalige Dampferfahrt nicht entgehen lassen wollten. Für die beliebten Regattabegleitfahrten auf der Kieler Förde lagen ausreichend Anmeldungen vor.

Ganz ehrlich, die „Alex" ist zwar weit und breit der schönste Dampfer und wir präsentieren uns allzu gerne, aber damit allein kann sie nicht unterhalten werden. Ohne „Moos" nichts los.

Also muss die „alte Dame" ran und ihren Beitrag leisten und das macht sie mit Bravur. Mit ihrem ruhigen Dampfantrieb und einem zufriedenem „Tuuuuuut, Tuuuuut, Tuuuuuut" hat man das Gefühl als gleitet sie lächelnd über die Wellen. Vorbei an Glücksburg, Holnis, Sonderburg und dem Leuchtturm Kalkgrund geht die Fahrt in die Ostsee. An Steuerbord Schleimünde, durch die Eckernförder Bucht, dann der Leuchtturm Kiel. Jetzt lag vor uns das Panorama von Kiel. Zuerst an Backbord Laboe mit dem Marine Ehrenmal und dann schon in der Ferne der Kieler Hafen mit den hohen blauen Kränen der Kieler Werft.

Rundherum eine Unmenge an großen und kleinen Segelschiffen, die bei herrlichem Sonnenschein ihre weißen Segel stolz vor den Wind gesetzt haben. Hier wird vom Alex-Käpt'n viel Aufmerksamkeit abgefordert, denn so mancher Freizeitsegler glaubt doch tatsächlich, dass ihm die Förde alleine gehört. „Hoffentlich sieht uns dieser ‚Joghurtbecher' da vorne", hört man den Käpt'n in den Bart brummeln. Gegenüber dem Kieler Bahnhof, kurz vor der Hörnklappbrücke hat die „Alex" dann nach sechseinhalb Stunden festgemacht. Die zufriedenen Gäste wurden verabschiedet und fuhren mit dem bestellten Bus zurück nach Flensburg.

Die Besatzung freute sich nach dem „Seeklarzurückmachen" auf ein schönes kühles Einlaufbier. Natürlich muss es auch in Kiel ein „Flens" sein. Für den Samstag lag keine Charter vor und die Besatzung freute sich auf einen freien Tag auf der Kieler Woche, um mal so richtig über die Meile zu bummeln.

Tja, da hatten wir die Rechnung ohne unseren Maschinisten Meik Klotz gemacht. Sicherheits- und Rettungsübungen standen auf dem Dienstplan. Mal ehrlich, wir wussten es, haben aber gehofft, dass er es vergessen würde.

Die Sicherheit für Gäste, Besatzung und für das Schiff ist eine zwingende Notwendigkeit. Man kann gar nicht genug üben, um bei den verschiedenen Rollen z.B. Mann über Bord, Feuer im Schiff, Wassereinbruch, Ruderausfall usw. fit zu sein. Menschenleben zu retten und einen Schaden nach Möglichkeit gering halten, ist das Ziel. So wurde unter seiner ihm eigenen, erfrischenden Anleitung jeder Handgriff geübt. Es fing mit der richtigen Handhabung der mobilen Feuerlöscher an, ein Feuer in der Vorpik wurde simuliert und die stationären Feuerlöschmittel kamen zum Einsatz. Hier ist Teamarbeit besonders erforderlich.

Schläuche, Strahlrohr, Hitzeschutzanzug mit Atemmaske wurden zur Übung eingesetzt. Rettungsmittel, wie richtiges Anlegen der Schwimmweste, das schnelle Aussetzen des Schlauchbootes bei „Mann über Bord!" und das Abbergen von Menschen aus dem Wasser wurde geübt. Auch die direkte Information und die notwendigen Anweisungen für Passagiere wurden bei den Übungen nicht vergessen. Die erste Hilfe für verletzte Personen kam natürlich auch nicht zu kurz. Mit viel Geduld wurde das Notrudergeschirr aufgebaut und an den richtigen Konterpunkten befestigt.

Damit kann man das Schiff bei einem plötzlichem Ruderausfall mit Hilfe von Seilen, die über Blöcke laufen, von Hand steuern. Befindet sich das Schiff gerade in einem engem Fahrwasser, muss es besonders schnell gehen. Das Lecksegel wurde an Oberdeck ausgebreitet, aber das Ausbringen nur theoretisch erklärt, denn das starke Leinentuch wäre bis zum nächsten Auslaufen nicht mehr trocken geworden. Nach fünf Stunden harter Übungen war Meik mit den gezeigten Leistungen der Besatzung sehr zufrieden. Jeder einzelne von der Crew war stolz darauf wieder einen Beitrag für die Sicherheit der Gäste, für das Schiff und nicht zuletzt auch für sich selbst geleistet zu haben.

Von Sonntag bis Donnerstag fuhr dann die „Alex" täglich mit ihren Chartergästen auf die Kieler Förde bis dicht an die Segelregattafelder. Vor uns die Gorch Fock, an Steuerbord die Alexander von Humboldt, an Backbord die riesige Color Fantasy und mitten drin die „Alex". Nun raten Sie mal, wer am meisten fotografiert wurde?

Mit drei lagen Tuuuuuuts (das heißt auf See untereinander „Moin, Moin") und einem kurzen Tut hinterher (das heißt dann „Danke") hat die „Alex" ihre Schiffsverwandten gegrüßt oder wurde herzlich zurückgegrüßt. Vor lauter Freude schickte sie dann noch eine kräftige schwarze Rauchwolke rüber. Ob man sich darüber auch gefreut hat? Ich denke schon. Tja, so bleibt die „Alex" im Gespräch!

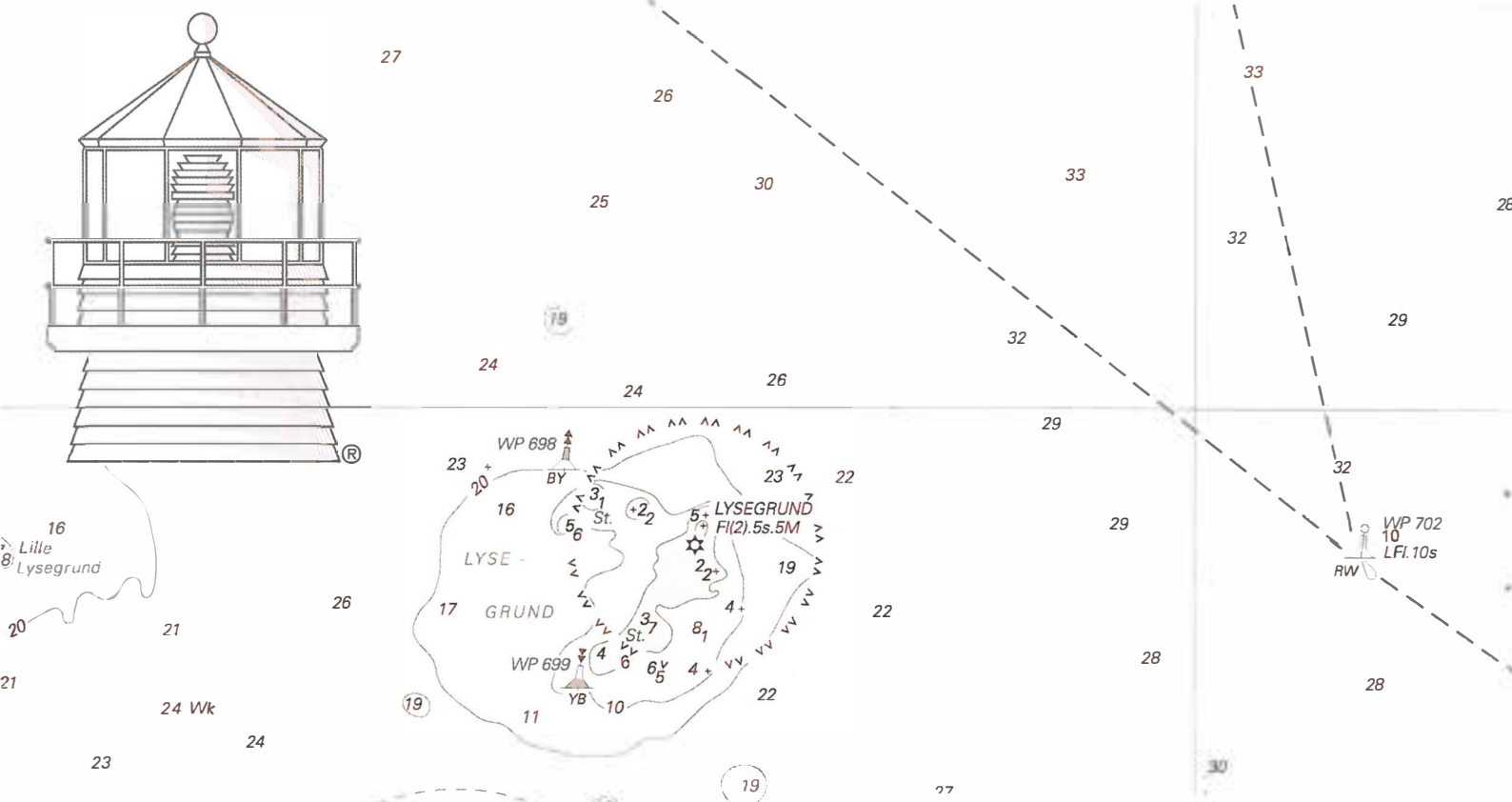
Hautnah konnten die spektakulären Wendemanöver der verschiedenen Bootklassen beobachtet werden. Bei schönstem Wetter mit einer Tasse Kaffee und einem Stück Butterkuchen in der Hand ist es für die Gäste noch mal so schön. Die Crew, ob Kapitän, Steuermann, Decksmannschaft, Heizer oder Restaurationsmannschaft lief jeden Tag zur Höchstform auf. Die Zufriedenheit und das Lob der Gäste ist dann eine schöne Belohnung für einen arbeitsreichen Tag auf unserer „Alex". Donnerstagabend ging dann die Fahrt von Kiel zurück nach Flensburg. Ein letztes Mal für dieses Jahr vorbei an der Kiellinie, Laboe, Kiel-Leuchtturm, Schleimünde, Leuchtturm Kalkgrund und dann in die Flenburger Förde. Das Schauspiel eines herrlichen Sonnenunterganges konnten wir dabei beobachten.

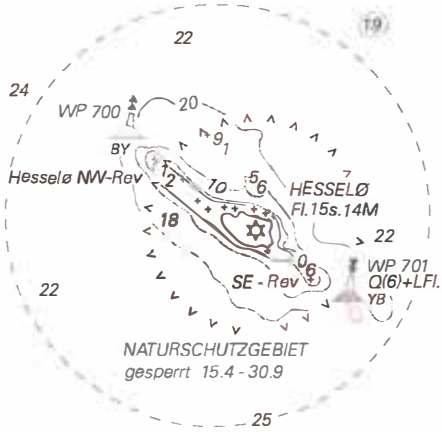
Die Kieler-Woche war wieder ein voller Erfolg. Die Crew ist müde, aber sehr zufrieden. Alle sind gesund und unsere „Alex" ist heil geblieben. Und dann kommt noch etwas fast unbeschreibliches zum Abschluss einer erfolgreichen Seefahrt.

Bei Dunkelheit, auf Höhe der Werft kommt man mit der „Alex" um die Ecke und sieht das nächtliche schöne beleuchtete Panorama von Flensburg vor sich und entdeckt, wie sich die Lichter der Stadt im Hafenwasser spiegeln. Die „Alex" dreht über Steuerbord behutsam und leise (es ist zwei Uhr in der Nacht) im Hafen. Leinen rüber und sie ist wieder in Flensburg an ihrem Ponton fest.

Spätestens jetzt weiß man das Flensburg ohne ihre „Alex" nicht denkbar ist.
Ist die „Alex" nicht ein schönes Hobby!?

