HAFENBLATT

FLENSBURG HISTORISCH MARITIM

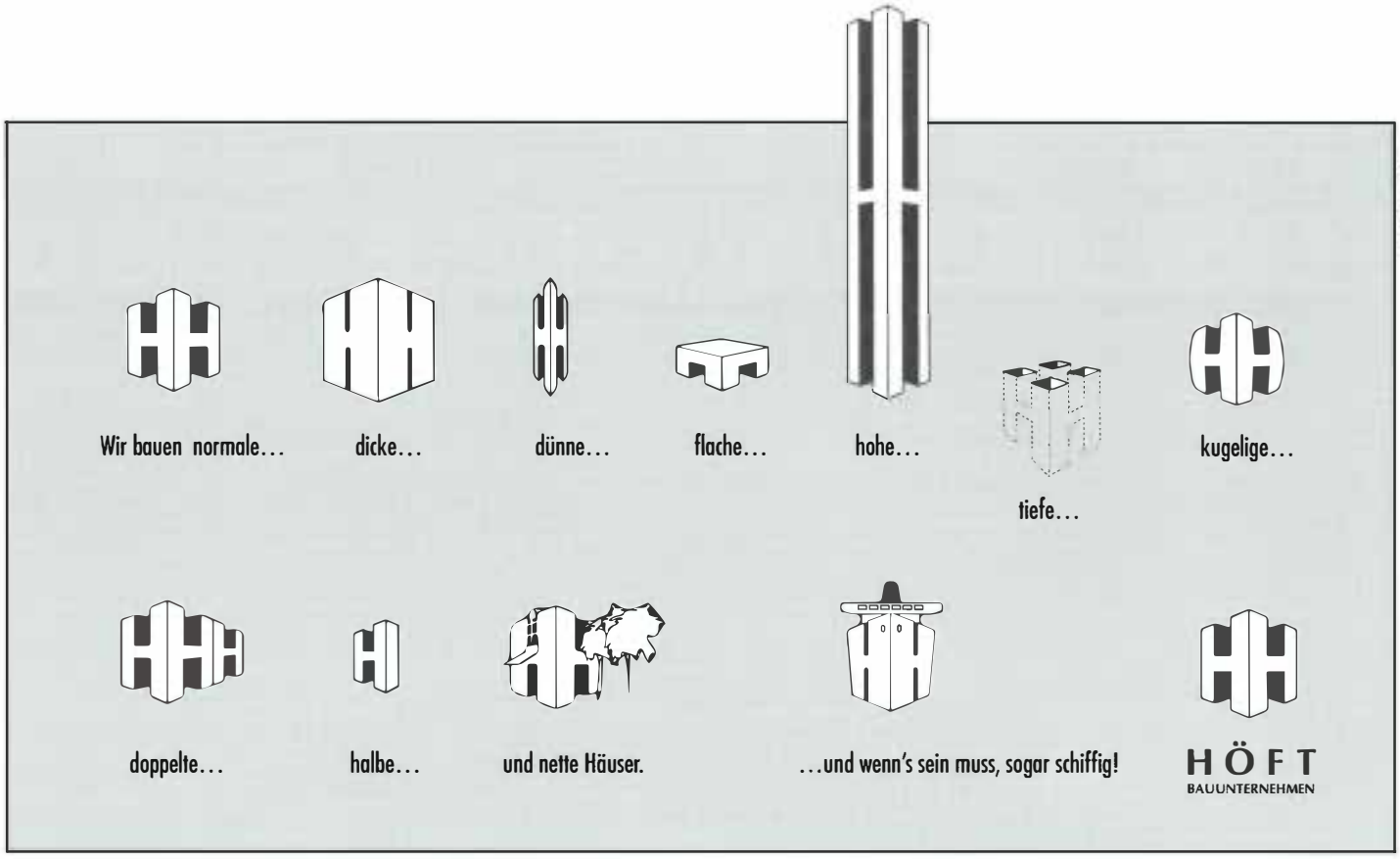
Foto: Bernd Hoffmann

Historischer Hafen auf einen Blick!

Und diesmal...

Ende der deutsch-dänischen Traditionsschiff-Freundschaft?, Historischer Hafen, REILA, Appelfahrt mit Appelkahn, Kapitänsbilder Hans Peter Jürgens, Farbengatt, Bücherschapp,... maritime Termine!

Nr. 26 – Dezember 2008



...und Bauen kann so viel Spaß machen!