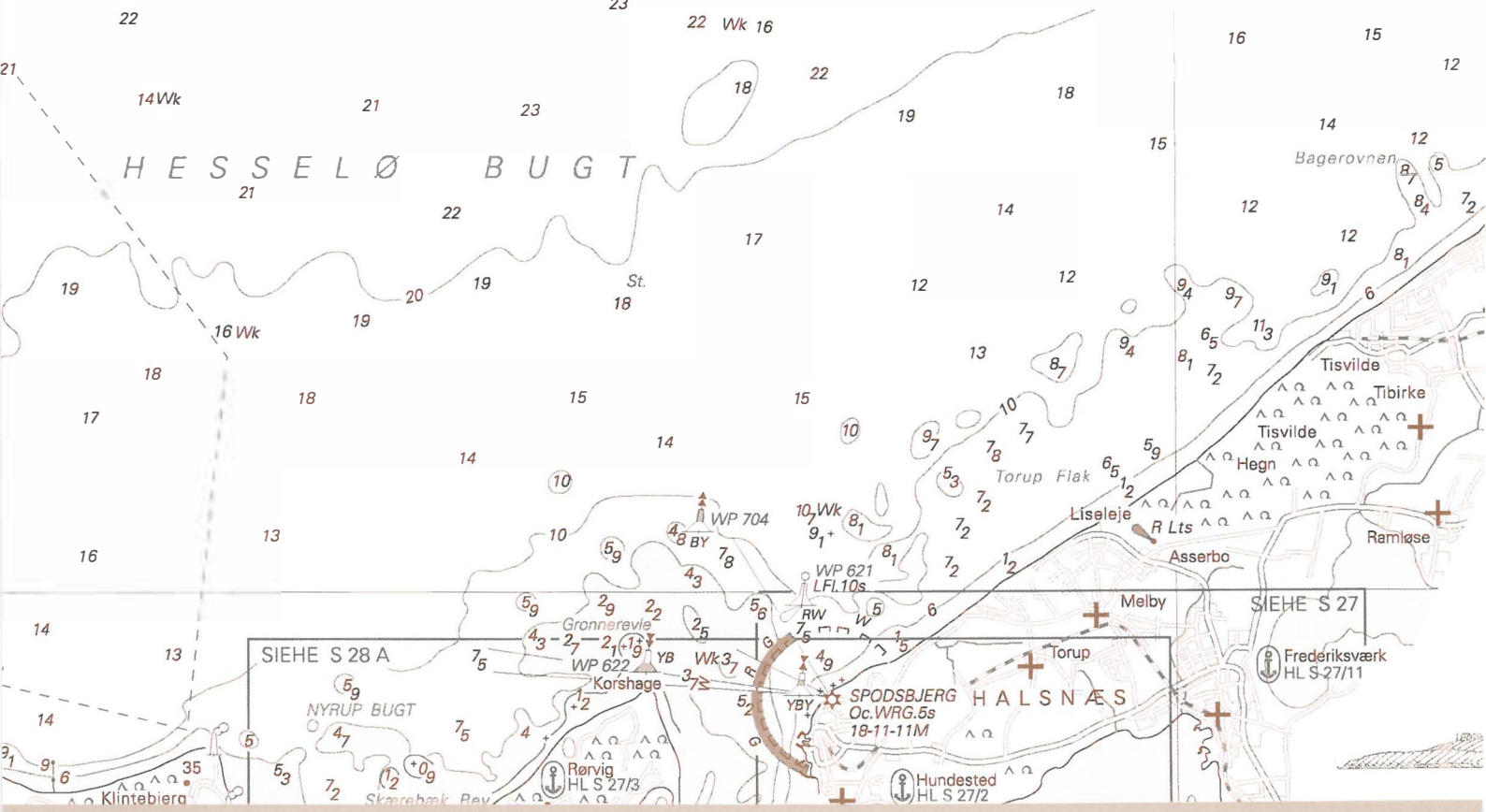
Harald Drews
Crew-Sprecher,
Dampfer „Alexandra"





Ob Isefjord oder Kattegat. Oft sind die Fischer nur mit Kompass und der richtigen Nase zum Fischen gefahren.
Sie kannten ihr Revier und wussten durch Wellenbild und Wasserfärbung wo sie sich befanden.
Heute finden wir mit Hilfe von Satellitennavigation und präzisen Seekarten überall den richtigen Weg.

NV.Seekarten & Handbücher
www.nv-verlag.de



Seekarten und Handbücher · Kompetenz aus Arnis

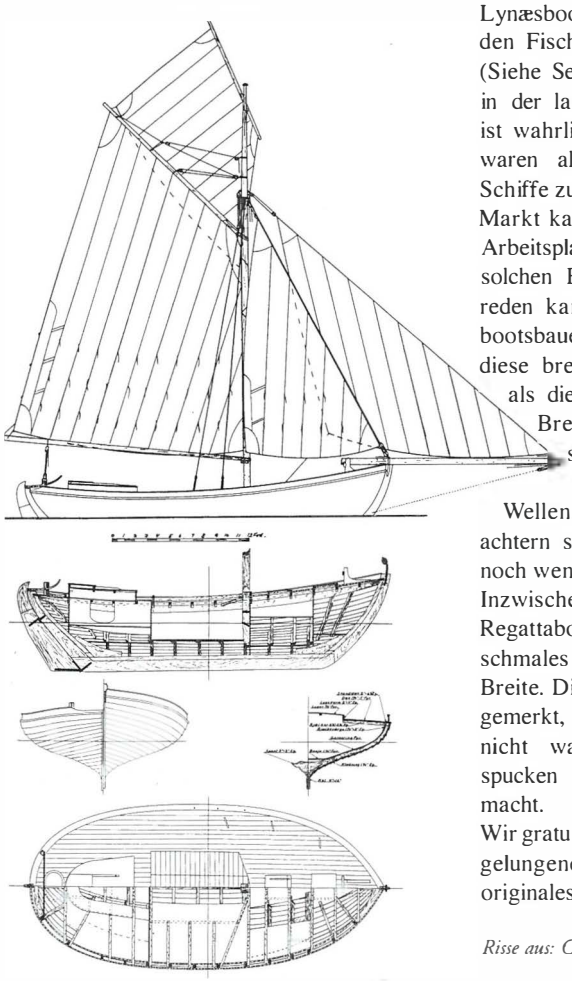
Isefjordboot ABSALON

Der Betrachter wundert sich. Im Flensburger Museumshafen liegt eine neue Augenweide, die nicht gerade dem aktuellen hungerleidenden, hyperschlanken Schönheitsideal entspricht. Im Gegenteil, die Dame ist auffällig rund, so dass es schon vor Jahren in einem Museumshafensong hieß: „ABSALON, segg he, rund wie'n Bonbon, segg he, hat Ärger nur, segg he, mit der Figur, segg he. Ich muss es sagen, segg he, es tut mir Leid, segg he, sie's vorn so dick, segg he, wie hinten breit!"

„Länge läuft", sagen die Seeleute und die Schiffbauer. Das heißt, ein langes Schiff kann prinzipiell schneller sein, als ein kurzes. Lange Jahre hat man auch im Regattasport die klassischen Rennziegen enorm schlank und rank gezeichnet. Bis man merkte, dass der enorme Tiefgang zu einer großen benetzten Fläche führte, was der Geschwindigkeit nicht zuträglich war. Zudem legten sich die Yachten wegen der geringen Breite schon bei wenig Wind sofort auf die Backe, d. h. sie lagen so schräg, dass man sich auf Deck kaum halten konnte.

Die traditionellen Bootsbauer hat das wenig interessiert. Es ging um Seetüchtigkeit und um gutes Seeverhalten, denn auf den Booten wurde gearbeitet.

Ein extremer Vertreter eines solchen Fischerei-Arbeitsschiffes ist nach vielen Jahren der Abwesenheit fein restauriert wieder im Flensburger Museumshafen anzutreffen. ABSALON, ein dänisches sog. Isefjord- oder Lynæsboot (Hundested). Solche Boote dienten den Fischern beim Heringsfang im Kattegat. (Siehe Seekarte links). Bei schlechtem Wetter in der langen See des Kattegats zu fischen, ist wahrlich kein Vergnügen. Die Bootsbauer waren also aufgerufen, nicht nur schnelle Schiffe zu bauen, damit der Fisch zügig auf den Markt kam, sondern auch einen „beruhigten" Arbeitsplatz zu schaffen, wenn man unter solchen Bedingungen überhaupt von „Ruhe" reden kann. Sie haben eine bemerkenswerte bootsbauerische Leistung vollbracht, denn diese breiten Damen waren nicht langsamer als die schlankeren Sundboote. Die große Breite verringerte nicht die Schnelligkeit, sondern hielt das Schiff beim Netzausbringen ruhiger in den Wellen. Zudem konnte man den Mast nach achtern schräg wegklappen, was den Rumpf noch weniger aufschaukeln ließ.



Inzwischen sind ja auch die schnellen modernen Regattaboote nicht mehr schlank wie ein schmales Brett, sondern ebenfalls von großer Breite. Die Konstrukteure haben offensichtlich gemerkt, dass die alten Risse doch so schlecht nicht waren. Ihre Konstruktions-Computer spucken einfach aus, was physikalisch Sinn macht.

Wir gratulieren den Eignern der ABSALON zur gelungenen Restaurierung. Sie ist wirklich ein originales Schmuckstück. *RP*

Risse aus: Christian Nielsen, Danske Bådtyper

FLENSBURG

HISTORISCHER HAFEN

KLASSISCHE YACHTEN FLENSBURG

Der Verein Klassische Yachten steht unter Druck. Die öffentliche Aufmerksamkeit ist auf den neuen Klassiker-Hafen gerichtet. Die Kommentare über die dort liegenden Schiffe sind vielfältig und reichen von: „Das ist ja schön, dass ihr so viele Schiffe habt", bis hin zu: „Was soll denn der Schrott, das sind doch keine Klassiker." Um den Sachverhalt zu klären, beantworten wir hier zwei Fragen: Was soll entstehen, und was ist derzeitige Situation?

Was soll entstehen?

Der Museumshafen Flensburg e.V. präsentiert segelnde Berufsfahrzeuge, also Fischkutter, Handelssegler usw. Der Verein Klassische Yachten Flensburg e. V. sammelt „Lustboote", also Segelyachten. Die präsentierten Boots-Beispiele sollen die Entwicklungsgeschichte des Segelsports in unseren Breitengraden aufzeigen. Das ist ein ehrgeiziges Ziel, aber wir fangen einfach an und haben schon gute Objekte vorzuweisen.

Das Sammlungsziel:

In der Mitte des 19. Jahrhunderts waren Lustboote und Gebrauchsboote noch identisch. Manches Fischerboot wurde am Wochenende zur Freizeitsegelei genutzt. Mit zunehmender Popularisierung des Segelsports und mit zunehmendem Wohlstand wurden dann die traditionellen Gebrauchsboote für die Freizeitsegelei und den Regattasport weiterentwickelt. Der Ursprung der Yachten liegt also zumeist in alten Fischerbooten. Wir präsentieren deshalb auch Schiffe, die genau diesen Übergang vom Arbeitsboot zum Freizeitboot darstellen.

In der angestrebten Sammlung sollen im Wesentlichen zwei Entwicklungslinien aufgezeigt werden:

A. Spitzgattige Boote, die vorn und hinten ohne lange Überhänge spitz zulaufen.

B. Yachten mit mehr oder weniger lang überhängendem Bug oder Heck, die dem Vorstellungsbild „kaiserlicher Yachten" entsprechen.

Beide Typen sind beispielhaft für die Entwicklung des Segelsports.

Die Yachten mit den langen eleganten Überhängen sind weitgehend geprägt durch die Vorreiterrolle, die England zu Beginn der Freizeitsegelei einnahm. Die Entwicklung dieser Yachten ist schon sehr früh geprägt von Bauvorschriften und Regattaformeln, aber auch von Vorstellungen klassischer Eleganz. Zu ihrer Zeit gehörte dazu eine entsprechende Kleidung, Clubjacke, weiße Hose und eine entsprechende Damengarderobe.

Die „Spitzgatter" hingegen entstammen ganz wesentlich dem Einflussbereich dänischer und schwedischer Bootsbaukunst. Sie sind typisch für das Revier der Ostsee, der kleinen Inseln, Fjorde, Belte und Sunde. Sie entwickelten sich traditionell angepasst an die Wasser- und Wellenbesonderheiten dieser Reviere.

Sie entwickelten sich zu Booten für das Fahrtensegeln und für Ferienreisen. Bei ihnen zählte mehr die Fahrtentauglichkeit als der schnelle Regattaerfolg.

Beide Entwicklungslinien sollen präsentiert werden.

Was ist die derzeitige Situation?

Die klassischen Yachten sind im Privatbesitz. Sie wurden von ihren Eignern vor dem Verfall bewahrt und in vielen Arbeitsstunden liebevoll restauriert. Diese Yachten liegen in verschiedenen Yachthäfen verstreut. Die Eigner müssen überredet und überzeugt werden, dass ihre Boote hier in einer gut konzipierten Sammlung angemessen präsentiert werden. Die Eigner müssen auch sicher sein, dass ihre Boote hier gut aufgehoben sind und sicher liegen. Wir konnten zu Beginn des Jahres etliche Eigner neugierig machen und von der guten Sache überzeugen. Wir konnten absolut seltene und beispielhafte Exemplare nach Flensburg ziehen (z.B. WILLOW WREN) und sie vertrösten, dass im Anfangsstadium noch alles im Bau ist und alles noch wird ...

Inzwischen haben die ersten Schiffe den Klassiker-Anleger enttäuscht wieder verlassen. Nicht weil ihnen das Konzept nicht gefällt, sondern weil ihre Schiffe hier nicht sicher liegen, denn:

A.

Der neue stadteigene Ponton wurde zu nahe an der Kaikante ausgelegt. Der geringe Abstand kann übersprungen werden und führt zu Vandalismus auf den Yachten. Die auffällig lackierten Yachten wurden z. B. mit den vom Ponton herausgerissenen Pulver-Feuerlöschern mutwillig zerstört.

B.

Die orangefarbenen Festmachebojen wurden mit zu wenig Abstand vom Ponton ausgelegt, so dass die Yachten bei wechselnden Wasserständen zu dicht am Ponton liegen und mit dem Bug oder Heck auf dem Ponton aufschlagen.

C.

Der Bau der zugehörigen Hütten (Waschhaus) usw.) wurde vom Rathaus für „gleich nach den NAUTICS" zugesagt, aber nicht realisiert.

Dieser Sachverhalt führt dazu, dass das Vertrauen in die positive Entwicklung der Sammlung Klassischer Yachten bei den Yachteignern erschüttert ist. Man bezweifelt, dass die Stadt diese Anlage wirklich will, denn zumindest die Änderung der Ponton- und Bojen-Position ist eine sofort veränderbare Situation.

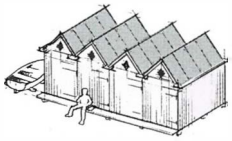
Wir haben der Stadt versprochen, eine beispielhafte Sammlung aufzubauen. Wir stehen zu diesem Versprechen. Die Eigner stellen dafür ihre Schmuckstücke zur Verfügung, aber Schiffe brauchen einen sicheren Hafen. Wenn das nicht gegeben ist, können wir nichts tun.

Heinrich Leo Kreuz

FLENSBURG

HISTORISCHER HAFEN

HÜTTEN und PAVILLONS



Die Geschichte von drei Hütten ... und drei Problemen ... in drei Teilen

Manche Dinge könnten ganz einfach sein, sind aber schwierig. Zu diesen schwierigen Dingen gehört der Bau der Hütten und Pavillons für den HISTORISCHEN HAFEN. Sie stehen immer noch nicht. Warum? Erst sollte es *ein* Bauwerk sein, ein größerer, historischer Pavillon. Eine Replik nach Originalplänen. Das wollte der Denkmalsschutz nicht. Keine Replik und keine so große Baumasse in der Nähe des Kompanietores. Dann einigte man sich nach langer öffentlicher Diskussion über mehr oder weniger geschmackvolle Varianten mit Hilfe des Oberbürgermeisters auf eine Aufteilung in drei kleinere Einheiten. Das war im Sommer (siehe oben und Heft 21). Und nun die Probleme:

Erstes Problem:
Jetzt stellen die Bausachverständigen fest, dass drei kleinere Hütten natürlich teurer werden als eine größere, denn es müssen ja an drei verschiedenen Stellen drei Fundamente gebaut werden. Drei Hütten haben auch mehr Gebäudeecken und mehr Außenwände und mehr Dachrinnen. Ist ja eigentlich logisch. Jetzt ist man überrascht, dass das teurer wird. Das hat man natürlich nicht gewollt. Geld ist auch keins da. In Kiel wurden ja nur die Kosten für einen Pavillon beantragt. Das ist die eine Seite des Problems.

Es gibt aber noch ein zweites Problem:
Auf die Anfrage bei mehreren Zimmereien ein Angebot abzugeben, hat sich keiner gemeldet. Nur einer, und der war so teuer, dass klar war, er wollte den Auftrag eigentlich auch nicht haben. Warum nicht? Die Bauhandwerker sind so mit Arbeit eingedeckt, die haben gar keine Zeit für so kleine Hütten. Und dann soll das auch noch richtig handwerklich in traditioneller Zimmermannskonstruktion mit Schlitz und Zapfen gebaut werden und nicht mit Nagelblechen. Da kann man ja sowieso nichts verdienen.

Es gibt auch ein drittes Problem:
Es gibt kein Holz. Die Nachfrage am Bau ist so stark, dass es zu Lieferengpässen kommt. Ein Holzhändler, der dennoch Holz auftreiben kann, gibt das natürlich seinem besten Kunden...
Ob das die Stadt ist?

Also: Kein Geld, keine Handwerker, kein Holz.
Kaum zu glauben.
Ob das Folgen hat?
Siehe links die Klassischen Yachten.
Wie Sie sehen, sehen Sie schwarz.

Dafür gibt es aber Schilder, und die machen keine Probleme. Die einzelnen Sammlungen »Segelnde Berufsfahrzeuge« (das ist der Museumshafen), »Klassische Yachten«, »Jollensammlung» (das ist der Lüttfischerhafen am Nordende des Museumshafens), »Dampfersammlung« und »Museumswerft« werden mit Text und Bildtafeln versehen, so, wie beim Museumshafen schon die einzelnen Schiffe auf dem Bohlwerk eigene Info-Tafeln haben. Die Tafeln erhalten ein einheitliches Aussehen. Flensburg will so für den Touristen das Gesamtpaket HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG deutlich machen und in den Texten die historischen Zusammenhänge vermitteln. Wer dann lesen will, erfährt vielleicht was Neues. Wer nicht, freut sich auch so an den schönen Schiffen. *Rainer Prüß*

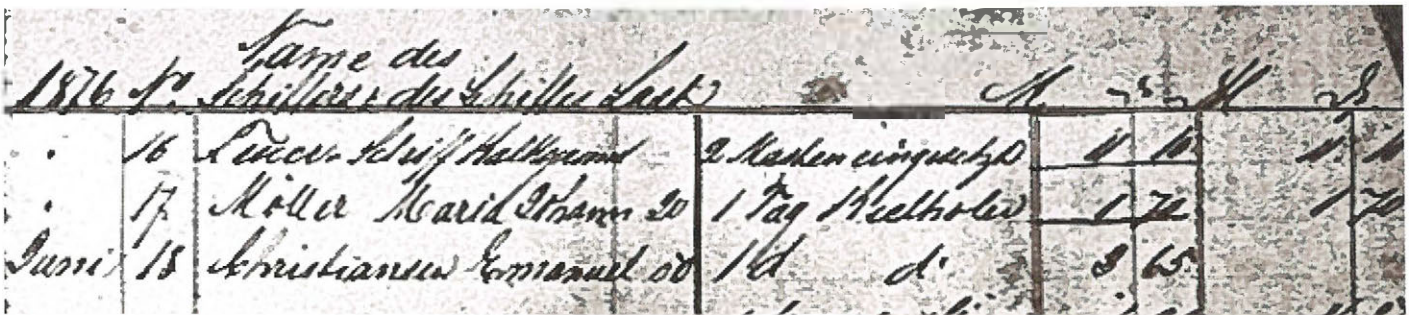
Kielgeholtes Schiff am Reparaturplatz vor dem Schiffahrtsmuseum. Glasplattenfoto einer Balgenkamera (Ausschnitt) 1864. Im Bild rechts der alte „Krahn" an seinem ursprünglichen Standort.

Kapitän Petersen stand auf dem Achterdeck seines Segelschiffes. „Mehr Steuerbord müßt ihr halten, zum Zollpackhaus", schallte es über Deck. Es war fast windstill. Zwei kleine Ruderboote zogen die Brigantine zur Festmachertonne. Die Ruderer legten sich ordentlich ins Zeug, aber der Segler kam nur unmerklich voran. 160 t wog der Zweimaster, und er war voll beladen. Es war schon von weitem zu sehen. Der obere Teil des Mastes war gebrochen. Die „Doris" war bei der Fahrt um das Skagen-Riff an der nördlichen Spitze Dänemarks in schweren Sturm geraten und hatte dabei die Stenge verloren. Aber man hatte noch einmal Glück gehabt, und das Schiff sollte jetzt in die Werft. Zuvor mußte Kapitän Petersen ins Zollpackhaus, um seine Ladung zu klarieren (verzollen). Petersen wurde mit einem kleinen Ruderboot übergesetzt, noch bevor der Segler an der Mooring (Festmachertonne) fest war. Er hatte die Papiere in einer Ledermappe unter dem Arm klemmen, und an der Pier stand schon der Zollbeamte. Man kannte sich: „Na, Petersen, habt ihr Bruch gemacht?" grinste der Zöllner. Petersen verzog keine Miene. „Ich muss gleich zum Krahn, der ist frei, also schnack' nicht so lange, ich hab keine Zeit." Die beiden verschwanden im Zollpackhaus.

Kapitän Petersen war ungehalten als er das Zollpackhaus verließ. Zu lange hatte die Abfertigung gedauert, denn natürlich mußte er von der Sturmfahrt um Skagen erzählen, die ihm seinen oberen Mast gekostet hatte. Schnellen Schrittes lief er in Richtung Hafenkrahn. Der Werftbaas (Werftbesitzer) hatte schon beim Einlaufen den Schaden an der „Doris" bemerkt. Schiffbauer haben ein Auge für solche Details. Das bedeutete Arbeit für die Werft. Darum stand er schon mit dem Zollstock in der Hand an der Krahnwinde und begrüßte Petersen freundlich. „Wir haben den Krahn schon vorbereitet. Ihr könnt gleich verholen" (den Liegeplatz wechseln). Ich habe eine schöne amerikanische Douglastanne liegen, oder willst du lieber eine Lärche? (Nadelholzstämme zum Mastenbau). „Lärche", sagte Petersen, „und wann seid ihr fertig?" „Wenn ich da vier Mann dransetze, sind die in vier Tagen mit dem Hobeln fertig, aber die Rigger brauchen auch noch zwei Tage (Spezialisten für die Arbeit mit Draht und Tauwerk). Petersen war zufrieden. „Ist der Preis für den Krahn noch bei zwei Mark?" fragte Petersen. „Nein", antwortete der Baas, „die Waisen sollen bessere Suppe kriegen", und er lachte, denn der Erlös der Krahntaxe ging an das Waisenhaus in der Norderstraße.

„Na, mir soll's recht sein" murmelte Petersen, „denn will ich mal zum Gelag in das Kompagnietor, ich hab noch einiges zu regeln." „Das neue Bier mundet vorzüglich", grinste der Baas. Er wußte sehr wohl um den heimlichen Grund des Besuches im Kompagnietor.

(Aus: „Der Flensburger Kapitänsweg, Flensburgs maritimer Kulturpfad", Begleitheft)



1876	Nr.	Name des Schiffers u. des Schiffs		M.	₰	M.	₰
	16	Lucas Schiff Hellgrund	2 Masten eingesetzt	1	10	1	10
	17	Möller Marie Strand 20	1 Tag Kielholen	1	70	1	70
Juni	18	Christiansen Emanuel 00	1 d. d.	3	65		

Der Flensburger Krahn von 1726

Bürgermeister und Rath dieser Stadt tuen hiermit kund, was gestalt gelegentlich zum Besten des Hafens und der Schiffahrt im Jahre 1725 hinter dem Brüggschen Hause ein sogenannter Schiffskrahn zur Reparation und Ausbesserung der Fahrzeuge angeleget und dabei nachreiflicher Überlegung und gemeinsamer Bewilligung auch nach aufgenommenen Gutachten der hiesigen Schiffergesellschaft eine desfällige Taxe angeordnet worden nach welchem die Schiffe für den unterschiedlichen Gebrauch dieses Krahnes und der etwa dabei nötigen Gerätschaft und Arbeit eine bestimmte Abgabe, so dem hiesigen Waisenhause zufließet, zu entrichten haben.

1725 den 3then März, übergaben die Älterleute des Flensburger Schiffergelags eine Supplike (Bittschrift) an den Magistrat der Stadt Flensburg über die Anlegung eines KRAHNS... dessen Einnahmen dem Waisenhaus (in der Norderstraße) zugute kommen sollten.
Im Jahre 1726 den 5. Februar ward beschlossen, einen neuen Krahn zu erbauen. Jes Lorenzen Lorck und Christian Thomsen haben sich anheischig gemacht, die Gelder dazu zu fourmieren" (d.h. zu bevorraten, zu beschaffen). (*Aus der Chronik der Familie Lorck*)

Der KRAHN wurde noch im gleichen Jahr gegenüber dem Waisenhaus (heute Flensborg Hus) bei den vorhandenen Schiffsreparatureinrichtungen gebaut und stand dort bis 1889. Mit seiner Hilfe wurden den auf den Flensburger Werften erbauten Schiffen die Masten eingesetzt. Er wurde später mehrfach erneuert und findet sich in vielen Varianten auf den historischen Stadtansichten wieder (siehe „Flensburg in alten Bildern" von E. Redleffsen). Die letzte Darstellung auf einem Foto stammt aus den 80er Jahren des vorletzten Jahrhunderts. Es ist dies eine Panoramaansicht der Hafenwestseite (siehe Ausschnitt links oben).
Der Krahn wurde durch das Schiffergelag betrieben. Bei der Inbetriebnahme erstellte man eine entsprechende Ordnung und rechnete die Benutzung mit einer genau definierten „Krahntaxe" ab. Das Flensburger Schiffergelag besaß neben der Einnahmequelle des Krahns und der „Ballastbrücke" (für Sand zur Belastung der ohne Fracht ausgehenden Schiffe), eine weitere Einnahmequelle durch Vermietung von Flotten (Arbeitsflöße) zur Reparaturen von Schiffen im Hafen. Auch wurden gegen Entgelt Pechgrapen, Pechkellen, Kratzeisen, Teerquasten vermietet. Des weiteren gelangten Teer, Pech, Werg, Hanf und andere Stoffe, die bei der Rüstung der Schiffe für die Fahrt gebraucht wurden, zum Verkauf durch das Gelag. Alle diese Utensilien befanden sich in dem Pechhaus an der Schiffbrücke.
An den Schlepphellingen und dem Krahn herrschte im Sommer ein lebhaftes Treiben. An den Feuerstellen des Pechhauses wurde das Pech siedend heiß gekocht. Dazwischen konnte man den Gesang der Schiffsknechte vernehmen, welche am Gangspill ihr Schiff kielholten, um das Unterwasserschiff abzudichten, zu kalfaten und zu pechen.
Das Gelag kam für die Instandhaltung der Flotten und des Pechhauses auf. Auch das Ausbaggern des sog. „Flotthafens" wurde vom Gelag getragen. An diesem Reparaturplatz beim Krahn wurde auch das Verhäuten des Schiffsrumpfes mit Kupferplatten vorgenommen. Jedoch die Einnahmen aus Schiffsreparatur schrumpften gegen Ende des 19. Jahrh. zur Bedeutungslosigkeit, die Zeiten duldeten keine Privilegien. Die beginnende Industralisierung forderte Freiheit für den Markt.
1887 wurde das Pechhaus mit zugehörigem Platz an die Stadt Flensburg für 200 Mk. zum Abbruch verkauft. 1889 wurde der Krahn abgerissen. Damit war der letzte Rest der Privilegien der Schiffergesellschaft verschwunden. Die eisernen Krähne der Flensburger Werft prägten von nun an das Stadtbild im Norden des Flensburger Hafens. *Wolf-Rüdiger Kuhnke*

1985 Der Verein Museumshafen Flensburg legte im Januar eine Projektmappe vor, die mit folgenden Sätzen beginnt: „Die Geschichte Flensburgs ist untrennbar verknüpft mit des Geschichte des Flensburger Hafens und der Schiffahrt. Am 3. März 1725 initiierten die Älterleute des Flensburger Schiffergelags die Erstellung des ersten hölzernen Krahnes im Flensburger Hafen. Dieser hölzerne Krahn hat über Generationen bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts das Flensburger Stadtbild geprägt. Der Museumshafen Flensburg hat sich zum Ziel gesetzt, diesen historischen Hafenkrahn wieder zu erstellen. Dieser Krahn soll wie in früheren Zeiten der Wiederherstellung und Infahrthaltung unserer historischen Wasserfahrzeuge dienen. Wir wollen versuchen, in einer gemeinsamen Anstrengung mit entscheidenden Flensburger Institutionen und Vereinigungen der Großen Schiffahrtsgeschichte dieser Stadt über das Schiffahrtsmuseum hinaus einen weithin sichtbaren Ausdruck zu verleihen."
(*Aus der Chronik des Museumshafen Flensburg e.V.*)