JACOB CEMENT®
BAUSTOFFE

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

Begrüßung	Tonne	3
Die Vereine	Tonne	4
ISM Code – oder „Bürokratie, du hast uns wieder..."	Tonne	6
Das Ende der deutsch-dän. Traditionsschiffs-Freundschaft?	Tonne	7
Klassische Yacht – REILA	Tonne	9
Historischer Hafen Flensburg	Tonne	10
„Appelfahrt mit Appelkahn"	Tonne	12
Bildbetrachtung – It's a long way	Tonne	14
Flensburger Impressionen	Tonne	15
Kapitänsbilder – Hans Peter Jürgens	Tonne	16
Liebe Gäste...	Tonne	18
Bücherschapp	Tonne	21
Warum wir das machen...	Tonne	22
Flensburg Fjord OKSEØ - P 824	Tonne	24
Farbengatt	Tonne	26
Veranstaltungskalender	Tonne	28
Impressum	Tonne	30
Leserbriefe	Tonne	31

Liebe Leserin, lieber Leser ...

Es ist wieder soweit, jetzt Nr. 26, knapp geschafft vor Weihnachten, aber Weihnachten kommt immer so plötzlich...
so, wie die Gäste des HISTORISCHEN HAFENS, die kommen auch immer so plötzlich, so dass man gar nicht auf sie eingestellt ist, und das ist schade, denn es könnten viel mehr historische Gastsegler Flensburg besuchen und viele, viele Gäste mitbringen, aber leider... (siehe Seite 18/19). Dabei wächst die Zahl der Besuche. Auch zur APFELFAHRT waren Gastsegler dabei und haben geholfen, tolle Winteräpfel ranzuschaffen und schöne Bilder in den Köpfen hinterlassen, die Katrin Storsberg eingefangen hat (S.12/13). Nur mit unseren Besuchen in Dänemark wird es für manchen Eigner schwierig, wo es doch im geeinten Europa eher leichter werden sollte. Aber die Mühlen der Behörden mahlen langsam. Wenn Sie wissen wollen, was das z. B. für die ALEXANDRA bedeutet, dann finden Sie auf den nächsten Seiten die Hintergründe für die wachsenden Schwierigkeiten.
Bei den KLASSISCHEN YACHTEN hingegen wächst es positiv. Zunächst wurde befürchtet, dass die Stege nie voll werden, jetzt muss der Verein nachdenken, wie man die Anlage sinnvoll erweitern kann, denn die Nachfrage, oder besser gesagt, das Angebot ist groß. Viele Eigner klassischer Yachten haben das Sammlungskonzept positiv aufgenommen und würden sich gerne mit ihren Schiffen in das Sammlungsziel einbringen. Es geht dabei nämlich nicht nur um „Rennziegen", sondern besonders auch um die Yachten, die typische Zeugen der Entwicklung des gesamten Segelsports in der Westlichen Ostsee sind. Dazu gehören natürlich auch die Klassiker der Fahrtenyachten, wie z. B. Seefahrtkreuzer und Spitzgatter. Die werden wir jetzt auch in loser Folge vorstellen. Zunächst ist REILA dran mit den original alten Rissen und einem alten Regatta-Foto. Alte Fotos suchen wir natürlich immer, aber neue sind auch schön. Und so freuen wir uns über das Angebot des renommierten Fotografen Bernt Hoffmann, sein Archiv für uns zu öffnen. Das hilft, denn er hat auch in der Vergangenheit einige der schönsten Rum-Regatta-Fotos geschossen, die wir laufend verwenden. Er hat auch in diesem Heft für ein schönes Titelbild gesorgt und für die Musiker-Portraits. Danke dafür. Danke auch an Katrin Storsberg für die Apfelfahrt-Impressionen. So ein Heft lebt von schönen Bildern.

Wir wünschen viel Spaß beim Lesen

Jain Petra Massolle

Historische Seefahrt geht nicht...

FLENSBURGER SCHIFFAHRTS MUSEUM

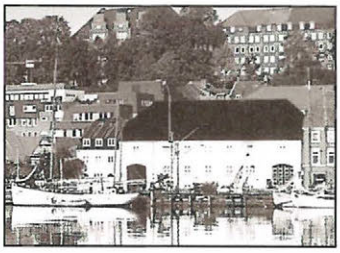
Flensburger Schiffahrtsmuseum und Rum-Museum im alten Zollpackhaus

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

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

Förderverein Schiffahrtsmuseum

Spendenkonto:
Flensburger Sparkasse
Konto 272 329
BLZ 215 500 50



SALONDAMPFER ALEXANDRA

Dampfer „Alexandra"

Förderverein zur „Infahrthaltung" des Salondampfers „ALEXANDRA"

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

Lebenslauf der Alexandra siehe Homepage!