Die Projektmappe mit Zeichnungen zum „Historischen Krahn von 1726", einer einfachen und statisch sinnvollen Holzkonstruktion, wird vom Vereinsvorstand im Januar 1985 in Umlauf gebracht. Das Schiffergelag und das Schiffahrtsmuseum sagen spontan ihre Unterstützung zu. Dr. Jutta Glüsing stellt verschiedene Darstellungen des Krahnes aus dem Archiv das Schiffahrtsmuseums zur Verfügung. Die Erstellung der Konstruktionszeichnungen erfolgt auf Basis einer alten Foto-Glasplatte, die aufgrund der feinen Korngröße eine extreme Vergrößerung zuläßt. Zu den geschätzten Kosten von DM 35.000,– sagt die Sparkassenstiftung schon einen Monat später eine Zuwendung von DM 10.000,– zu. Dann stockt der Fortgang durch die Genehmigungsverfahren. Der Denkmalschutz fordert den Bau in halber Größe, um das Ulldall-Gebäude (heute MAX) nicht zu beeinträchtigen (!). Erst zwei Jahre später erfolgt die prinzipielle Baugenehmigung durch das Amt für Stadtsanierung. Die Ingenieure Rohwer und Otte kümmern sich um die Statik und im August '87 werden endlich die Bäume für die Krahnhölzer aus dem Forst der Wasserslebener Bucht angeliefert. Die Kostenschätzungen erhöhen sich im Frühjahr '88 aufgrund konkreter Angebote auf DM 50.000,–. Die Stadtwerke wollen trotzdem noch vor Weihnachten die Fundamentpfähle rammen. Dann, einen Tag vor Weihnachten: Die Fa. Danfoss signalisiert anläßlich der Fertigung des 200.000 Kompressors eine Spende von DM 50.000,– zur Realisierung des Projektes. Ein tolles Weihnachtsgeschenk an uns und „an die Flensburger Bürger", so Danfoss, doch kurz darauf kommt es dicke: Das Bohlwerk sackt ab und muss total gesperrt werden. Die Untersuchungen machen eine Totalsanierung erforderlich. Der Museumshafen hat das Bohlwerk zwar 1983-85 in Eigenleistung mit gespendeten Bohlen gebaut, aber dies überfordert die Kräfte des kleinen Vereins. Die Stadtwerke springen in die Bresche. Die Sanierung dauert Monate und so kommt es erst im Oktober 1990 zum Baubeginn des Krahnes durch die Fa. Wübbenhorst. Ein Jahr später, am 14. Sept. 1991, wird die Replik des Historischen Krahns mit einem zünftigen Krahnfest eingeweiht. *R. Prüß*

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

„Auf Duburg"

von Rainer Prüß

Das Foto war zeitlich zunächst nicht zuzuordnen. Aber bei den Recherchen zum Historischen „KRAHN", für den dieses Foto als Vorlage diente, konnte man bei genauerer Betrachtung die rechte Mühle am Bildhorizont als „Fünfflügler" identifizieren. Bei weiteren Nachforschungen stellte sich heraus, dass sie gegen Ende der 1880er Jahre abgerissen wurde. Das Foto ist also aus der Zeit davor. Heute wissen wir, es ist ein Bild des Fotografen Brandt aus dem Jahre 1864.

Wir blicken von der Hafenostseite gegen die Küstenlinie der Hafenwestseite. Vertraut erscheint dabei nur die Uferbebauung. Viele der abgebildeten Häuser stehen immer noch. Am eindrucksvollsten das alte Zollpackhaus von 1840, das heutige Schiffahrtsmuseum mit seinen großen dunklen Toren. Das Gebäude rechts davon steht auch noch und dient heute dem Schiffergelag als Domizil. Aber die kleinen Häuser hinter dem „Krahn" sind verschwunden. Nur das Giebelhaus an der rechten Bildkante ist als Ruine erhalten, soll aber ja bald wieder auferstehen: Die „Rote Laterne", Hein Seemann sein „Lustschuppen".

Das große helle Gebäude hinter dem Schiffahrtsmuseum mit dem riesigen barocken Mansardendach ist das alte Waisenhaus, an das die „Krahntaxe" abgeliefert werden musste. Solche Regelungen waren üblich, denn der „Piätismus" prägte den Zeitgeist. Wir kennen dieses Gebäude heute als „Flensborg Hus". Hier wurde schon früh recycelt, denn die an der Gebäudefront zur Norderstraße sichbaren großen Mauersteine stammen aus dem Abriss der alten „Duborg".

„Auf Duburg", wie der Flensburger sagt, also auf der hohen Kante über der Hafenfront, ist noch nichts los. Es gibt diesen Stadtteil noch gar nicht. Nur die rechts am oberen Bildrand sichtbaren Gebäude stehen nahe der Schloßstraße. Die heute weithin sichtbare Bebauung an der Hangoberkante mit den großen Baukörpern der Duborgskolen, der alten Handelslehranstalt usw. existiert noch nicht. Es gibt keine „Toosbüystraße", keinen „Burgplatz" und kein Finanzamt(!). Dafür stehen dort noch die Reste der alten Duburg. Vor der linken Mühle und dem Schornstein verläuft eine dunkle Heckenreihe. An ihrem linken Ende sieht man ein altes Mauerwerksfragment. Die letzte Burgecke!

Das zweite große auffällige Gebäude an der Küstenlinie unterhalb dieser Ecke ist das renommierte Hotel „Kaysers Hof". Nach seiner Glanzzeit wurde es oben zum „Lustschuppen" und unten zur Discothek „Sunny". Heute steht es nach Jahren immer noch leer. (Kai-Uwe – wir warten!)

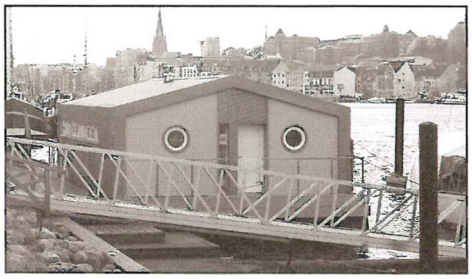
Links vom Schiffahrtsmuseum sieht man hinter Bäumen an der Küstenlinie zwei weiße Giebel vorlugen. Dies ist der Biergarten des ehemaligen Fährkrogs und hier beim Gang „Herrenstall" lag die „Weedermannsche Werft". Links vom Herrenstall stehen traufseitig die beiden Gebäude der alten „Kogge", heute „Brazil", und das Café „Kult", zwischenzeitlich „Fiedes Krog". Vor diesem Ensemble liegt der Schiffbauplatz der Holzschiff-Werft. Eine kleine Arbeitspier mit Geländer schiebt sich über die Küstenlinie ins Wasser hinaus. Hier hat eine Danske Jagt festgemacht. Man erkennt es am herzförmigen Spiegelheck. Rechts daneben liegen zwei weitere Jagten „kielgeholt", d.h. auf die Seite gerissen, zur Reparatur des Unterwasserschiffes. Ihre Speckbäuche glänzen im Sonnenlicht und unter der Lupe erkennt man am Schiffsrumpf vorm Schiffahrtsmuseum vier helle Punkte, Männer, die auf dem Schiffskiel stehen und die Plankenfugen abdichten (kalfatern).

Und im Bildvordergrund? Der Blick fällt über zwei Dächer auf den Steg einer „Badeanstalt" – mitten im Innenhafen. Die Brühe um dieses Freizeitbad sieht nicht sehr verlockend aus. Davor eine abgewinkelte hölzerne Stromlenk- und Schwellschutzpalisade für den kleinen Jollenhafen direkt vor dem rechten Haus. Das ist die Mündung des Lautrupsbaches, der hier heute verrohrt und als vierkantes Loch in der Kaimauer unter der alten Marinefliegerhalle (Gavin-Schuppen) herauskommt. Links davon breitet sich die Bleichwiese „Pilkentafel" aus. Das ist der herausgeschwemmte Matsch und Kulturmüll der Schneise der heutigen Nordstraße, sozusagen das Mississippi-Delta des Lautrupsbaches. ■

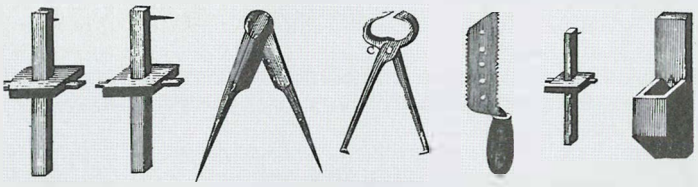
Bezeugt schon der hölzerne KRAHN von 1726 auf der Hafenwestseite eindrucksvoll die maritime Geschichte Flensburgs, so konnte das Flensburger Kranmuseum jetzt nahezu unbemerkt um Kran-Exemplare der Folge jahrhunderte aufgestockt werden. Es handelt sich um historische Gitterträger-Kräne der ehemaligen Hamburger Kampnagel-Kranfabrik. Die Konstruktionen aus den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts sind historisch bedeutsame Relikte früher Hafentechnologisierung. Bemerkenswert auch die übergroß dimensionierten gelben Kranführerhäuschen. Sie verweisen auf den frühen Einfluss der IG Metall, die hier dem Hafenbetreiber beispielhafte tarifvertragliche Regelungen für ihre Kranführer abringen konnte. In luftiger Höhe entstand so für jeden Kranführer ein direkt dem Arbeitsplatz zugeordneter Wellnessbereich mit Landhaus-Sprossenfenstern, Fengshui-Bar, Sauna und Whirlpool. Zudem hatten die durch die Höhenluft gestressten Kranführer am Ende ihrer Schicht Anspruch auf einen Druckausgleich in der tiefergelegten Flensburger Spiegelgrotte. Hier versuchten sie ihre durch niedrige Löhne geprägten Gesichter zu wahren, weshalb die Spiegel im Laufe der Zeit erblindeten. Die heutigen Kranführer der jetzt nur noch für museale Schauzwecke genutzten Kräne konnten mit Hilfe der Kontakte des Kulturbüros in Hamburg an einem Kampnagel-Tanzworkshop „BAUSCH bis CRANE. Varianten des aktuellen Tanztheaters" teilnehmen. Aufführungen des schwungvoll musealen Flensburger Kranballetts finden wöchentlich statt (Anmeldung bei Intendant J. F. Jensen). Die Aufführungen werden allerdings von den professionellen Akteuren der Theaterwerkstatt Pilkentafel kritisiert. Das wär ja wieder „alles nur halber Kran". *R.P.*

Neue Sammlungsobjekte im »Flensburger Kranmuseum«

Im Zuge der Popularisierung des Themas „Wohnen am Wasser" konnte jetzt durch das großzügige Entgegenkommen der genehmigenden Behörden im Bereich der »Marina Werftkontor« ein schwimmendes Wohnklo positioniert werden. Die in der letzten Saison vom Hafenmeister als „zurückhaltend" gekennzeichnete Bedürfnislage der Gastlieger dürfte von diesen im Angesicht derartiger baulicher Gestaltqualität aufgegeben werden. Der Druckausgleich der Wassersportler kann hier – der Tradition der Hafenwestseite angepasst – schon ufernah erfolgen, und dient so der verkehrlichen Entlastung des Ostufers. Die von den Bauverantwortlichen des Rathauses verfolgte charakterlich unterschiedliche Gestaltung der Hafenseiten (männlich-hart West, und weiblich-weich Ost), wurde hier durch die Wahl eines schwimmenden und damit schon traditionell weiblichen Baukörpers Rechnung getragen. Die Akzentuierung der schiffigen Eingangsfront durch große Barbie-Kulleraugen wurden bereits allgemein als überaus „sexy" wahrgenommen. Empfindsame Spaziergänger indes empfanden die Rückseite des Servicegebäudes bei dieser Art von Nutzung als „von geradezu obszöner Offenheit." *R.P.*



Einfühlsame Architektur

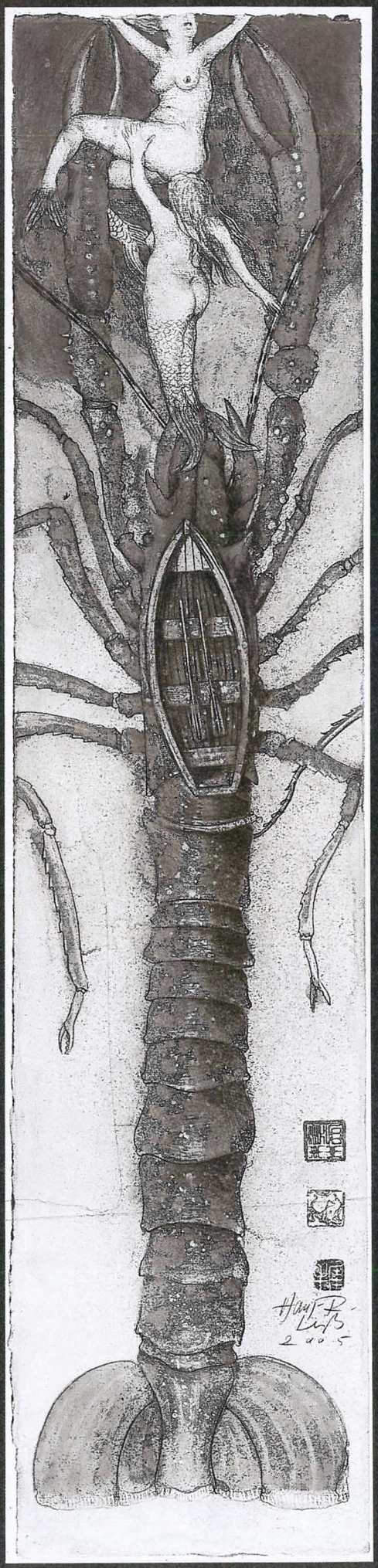


Eigentlich hätte man als Handwerks-Unternehmer was anderes zu tun, aber worum muss man sich kümmern? Um die Zusammenrechnung von mehreren Mini-Jobs, um die Option des Arbeitnehmers zur Rentenversicherungspflicht, um höhere Pauschalabgaben für gewerbliche Mini-Jobs, Auswirkungen der Erhöhung der Pauschalabgaben auf die Gleitzone, um Baulohnabrechnung, Saison-Kurzarbeitergeld, Erstattungen bei Krankheit von Arbeitnehmern, Arbeitsleistungen in Dänemark, Beitragsfälligkeit der Sozialversicherungsbeiträge, usw. ... usw. ...

Unser Vorschlag: Lassen Sie es doch einfach sein.
Wir machen das.

H. P. O.

Wirtschaftspartner



Dieses Bild
– ganz ohne Scheiß –
wieder so ein
schräger Leiß.
Wieder stell'n sich
tausend Fragen.
Was soll uns
das Bötchen sagen?
Tut der Hummer
wirklich zwicken?
Wohin mag
die Nixe blicken?
Warum ist das Bild
so schmal?
Ham die Mädels
keinen Schal?
Dann das ganze
– unverschämt –
noch auf
Sushi-Art verbrämt.
Warum zeichnet er
die Nummer
grad auf einem
Jomfru-Hummer?
Und dann dieser
Damen-Po
gänzlich ohne
Kimono!
Warum in der
Zangen Mitten
diese wunderbaren
Titten?
Sind die jetzt nicht
eher französisch?
oder doch
zentralchinösisch?
Ach, ich glaube
Hokusai
wär das ziemlich
einerlai
Dieses Bild ist ein Exempel
Chinoise
Schon weg'n der Stempel.

Hans-Ruprecht Leiß

Ein Spiegel der See

Es war nicht das erste Mal, dass im Flensburger Schiffahrtsmuseum Bilder von Hans-Ruprecht Leiß gezeigt wurden. Die Ausstellungen „Nauta navigat" – eine Seh-Reise und „Die Liebe der Matrosen" verzauberten bereits in den vergangenen Jahren die maritimen Kunstfreunde. Auch die Präsentation seiner neuesten Arbeiten, die er als vorerst letzten Teil einer Triologie für das Museum schuf, sind mit diesem Haus, sowie seinen Sammlungen aufs engste verbunden.

Wer sich die Exponate des Schiffahrtsmuseums anschaut, erkennt in ihnen analog eines berühmten Buchtitels von Joseph Conrad den „Spiegel der See". Von Hans-Ruprecht Leiß aufgegriffen und auf seine Art verändert, gelingt es ihm auf das Wesenhafte des Meeresspiegels in seinem ewigen Wandel und Anderssein hinzuweisen.

Den Betrachter erwarten also keine stupiden Daten von Gezeiten im Sinne von Ebbe und Flut; das Vorhersehbare wird konterkariert durch das Unvorstellbare all dessen, was in einem Museum schlechterdings nichts zu suchen hat.

Hier im Museum befinden sich die Sammlungsgegenstände chronologisch und inhaltlich aufeinander bezogen in Reih und Glied.

Der gedankliche Überbau wird gelenkt durch unser historisches Wissen; das Vergangene und Gegenwärtige finden hier ihre Darstellung; wird z. B. sichtbar in den Schiffsbildern, den Porträts von Kapitänen, Reedern und Kaufleuten sowie in den topografischen Ansichten dieser Hafenstadt. Diese wohlgeordnete Sicht der Welt ist nicht die Weltsicht eines Hans-Ruprecht Leiß! Sein „Spiegel der See" gleicht eher einem Vexierspiegel, in dem sich alles Gegenständliche bricht und neu zusammenfindet. Er sprengt mit seinen Bildentwürfen jegliche Dimension; Kolossales findet sich neben Miniaturhaftem; das Maßstäbliche wird ad absurdum geführt, die Schwerkraft scheint aufgehoben zu sein.

So kann nur jemand zeichnen, der in Husum geboren wurde, seine Wurzeln im Hafenschlick hat und heute in Flensburg lebt und arbeitet, aber immer noch den Teergeruch in der Nase hat und dabei mit beiden Beinen verankert ist im Meeresgrund von Nord- und Ostsee, wie der einst so berühmte Koloss von Rhodos. Aus ähnlich luftiger Höhe, bei ständig wechselnder Perspektive entwirft Leiß seine Sicht der Welt; dabei gleitet das Faktische ohne

Übergang hinüber ins Fiktive. Wie Pfeile schnell flitzen seine Farbstifte über das Papier und schaffen immer neue Variationen der Schöpfung, die nicht enden will! Leiß bringt zusammen, was nur die Fantasie zulässt und damit der Natur, der Realität offenbar widerspricht. Leiß ist ein Magier, ein Erfinder von Metaphern, die jede selbstgerechte Ordnung in Frage stellt. Deshalb wendet der Pedant diesen Bildern vermutlich seinen Rücken zu; wer aber das Chaos liebt, – vor allem in sich selbst – taucht ein in einen von Zauber erfüllten und beseelten Kosmos ganz eigener Art. Dem Betrachter fällt dabei die Aufgabe zu, ganz die Rolle des Navigators zu übernehmen, wenn er über diese Meere kreuzt, auf der Suche nach dem Grund der Bilder unter dem Leiß'schen „Spiegel der See".

Jochen Missfeldt ist in seinem Katalog-Beitrag „Früchte des Lesens" der Poesie der Leiß'schen Bilder auf der Spur, die neben der verblüffenden Technik, dem künstlerischen Handwerk, den Betrachter in seinen Bann zieht:

„Ist es nicht seltsam, dass wir mit geschlossenen Augen, im Wachen oder Schlafen, Bilder sehen können? Dass wir hören, fühlen, riechen können im Traum? Unser Körper mit dem Gehirn als Ordnungs- und Organisationszentrum als Steuerungszentrale und Entwicklungsland des Willens entlastet in seinen Träumen die Sinnesorgane, indem er ihre Eindrücke aufzeichnet, in einem neuen Format speichert und ungefragt und auf eigene Veranlassung wieder erscheinen lässt. So denke ich mir auch den Kunstprozess. Er hat seinen Anfang in der Welt, die wir den menschlich begrenzten Aufzeichnungen unserer fünf Sinne entnehmen und als Sprache, Musik und Bild entwickeln und speichern. Phantasie und Intelligenz, Empfindung und Gefühl, die ganze Palette der Möglichkeiten und Fähigkeiten unseres Körpers, dessen Ausdruck so einzigartig ist wie unser Fingerabdruck, werden nun eingespannt in die Geschichte des Bearbeitens und Verschmerzens. Fühlen und Empfinden sind die großen Zugkräfte in der Kunst."

Doch nicht nur die Prosa eines veritablen Literaten wie J. Missfeldt versucht den „Spiegel der See" eines Hans-Ruprecht Leiß zu ergründen.

In Versen – mal fein, mal unfein – liefert der „Wahlverwandte" Rainer Prüß die passende Moritat zum jeweiligen Bild.

Dr. Jutta Glüsing
Flensburger Schiffahrtsmuseum

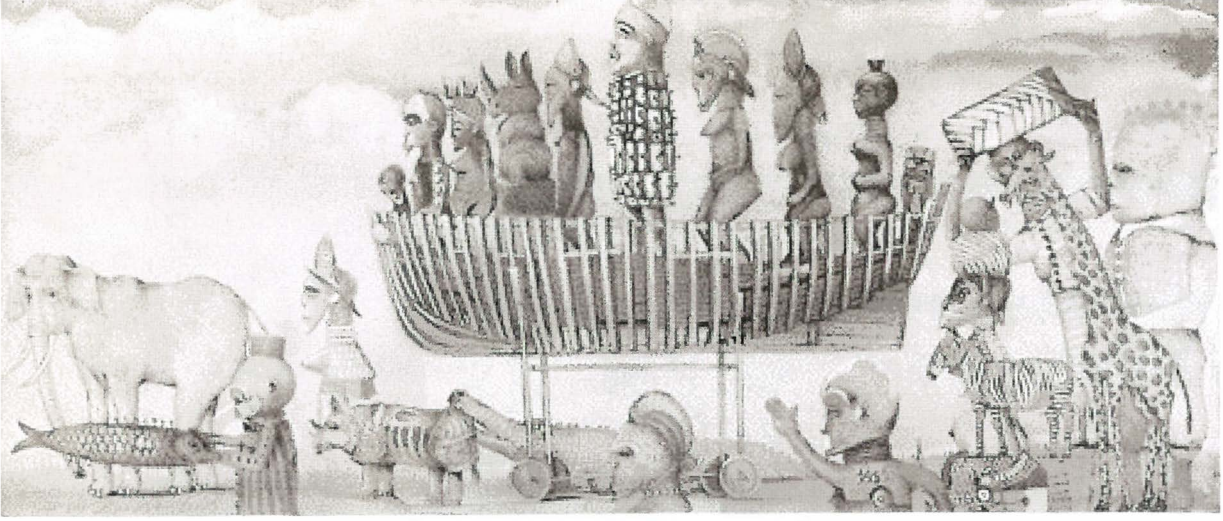
Allzulange Bildbetrachtung
wenn nicht kultiviert gelenkt
führt zu geistiger Umnachtung
weil man sich das Hirn verrenkt
Doch der Schlüssel zu der Fülle
und das mindert nicht den Spaß
liegt zumeist im Bildgemülle
weil der Maler ihn vergaß

Dauert es damit zu lange
nimm die Zange...

Der Zugang zu dem guten Buch
er führt durch tiefes Wasser
doch sitzt man endlich hoch genug
dann schätzt man den Verfasser
dann ist es wahrlich wunderschön
im Buche zu versinken
das ist auch nicht so schädlich wie
im Wasser zu ertrinken

Leos Schiff, es ist versoffen
nächtens, still im Mondenschein
und er stellt – noch tief betroffen –
gleich die Frage nach dem Sein

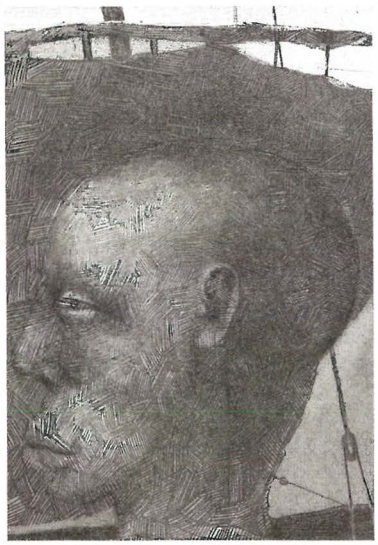
„Alles ist Vergehn und Wandel"
spricht der Dampfer, „sieh es lose
davon lebt doch unser Handel
Ich war auch mal eine Dose"



Spaßgesellschaft auf der Suche
lang ermattet das Gejuche
Zebra hat kein Lust zur Balz
die Giraffe kriegt'n Hals
Kroki schielt vom Cola saufen
schimpft, ihr seid ein müder Haufen
Nashorn mault, ich hab es satt
wo ist das Erlebnisbad?
Ganzer Stamm versucht im Steh'n
Nordseekutter-Aufrechtgehn
Häuptling spricht, ich such die See
kein Ikea Kanapee
will kein Nagelbild von Uecker
such den Fördeblick von Dücker

Alle sind dem Elefant
lange hinterhergerannt
seiner Weißheit letzter Schluss
wies sich letztlich doch als Stuss
Jetzt folgt man ohn' rechten Mute
ratlos einer Wünschelrute

Käpt'n hett mi »Bimbo« roopen
doch de is al lang versoopen
Kröger seggt: Watt drinkst du, »Neeger«
dat klingt denn je noch veel leeger
Lütje Deern seggt: Kiek mol 'n »Swattn«
Mama, hett de ook 'n Hartn?
oder is das gar ein Tier?
Mama seggt: Kumm weg vun hier.
Anner Lüd, de nennt mi »colourd«
dat is ok je woll belallert
denn dat »colourd« heet je »bunt«
Bünn ik denn 'n bunten Hund?
Joseph Conrad nennt mi »Nigger«
dat is ook je nich veel schicker
denn ik kaam ut Tiebensee
dat's bi Büsum glieks in Lee
Vadder is ut Wesselburen
hett mi mitbröcht vun sien Touren
Fraagst Du mi, watt büst för een'n?
segg ik, kannst Du dat nich sehn?
Ik heet »Bruhn«, mien Deern heet Lilly
und mien Modder röpt mi »Willi«

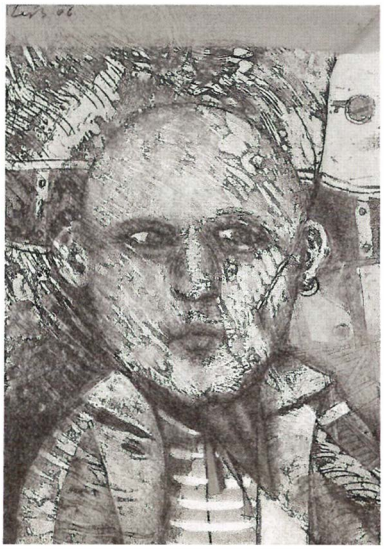


Über seines Hirnes Rinde
liegt die feine Schädelbinde
Heftig war die Hauerei
Hugo Heizer voll dabei
Zwischen Schiebeluk und Skylight
denkt er dunkel an das Highlight
Ja, es war auch ohne Segnung
in des Tages Einerlei
eine menschliche Begegnung

Eine schöne Hauerei!

Räuber-Jonny, Surabaya
träumt von der Kultur der Maja
Diese kostet keinen Penny
und ist besser noch als Jenny
denn bei allem was hier Brecht ist
Jonny weiß genau, was recht ist.

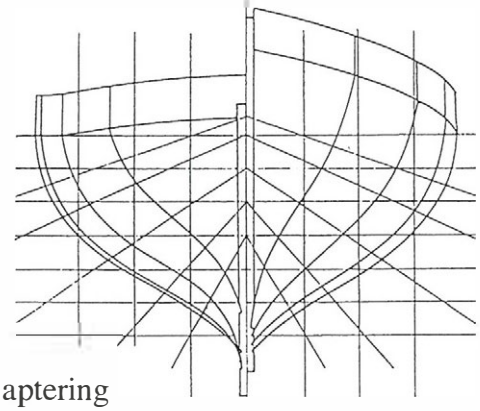
Was hat dieser Fischersfritze
unter seiner coolen Mütze?
Hat der Mann die Augen zu?
Fällt das Denken grad zur Ruh?
Denkt er, ach, ich wär so gerne
in der Roten, der Laterne?
Oder lieber auf Hawaii?
Oder auf 'ner kleinen Thai?
Seht, selbst der Gedanken-Strich
macht schon Spuren im Gesicht



Heinzi, ganze siebzehn Jahre
mangeln auf dem Haupt die Haare
Er poliert die Schädelplatte
denn nur Penner tragen Matte
Heinzi nicht, er fährt zur See
Er verweigert grünen Tee

Das Buch „Ein Spiegel der See"
mit Bildern von Hans-Ruprecht Leiß,
einem Vorwort von Jochen Missfeld
und gereimten Ungereimtheiten von Rainer Prüß
ist erschienen in der Schriftenreihe
des Flensburger Schiffahrtsmuseums
und im Buchhandel erhältlich.
EUR 19,80

Kvalitetsarbejdeudføres af faglært bådebygger



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

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

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

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

Geschenke?

...das Buch zur Rum-Regatta mit über 300 tollen Farbfotos von Bernt Hoffmann, Gisela Schaefer u.a. Dazu Hintergründe, Geschichten und Anekdoten aus der 25-jährigen Geschichte der Rum-Regatta. Wie fing alles an? Woher kommen die scheußlichen Kult-Preise? Was passiert eigentlich so bei Sturm oder Flaute? Beibootregatta, Gaffelmarkt, Preisverschleuderung, Handmusik. Dazu tolle Luftbilder mit Überblick über die ganze Förde, stille Detailaufnahmen von schönen Namenschildern, Bilder von heiterer Flaute und spektakuläre Aufnahmen von fetzigem Sturm. Ein schiffiges Buch über alles, was die Rum-Regatta so liebenswert und beeindruckend macht. Ein richtiges Flensburger Bilderbuch zum selber haben oder zum verschenken.

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

Schneidwaren + Werkzeug
für Jagd | Sport | Garten
Outdoor | Security | Beauty
Küche | Segeln | Hobby

Fachgeschäft für Solinger Schneidwaren | Schleiferei
Service | Beratung

Clauberg

Große Str. 25, 24937 Flensburg,
Telefon: 0461-25640,
www.aug-clauberg.de

Maritime Photographie

von
Wolfgang K. Reich
www.maritime-photographie.de

Thomas Kunadt

Ship-spotting

Die besten Fotos aus der Sammlung von Thomas Kunadt. Mit einem Portrait des Fotografen von Wolfram Runkel. Seit gut zehn Jahren läuft kein Schiff in den Hamburger Hafen ein, ohne dass Thomas Kunadt im Bilde ist. Tag und Nacht quäkt bei ihm der Seefunk. Er klickt sich durch Lloyd's Schiffsregister und hält die Kamera griffbereit. Bekommt er einen interessanten Tipp, macht sich der Shipspotter (spotter: Beobachter, Entdecker) auf den Weg. Nirgendwo sonst kommen so große Schiffe so weit ins Land hinein und fahren so dicht am urbanen Lebensraum entlang wie in Hamburg. Hier wird das Elbufer zur riesigen Tribüne eines immer wieder faszinierenden Schauspiels, wenn dicke »Pötte« sich unübersehbar bis in das Zentrum der Großstadt schieben. Kunadts außergewöhnliches Archiv umfasst 80.000 Aufnahmen. Für diesen Bildband hat er erstmals seine Sammlung und Wissensdatenbank geöffnet. Kein Ozeanriese, der hier nicht vertreten wäre, kein Containerschiff, kein Seelenverkäufer. Einzigartige Dokumente, die einmalige Momente festhalten.

180 Seiten, gebunden
ca. 200 Farbfotos
Murmann Verlag
ISBN 3-938017-43-0
EUR 28.50

Marc Bielefeld
Peter Sandmeyer

Die Herausforderer

Deutschland greift wieder nach dem America's Cup. Endlich, nach 155 Jahren, tritt auch ein deutsches Boot beim heißesten Wettkampf des Segelsports an. Mit Spitzentechnologie made in Germany will das United Internet Team den Cup nach Deutschland holen und trifft auf die internationale Sport- und Wirtschaftselite.
ARD und ZDF werden das Sportereignis im großen Stil übertragen, vergleichbar mit der Berichterstattung über die Formel 1. Wie dort gehen auch hier die Budgets der Spitzenteams bis in den dreistelligen Millionenbereich. Management und Technologie zählen ebenso wie die Helden am Steuer. Hinter dem ersten deutschen Team steht als Finanzier und Organisator Internetunternehmer Ralph Dommermuth (1&1, gmx, web.de). Die Journalisten und Segler Marc Bielefeld und Peter Sandmeyer berichten über die deutsche Kampagne für den Stern. In ihrem Buch stellen sie zum Start der Regatten die ganze Story des deutschen Teams vor – und alles, was man sonst noch über den Cup wissen muss. Von Beginn an dabei und ganz dicht dran.

168 Seiten, gebunden
Murmann Verlag
ISBN 3-938017-49-X
EUR 19.90

Wolfram Eicke

Das silberne Segel

Inmitten der Grausamkeiten des Dreißigjährigen Krieges wird der verwaiste Randolf in Träumen aufgerufen, eine alte Prophezeiung zu erfüllen: „Die Herzen der Menschen, dunkel vor Angst, ersehnen den Schimmer des silbernen Segels." Ein Abenteuer beginnt, das Randolf bis an die Grenzen seiner Kraft treibt.
Denn auch der finstere Piratenkapitän Eisenfuß sucht das mystische Segel – aber nicht, um das Licht für die Menschen zu erringen, sondern um das Silber zu erbeuten. Der ungleiche Gegner ist mit herkömmlichen Mitteln nicht zu bezwingen. Kann Randolf auf dem weiten Meer Verbündete gewinnen und seine eigene Angst besiegen? (ab 10 Jahre)

256 Seiten,
Rowohlt Verlag
ISBN 3-499-21319-2
EUR 12,90

Leuw von Katzenstein

Der Schrecken der Ozeane

Der Haudegen Buckelbert ist gänzlich mittellos, als er auf den Raben Friedrich trifft, ein Glücksrabe, der zu seinem engsten Berater und Freund wird. Und der erzählt, wie sich Buckelbert alsbald im Hamburger Wirtshaus „Zum Goldenen Haifisch" eine neue Mannschaft zusammensucht und sich das schmucke Schiff Santa Eva unter den Nagel reißt, um jenen unvorstellbar wertvollen Schatz zu suchen, den er einst im Muberda-Viereck versteckte. Im Nu ist Buckelbert tief in ein Feuerwerk von Abenteuern verstrickt. Auf der arabischen Sklavengaleere Suleika entkommt er nur knapp dem ausgehungerten Riesenkrokodil Cicero. Buckelbert Hansen, Schrecken der Ozeane und Herrscher der Weltmeere, und sein Rabe Friedrich, erleben zusammen die aberwitzigsten Abenteuer, bei denen es um Leben und Tod geht. Eine unglaubliche Geschichte, in deren Verlauf Buckelbert den größten Schatz findet – die schöne Libella von Lissabon. Das erste Buch von Leuw von Katzenstein sprüht vor phantastischen Einfällen und skurrilem Witz. Mit köstlichen Rezepten und schaurigen Piratenliedern.
(ab 10 Jahre)

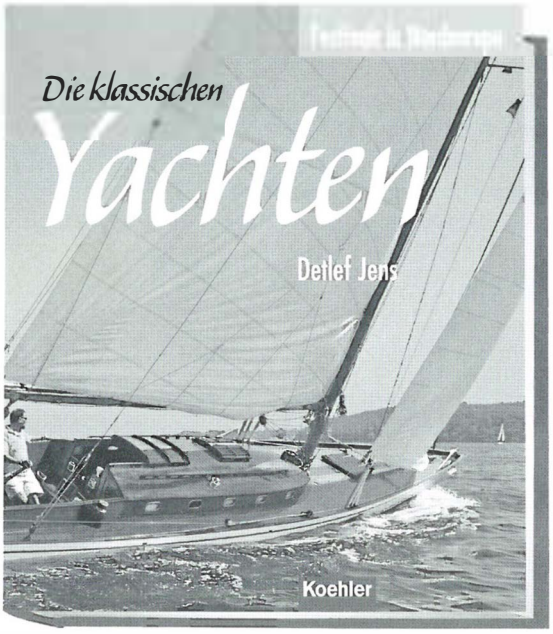
288 Seiten, gebunden
Beltz & Gelberg
ISBN 3-407-79911-X
EUR 14,90

DRUCKFRISCH

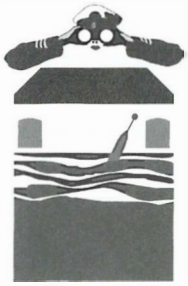
Die Geschenkidee!
Nicht nur für Segler

Bücher :Rüffer

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



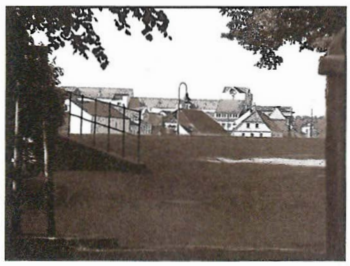
Egal ob Meter-Yacht, Schärenkreuzer, Spitzgatter oder Skjoyte - klassische Yachten sind ein sinnliches Vergnügen und lassen nicht nur Liebhaberherzen höher schlagen. Seit in den Achtzigerjahren eine wahre Welle der Restaurationsfreude viele der alten Damen wieder flott machte, zieht die Begeisterung für klassische Yachten größere Kreise. Auf Regatten und Festivals feiert man wieder die Freude an gepflegter Tradition und an dramtischen Wettfahrten, genießt den fachmännischen Austausch und lässt sich, auch das gehört dazu, ein bißchen bewundern.
All dies zeigen Detlef Jens und weitere Fotografen hier auf athmosphärisch dichten Fotos von den Rennstrecken in Flensburg, Svendborg, Risør und Kiel, von idyllischen Hafenszenen und klassisch schönen Ausrüstungsdetails. Zu lesen ist vom Leben mit der Leidenschaft für eine Idee, von Schiffen mit wechselvoller Geschichte und von sportlichen Wettkämpfen, bei denen nur eines verboten ist: Plastik.132 S., 26,5 x 31 cm, geb. mit Schutzumschlag, EUR 39,90



MELDE MICH VON BORD...

und tschüß ...

Dr. Jutta Glüsing hat die Kommandobrücke des Schiffahrtsmuseums verlassen. Die Redaktion bedankt sich für die jahrelange gute Zusammenarbeit und freut sich auch über zukünftige Beiträge. Außerdem freuen wir uns auf eine gute Zusammenarbeit mit dem Neuen. Er wird sicher demnächst übern Deich gucken. *RP*



„Gema" auffe „Alexandra"

Überall ist „gema". Gema ans Ruder, gema an die Leinen, gema in die Maschine, gema nach achtern, gema nach vorne, gema auf Ausguck, gema heizen, gema reparieren, gema Wasser holen, gema zu den Gästen, gema Hammer holen, gema Schrauben holen, gema gucken, gema Flagge dippen, geh mal hin und gema mal zurück.

Aber dann kommt die „Gema" aus Hamburg und schlägt zu, gema zur Bank und gema deine fälligen Gebühren bezahlen.

Unser Vorschlag, das Wort „Gema" ist ersatzlos überall zu streichen. Gema konform? *WW*

Erneuerung auf der „Alex"

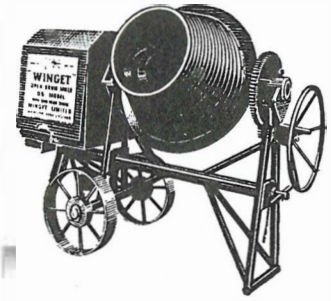
Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus!" Für das 100-jährige Bestehen der Alexandra im Jahre 2008 wird bereits im kommenden Jahr eine neue und praktische Einrichtung an Bord eingebaut. Von der Restauration bis zum Steuer-/Kartenhaus wird ein Fahrstuhl für Speisen und Getränke installiert, damit die Versorgung für die Gäste und VIP's an Oberdeck schneller geht. Für den Fahrstuhl, der natürlich mit Dampf angetrieben wird, hat sich bereits ein Sponsor gefunden. *WF*

Schutzbedürftig

Wenn die ehrenwerte Ratsversammlung neuerdings im Hause der Bundesmarine tagt, kann das nur einen Grund haben. Die Flensburger Politiker müssen beschützt werden, bevor Volkes Zorn sie trifft.

Da tagt man besser gleich unter dem Schutz bewaffneter Seeleute unter den Blut und Boden-Insignien der Mürwiker Marienburg. Demokratische Gewaltenteilung ist sowieso Quatsch. „Man soll Kräfte bündeln, wenn keine da sind."

Für die zukünftig bessere Durchmischung von Legislative, Judikative und Exekutive wurde im Rathaus bereits die Anschaffung einer leistungsfähigen Mischmaschine in die Haushaltsplanungen aufgenommen. *RP*



Zwiegespräch

Wir hatten eine tolle Unterhaltung, er hat ganz konzentriert zugehört. Er hat kein einziges Mal dazwischen gelabert und hat mir in allen Punkten Recht gegeben. PROST! *WF*

Grüne Lampenputzer

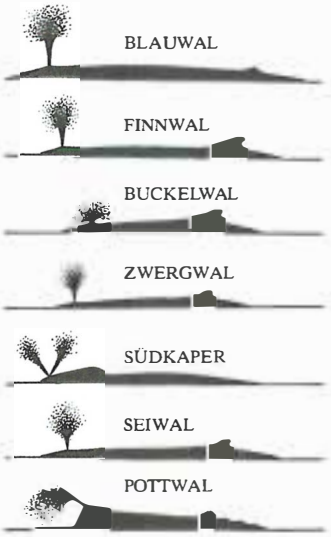
Flensburg-Touristen zeigen sich zunehmend befremdet über die stark vergrünten Glaskuppelleuchten in der Flensburger Innenstadt. Als Spezialisten für grüne Probleme haben sich jetzt Fraktionsmitglieder der Grünen bereit erklärt mit ihrer Grün-Kompetenz das Grüne auf den Gläsern weg zu putzen. Beobachtet wurde hier Friedemann Ohms als Untermann der grünen Putzkolonne. *RP*

Fliegende Schiffe

Fliegende Fische kennt der Seemann. Die liegen immer so unnütz an Bord rum, wenn man in der Karibik unterwegs ist, weil sie beim „fliegen" bzw. beim springen nicht mit Schiffen rechnen und dann plötzlich nicht wieder im Wasser, sondern an Deck landen. Aber fliegende Schiffe sind doch sehr ungewöhnlich, vor allem, wenn Schiffe aus dem Wasser in ein anderes Schiff „fliegen". Aber vielleicht ist das so, wie mit den russischen Puppen – immer ein Schiff in einem Schiff. *MS*

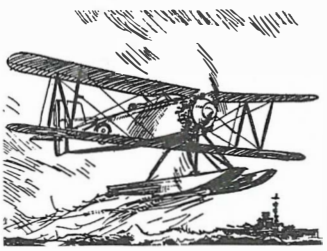
Walhilfe

Immer häufiger werden Wale in der Innenförde und im Flensburger Hafen gesichtet. Als Leserservice bietet das HAFENBLATT hier einen Blas-Erkennungsdienst, damit unsere Leser ihre kleinen Freunde auch beim richtigen Namen nennen können. Es wird zudem erwogen, entsprechend professionell blasende Wale als Ehrenmitglieder der Flensburger Stadtbläser aufzunehmen. *RP*



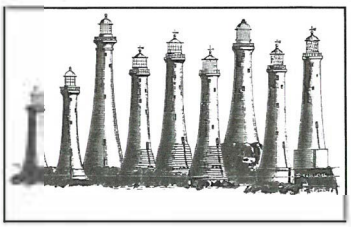
Auf Anpassungskurs

Auf dem Flensburger Flugplatz werden bereits mehrere Wasserflugzeuge für den Einsatz auf der Flensburger Innenförde umgerüstet. Die vorhandenen Motoren werden gegen lautere Rasenmähermotoren ausgetauscht. Die Betreiber wollen so den Klagen der Anwohner entgegenkommen: „Wir passen uns damit der gewohnten sonnabendlichen Geräuschkulisse der anliegenden Wohnbebauung an." *RP*



Leuchtende Weihnachten

Das Stadtmarketing entdeckt Flensburgs maritime Kompetenz. Der weihnachtliche Backfisch-Leuchtturm auf dem Nordermarkt war ein guter Anfang. Philippowitsch: „Wir werden im nächsten Jahr noch mehr Leuchttürme auf dem Nordermarkt aufstellen, damit es dort noch weihnachtlicher riecht."
Backfisch-Leuchtturmbetreiber Jipp will dann den Backfisch auch auf Lametta anbieten: „Wir lernen ja alle dazu." Der Museumshafen überlegt, im nächsten Jahr zu Weihnachten passend zum Leuchtturm auch die Rum Regatta auf den Nordermarkt zu verlegen. Martin Schulz: „Unsere Fischkutter haben schon Interesse signalisiert."
Nach Redaktionsschluss war der Leuchtturm plötzlich weg. Fehlt Flensburg jetzt die Orientierung oder die Strahlkraft? Oder war die „Fangquote" nicht ausreichend? *RP*



Zwangsenteignung??

Zur Optimierung der maritimen Kompetenz Flensburgs erwägen maritime Visionäre die Umwandlung einer nicht näher benannten liebenswerten maritimen Rumpelkammer an der Schiffbrücke in eine Außenstelle des Flensburger Schiffahrtsmuseums. Der aalig-labskausige Duft könnte das Schiffahrtsmuseum um eine authentische athmosphärische Komponente bereichern. Die Häuser sollen durch einen unterirdischen, zwangsventilierten Tunnel verbunden werden, der auch die neue U-Boot-Ausstellung aufnehmen soll. *RP*

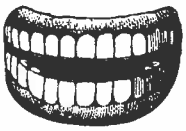
Das nächste HAFENBLATT erscheint zur Rum Regatta im Mai 2007

Ich bin eine...

penetrante Bettlerin!
Ja, und eine ungeheuer erfolgreiche. Und eine mit Ecken und Kanten. Jutta Glüsing galt in ihrer Amtszeit als Leiterin des Flensburger Schiffahrtsmuseums als „nicht einfach". Aber viele Sachen hat sie einfach gut hingekriegt. Und den Bettlerhut hatte sie immer dabei. „Das Schiffahrtsmuseum hat ja kein Geld..." Hartnäckig hat sie eingesammelt, was für den Ankauf von Objekten und Ausstellungen fehlte. Und im Gegensatz zu ihr fehlte es dem Schiffahrtsmuseum an allen Ecken und Kanten. Manchem ist sie damit auf den Keks gegangen. Und sie hat nicht hinterm Berg gehalten mit ihrer Meinung. Auch das schafft keine Freunde.
Allenfalls in der Gaffelszene... *RP*

Erste Anmeldungen

Der Verein »Klassische Yachten Flensburg« hat jetzt seit geraumer Zeit vom Deutschen Sportbund die Genehmigung für die Austragung der Deutschen Meisterschaften im Weitsprung erhalten. Die Wettbewerbe finden nächtlich zwischen 23.00 und 04.00 Uhr zwischen Kai und Anlegeponton der klasischen Yachten statt. Sportwart Heiner Kreuz feut sich. „Viele Weitspringer legen sich dabei lang auf die Schnauze. Wir hätten nicht gedacht, dass sich unsere „Liegeplätze" einer solchen Beliebtheit erfreuen würden." *RP*

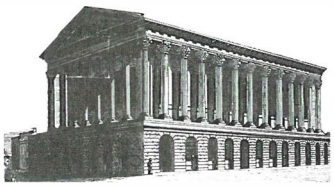


Solitüde soll weg

Künstliche Eingriffe in die Natur sollten zügig rückgängig gemacht werden, darüber sind sich viele Naturschützer einig. Auch das als Ersatz für die bei der Abstimmung verloren gegangenen Anlegestellen in Dänemark aufgeschüttete Strandbad Solitüde ist künstlich und gehört hier biotoptechnisch nicht her. Tierschützer sind entrüstet und sträuben sich gegen den Rückbau in Solitüde: „Man kann doch den Hunden nicht das Klo nehmen." *RP*

Aus aktuellem Anlass frisch auf den Tisch:

Die Diskussion um den Hotelneubau am Flensburger Innenhafen nimmt kein Ende. Der HAFENBLATT-Redaktion sind weitere Vorschläge zur Kenntnis gekommen, die wir hier bereitwillig abdrucken.



Hotelvariante 4

Fleissige Hände haben die immer wieder fälschlich als Kailagerhaus bezeichneten Marinefliegerhalle des 1. Weltkrieges bereits mit schöner Farbe etwas angehübscht.
Jetzt wollen Freunde der Kaiserlichen Marine der nach dem 1. Weltkrieg von den Alliierten aus dem Verkehr gezogene Flugzeughalle und ihren glücklosen Marinefliegern des Kaiserreiches ein würdigeres Äußeres verleihen. Die Flugzeughalle soll mit einer angemessenen Säulengalerie als Besinnungsraum für den verlorenen 1. Weltkrieg hergerichtet werden. Nicht nur Kaiser Wilhelm hätte seine Freude daran. *RP*

Hotelvariante 5

Die Investoren haben jetzt als Vorschlag zur Güte einen überarbeiteten Hotel-Entwurf vorgelegt. Sie wollen die Dachneigung der geplanten speicherförmigen Giebel ganz wesentlich verschlanken, um sich so der ebenfalls speicherorientieren Giebelgestaltung der St. Jürgen-Kirche anzunähern und dem gläsernen Ensemble einen kathedraligeren Charakter zu verleihen. Um das Parkplatzproblem zu lösen, sollen zudem weitere 200 Unterwasser-Parkplätze geschaffen werden. Hier konnte die Feuerwehr bereits in der Vergangenheit einige unter der Wasseroberfläche abgestellte PKW auffinden, die den dort reichlich vorhandenen Parkraum unbeobachtet nutzten. *RP*

Werftkontor-Variante

Im Rahmen der Gestaltung der Hafenostseite beschäftigt sich auch eine Initiative mit der Verschönerung der Fassadenreihe des Werftkontors. Angeregt durch die Verschönerungsaktivitäten am Gavin-Flieger-Schuppen wurde vorgeschlagen, die Fronten der 5 Blöcke in der Giebelgestaltung konsequent der traditionellen Flensburger Spitz-Giebelgestaltung anzupassen und die Fassaden mit einer Fachwerkverkleidung an die historischen Gebäude des St. Jürgen- und St. Johannisviertels anzupassen. Damit wäre auch ein städtebaulich dringend erforderliches Pendant zum Gebäude des Fahnen-Fischer-Seglerhauses auf der Hafenwestseite geschaffen. *RP*

BRINK & PARTNER
RECHTSANWÄLTE NOTARE

Sie finden uns
im EUROPA-HAUS ...

RATHAUSSTRASSE 1
24937 FLENSBURG
(PARKEN IM HOF)

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

BDO

BDO Nordwestdeutsche Treuhand Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

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

Dezember

26. Dezember 2006
Museumshafen Flensburg e.V.

„Grogtörn"
Den harten Kern der Flensburger Seglerszene hält es auch am 2. Weihnachtsfeiertag nicht an Land. Egal bei welchem Wetter soll am 26. Dezember Admiral Edward Vernon – genannt „Old Grog" – gehuldigt werden, der 1740 erstmals heißes Wasser, Zucker und Rum vermischte. Zum ersten Mal in ihrer 27-jährigen Geschichte führt die Geschwaderfahrt über die deutsch-dänische Grenze zur Großen Ochseninsel. Im Inselkrug soll die abschließende Feier der Teilnehmer und mitfahrender „Landratten" stattfinden. Zum Mitsegeln und Feiern ist jeder eingeladen, der sich am 2. Weihnachtstag pünktlich um 11.00 Uhr mit einer Flasche Rum unter dem Arm am Flensburger Museumshafen-Bohlwerk einfindet. Außerdem findet traditionell vor dem Start die Prämierung des schönsten Flensburger Grog-Wasserkessels statt.

Programm Grogtörn 2006:
11.00 Uhr
Skippertreff am Bohlwerk
Ausgabe der Aufgaben:
Kurs – Wetter – Besprechung der Liegemöglichkeiten am Zielort
12.00 Uhr
Start des Grogtörns
Segeln zum Ziel und Lösen der Aufgaben
ca. 14.00 Uhr
Eintreffen auf den Ochseninseln
Kaffeetrinken, Kuchenessen, kulturelle Darbietungen
16.00 Uhr
Rückfahrt nach Flensburg
ca. 18.00 Uhr
Preisverteilung an Bord der AKTIV im Museumshafen
Danach...Feiern ohne Ende an Bord

Galerie Rolf Gickeleiter

DIE BÖTTCHEREI
KUNST & BUCH & CONSORTEN

Holm 76 · 24937 Flensburg
Telefon: 0172 / 54 02 115
Mo & Di 14-19 Uhr, Mi 10 - 12 Uhr

29. Dezember 2006
2 Jahre Café K
„K" wie Kutter
Kunst
Kultur
Kaffee
Kuchen
und Künthi
Jubelfeier zum Jahresausklang
mit schiffigem Grog und Punsch

31. Dezember 2006
00.00 Uhr
Silvester am Hafen
feuerwerkige, spiegelnde Lightshow am Flensburger Hafen mit ohrenbetäubenden Böllern und Dampfersirenen.

Flensburger Schiffahrtsmuseum

Aufgrund der großen Besucherzahl wird die Austellung **Unterwasserwelt – „Wracks vor unseren Küsten"** noch bis zum **7. Januar 2007** verlängert.

Weitere Termine für das neue Jahr liegen auf Grund des Wechsels in der Museumsleitung noch nicht vor. Wir werden das Programm in der nächsten Ausgabe vorstellen.

Bereits festehende Termine des Dampers „Alexandra" für 2007

7. April 2007
Samstag vor Ostern
Fahrt in die Werft nach Arnis

23. April 2007
Montag, 19.00 Uhr
Jahreshauptversammlung des Fördervereins Salondampfer „Alexandra" e.V.
In den Räumen der Flensburger Sparkasse Südergraben 8 in Flensburg.

19. Mai 2007
Samstag
Saisonstart mit Fahrten während der „Rum Regatta"

13. bis 15. Juli 2007
Freitag bis Sonntag
8. Flensburger DampfRundum

Weitere Termine/Fahrten siehe Fahrplan im Aushang bzw. im Internet unter www.dampfer-alexandra.de

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.

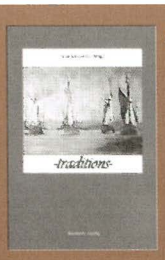
3 „Tuuut“
für Friedrich-Jan Akkermann

Wer geglaubt hatte, der Kapitän des Kreuzfahrtschiffes „EUROPA“ wollte auf der „Alex“ anheuern und bei seinem abendlichen Kurzbesuch an Bord der ALEXANDRA am 24. Juni 2006 schon einmal seinen neuen Arbeitsplatz anschauen, hatte Pech gehabt. Kapitän F. J. Akkerman interessierte sich für die Sirene an Bord. Aber nicht für irgend eine holde weibliche, sondern für unseren „Heuler“ Vorkante Schornstein. Obwohl alle anderen „Sirenen“ an Bord schöne Augen machten und das lieblichste Lächeln der Welt aufsetzten, Akkermann wollte nur das blankgeputzte „Ding“ Vorkante Schornstein begutachten und am liebsten einsacken.
Übrigens interessierte er sich auch für die anderen Dinge dieses schönen alten Dampfers. Alle Achtung! Vielleicht wollte er ja auch mal mit einem richtigen Schiff fahren, so ohne Pods, Bugstrahler, Joysticks, Handruder und Chardplotter, vielleicht auch einmal Kohledampf schnuppern.
Wir haben uns alle sehr über den Besuch gefreut und deshalb: 3 „Tuuut“ für Kapitän F. J. Akkerman.

Wolfgang Weyhausen
Kapitän Dampfer Alexandra

DampfRundum im Flensburger Hafen?
Schöner Anblick, so viele alte Dampfer friedlich beieinander. Der Anblick war leider 1908/09 kein Grund zur Freude. Der Wirtschaft ging es nicht gut. Diese Dampfer waren sog. »Auflieger«. Es gab keine Ladung, keine Arbeit für die Schiffe. Sie lagen im Päckchen an der Hafenostseite und warteten auf bessere Zeiten. V.l.n.r.: PERITIA, NAUTA, KÖNIGSAU, SECUNDA, SEPTIMA, AMOY, BRUNSNIS, OCCIDENT, FIDUCIA.
Schön, wenn wir so einen Frachtdampfer für die Erweiterung der Dampfersammlung dem Passagierdampfer ALEXANDRA zur Seite stellen könnten, um die Darstellung der Schiffahrtsgeschichte wesentlich zu komplettieren. Der Laderaum wäre als Versammlungs- und Ausstellungsraum, Theatersaal usw. nutzbar.

Buchvorstellung



Arne Koslowski
TRADITIONS

Skipper traditioneller Segelschiffe erzählen aus ihrer Fahrenszeit und von ihren Schiffen.
Geschichten über die CARMELAN, PIPPILOTTA, PLATESSA VON ESBJERG, STÖRTEBEKER, GEFION, PRINCE HAMLET, JACHARA, MARIA-ROSA, SIGNADOR UND ETHEL VON BRIXHAM.

Auch im Buchhandel erhältlich

144 Seiten
KardesH-verlAg
ISBN 3-938314-07-9 EUR 15,00

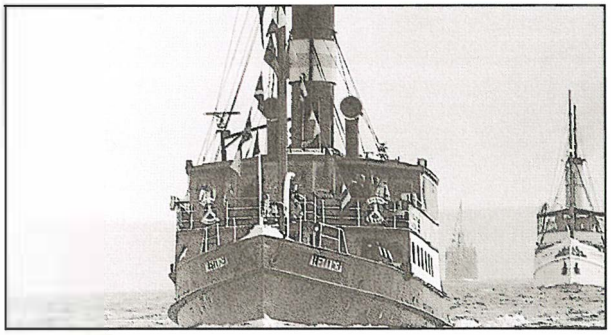
Haikutter „CARMELAN“

Halbmast

Der Verein Museumshafen und die gesamte Gaffel-Szene trauern um HAGEN WEIHE, Skipper der CARMELAN. HAGEN war ein Mann der ersten Stunde. Jeder kannte seine CARMELAN, und alle waren willkommen. Sein Schiff war ein gastliches. Und wenn HAGEN mit seiner Klampfe auf dem Tisch tanzte, wusste man, der Abend wird lang und unvergesslich.
Manchem Jugendlichen hat er das Segeln beigebracht – und Manieren, denn HAGEN war lebendige Sozialstation.
Und für manchen Getrauchelten war er der rettende Anker.

HAGEN,
wir werden Dich sehr, sehr vermissen.

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.

Lammertz Online Services
Wir realisieren Ihre Visionen...

- Konzeption ▪ Webdesign ▪ Programmierung
  Domainservices und Server
- Julius-Leber-Ring 33 ▪ 24963 Tarp
  Telefon 04638 213800 ▪ www.lammertz.net

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:
Werner Fischer, Dr. Jutta Glüsing, Martin Schulz, Heinrich Leo Kreuz
Mitarbeit an dieser Ausgabe:
Martin Schulz, Gerd Büker, Harald Drews, Werner Fischer, Dr. Jutta Glüsing, Michael Klotz, Wolf-Rüdiger Kuhnke, Wolfgang Weyhausen

Layout: Rainer Prüß

Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: Mai 2007
Anzeigenschluss: 10. April 2007

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

Bildnachweis:

Titelfoto	Adolf-Wilhelm Vesting
Seite 3, 5	Archiv R. Prüß
Seite 4	Archiv Alexandra
Seite 6, 7	Archiv Alexandra
Seite 9	R. Prüß, Risse: Chr. Nielsen
Seite 10	Katrin Storsberg
Seite 11	Logo und Zeichnungen: R. Prüß
Seite 12	Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 13, 15	R. Prüß
Seite 14	Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 16-19	Hans-Ruprecht Leiß
Seite 22-23	Archiv R. Prüß

Für Ihre Kombüse...

OHNE AUFPREIS:
UNSER SERVICE-PAKET

- PROFI-MESS-SERVICE
- 3-D-UMSETZUNG AM PC
- FINANZIERUNG UND ZIELKAUF
- LIEFERUNG UND MONTAGE IHRER KÜCHE
- WASSER- UND ELEKTROANSCHLÜSSE
- JAHRESINSPEKTION AUF WUNSCH
- ZUVERLÄSSIGER KUNDENDIENST
- BERATUNG - AUCH ZU HAUSE ODER AN DECK

04 61 - 50 00 00 - 823

- KOMPLETTE REINIGUNG IHRER NEUEN KÜCHE
- ABBAU UND ABHOLUNG IHRER ALTEN KÜCHE

FÖRDE KÜCHEN M. KANIA

24941 Flensburg - Westerallee 149
TEL.: 04 61 / 50 00 00 - 0

Öffnungszeiten: Mo-Fr: 9.30 bis 19 Uhr - Sa: 9.30 bis 18 Uhr
Kostenlose Parkplätze direkt vor der Tür - www.foerdekuechen.de

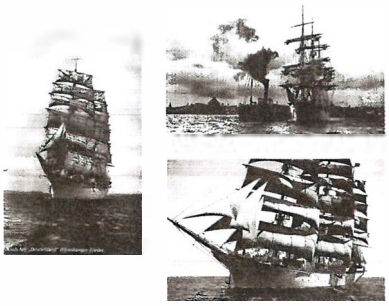
Es schrieb uns...

Joachim Müller, Flensburg

Leserbrief zum Leserbrief von Frau Edelhoff aus Hafenblatt Nr. 21

Zu den Recherchen von Frau Edelhoff habe ich folgende Ergänzung bzw. Richtigstellung: Der Schiffsname des Vollschiffes lautet nicht „DEUTSCHLAND", sondern „SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND". Auf Intervention der damaligen Reichsmarine musste der Zusatz „Schulschiff" im Schiffsnamen geführt werden. Grund: Die Reichsmarine plante den Bau eines Panzerschiffes „Deutschland".

Die erwähnten doppelten Bramrahen, die das Schiff von anderen Vollschiffen unterschied, gaben dem Kapitän mehr Spielraum bei der Segelführung (Ausbildungsschiff, keine Ladung, kein Hilfsmotor). Hierzu eine Fotokopie von historischen Aufnahmen, auf denen am Bug der lange Schriftzug erkennbar ist. Die Bezeichnung auf der Postkarte von dem bekannten Flensburger Fotografen Th. Thomsen ist leider falsch.



P.S.: Kleiner Beitrag zum Bild auf Seite 14 der Nr. 21: Der kleine querliegende Dampfer auf der Hafenostseite ist der Dampfer „Heinrich Adolph" (Baujahr 1867-1932 abgewrackt).

Sebastian Hahn, Remscheid

Moin, liebe Herausgeber des ‚Hafenblatts', den Erhalt von Ausgabe Nr. 21 nehme ich zum Anlass, mich mal wieder bei Ihnen für dieses einmalige Magazin zu bedanken. Es ist jedes Mal ein Genuß, die Seiten zu durchstöbern und Neuigkeiten aus dem Flensburger Hafenleben zu erfahren. Sagenhaft, dass hier mittlerweile fünf Vereine bzw. Institutionen „am selben Strang ziehn", um den jetzt schon schönen Hafenbereich noch schöner und interessanter zu machen! Dann auch noch die gemeinsame Plattform „Hafenblatt" zu besitzen, um über Geleistetes und Geplantes zu berichten, ist in der deutschen Vereinslandschaft sicher einmalig. Ein Genuss ist das Blättern im „Hafenblatt" aber auch wegen des herausragenden Layouts. In Zeiten, in denen viele Magazine immer bunter und aufdringlicher werden, sticht das Heft mit der Beschränkung auf Schwarz-Weiß-Fotografien deutlich heraus. Die norddeutsch-verschmitzt gehaltenen Textbeiträge passen dazu wie die berühmte „Faust aufs Auge"... Schon jetzt freue ich mich auf die nächste Ausgabe.

Karl-Heinz Gruppe, Berlin

Liebe Damen, lieber Herr Prüß,
leider war es mir in den letzten Septembertagen nicht möglich, mich mit einem kleinen Blumenstrauß bei Ihnen für die Übersendung des „Hafenblatts" zu bedanken. Der Strauß ist bei Ihrer Nachbarin gelandet. Anbei ein kleiner Obulus für Blumen oder die Kaffeekasse. Für das kommende Hafenblatt im voraus danke.

Als ich Sie vor dem Weinhaus Braasch traf, Herr Prüß, und Sie mit meiner Jugendliebe, der Westwind als Modell (Weihnachten 1942) vertraut machte, konnte ich nicht ahnen, was das für Auswirkungen haben würde. Danke für den Tipp mit dem derzeitigen Liegeplatz. Ich hatte das Glück, das Schiff zu finden, leider war es nicht die Westwind, sondern das Schwesterschiff. Meiner Bitte das Schiff fotografieren zu dürfen, wurde nach anfänglichen Bedenken und einem Tipp für Kaffe- oder Bierkasse nachgegeben. Ich habe auch versprochen, die Fotos nicht kommerziell zu nutzen. Durch einen Hinweis der Arbeiter, konnte ich einige Hallen weiter die Westwind unter einer Plane sehen. Durch Zufall habe ich einige Tage später von Freunden, die im Norden leben, den Artikel aus den „Flensburger Nachrichten" vom 28.09.06 erhalten. Dabei erfuhr ich, das in der Bevölkerung und in der Regionalpresse eine Monate anhaltende Debatte geführt wurde. Über den Verbleib der Schiffe und den Verkauf durch die Marine. Meine Nachfrage bei den „Flensburger Nachrichten" in den Holmpassagen, über Auszüge der vorrangegangenen Artikel, blieb leider ergebnislos. Jetzt die Wiederholung meines Vorschlags', im Rahmen Ihrer Möglichkeiten, in einer der nächsten Ausgaben des Hafenblatts, Daten über die Schiffe: wie Baujahr, Konstrukteur, Werft, Eigner und Maße zu erhalten. Möglicherweise auch ein oder zwei Fotos unter Vollzeug. Genug für heute!

Es grüßt Sie die „Landratte" aus Berlin, verliebt in alte Schiffe, den Wind und das Meer.

Anm. d. Red.:
Wir werden Ihren Vorschlag gerne in einem unserer nächsten „Hafenblätter" aufnehmen.

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 26. Leserbriefe können aus Platzgründen gekürzt werden.

ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER MUSEUMSHÄFEN

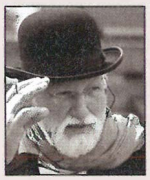
Muss ja mal gesagt werden:
Vor 20 Jahren im Jahre 1986 wurde auf Initiative des Museumshafen Flensburg e.V. mit den bis dahin existierenden 6 deutschen Museumshäfen die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen AGDM gegründet. Zu diesem Zeitpunkt zeichnete sich ab, dass im Rahmen europäischer Vereinheitlichungen strenge Regelwerke auf die Schiffe der Museumshäfen zukommen würden.

Bereits zwei Jahre später wurde die AGDM als Verhandlungspartner des Verkehrsministeriums akzeptiert. Kurze Zeit darauf entstand als AGDM Arbeitsgruppe die sog. Gemeinsame Sicherheitskommission historischer Wasserfahrzeuge, GSHW, die heute in eigener Rechtsform mit der Sicherheitsabnahme von „Traditionsschiffen" im Auftrage des Bundesverkehrsministeriums hoheitliche Aufgaben wahrnimmt.

Die GSHW und die AGDM agieren gemeinsam, um die Interessen der historischen Wasserfahrzeuge wahrzunehmen.

Vorsitzender und Sprecher der AGDM ist der ehemalige langjährige Vorsitzende des Museumshafen Flensburg, Rainer Prüß.

Die AGDM vertritt heute die Interessen einer deutschen Gesamtflotte von ca. 500 historischen Wasserfahrzeugen. Davon sind ca. 350 Schiffe in 20 Museumshäfen und vergleichbaren Institutionen organisiert.



Gerd Büker
Schiffshistorisches Archiv
2. Vorsitzender der AGDM
Telefon 04605-189630

REGISTERED TRADEMARK
FÜR RUMANTIKER.
(DER NÄCHSTE SOMMER KOMMT BESTIMMT!)
REGISTERED TRADEMARK
RUM
nach altem
Flensburger
„Chef-Rezept"
RUM-MANUFAKTUR
BRAASCH
FLENSBURG
0,5l
L 04051
40,4%Vol.
Besuchen Sie unsere
kleine Rum-Manufaktur
in der Roten Straße!
BRAASCH'S RUM · ROTE STRASSE 26 - 28 · GROSSE STRASSE 24 · TEL. 0461-14 16 00 · www.braasch-rum.de