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

Standesamtliche Trauungen an Bord möglich.

Liegeplatz gegenüber dem Flensburger Schiffahrtsmuseum

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

Schiffbrücke 22 I 24939 Flensburg
Postfach 16 16 I 24906 Flensburg

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

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

FÖRDERVEREIN MUSEUMSWERFT FLENSBURG

Museumswerft Flensburg gemeinnützige GmbH

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

Museumswerft Flensburg
gemeinnützige GmbH
Schiffbrücke 43-45
24939 Flensburg

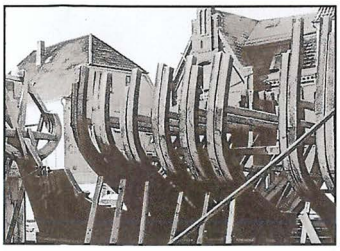
fon 0461 18 22 47
fax 0461 18 22 48

Spendenkonto
Sparkasse Flensburg
Konto 229 075 · BLZ 215 500 50

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

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

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



Museumshafen Flensburg e.V.

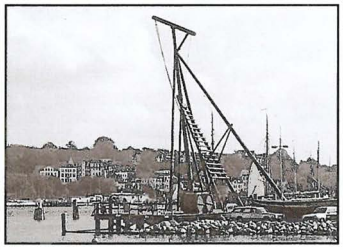
Verein zur Infahrthaltung und Instandsetzung historischer Wasserfahrzeuge

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

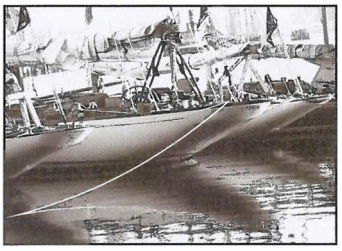
Im Januar 2005 wurde der Verein Klassische Yachten Flensburg ins Leben gerufen. Zwanzig Liebhaber klassischer Yachten wollten das Konzept Historischer Hafen weiter komplettieren.
In der Satzungspräambel schließt sich der KYF e.V. dem Konzept „Historischer Hafen Flensburg" der Stadt Flensburg mit dem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

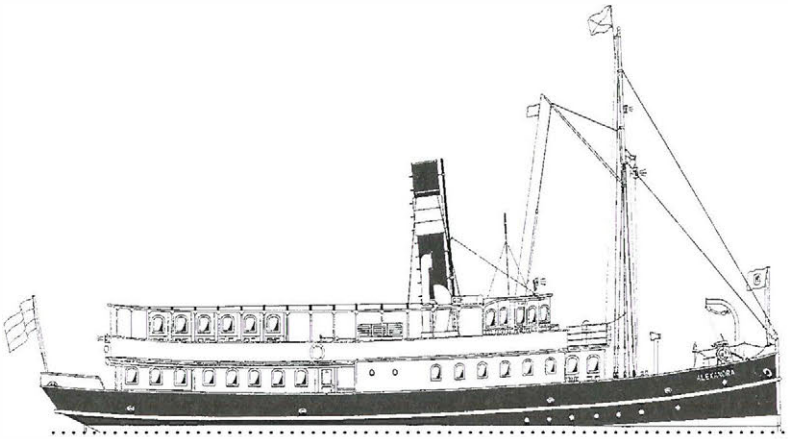
Klassische Yachten Flensburg e.V.
Nerongsallee 11
24939 Flensburg

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

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



...ohne Musik!



ISM Code – oder „Bürokratie, du hast uns wieder!"

99 Jahre lang ist die „Alex" ohne eine Checkliste fürs Anschalten der Kaffeemaschine oder eine Verfahrensanweisung fürs Drehen am Steuerrad ausgekommen. Zu ihrem hundertsten Geburtstag wurde sie dann aber doch noch von der Schiffahrtsbürokratie eingeholt. Für die „Alex" gilt jetzt auch der ISM-Code. Hinter den drei Buchstaben ISM verbirgt sich das „Internationale Safety Management". Diese IMO-Vorschrift besagt, dass die Einhaltung der nationalen und internationalen Sicherheitsbestimmungen penibel dokumentiert werden muss. Für alles, was an Bord aus Sicherheits-, Arbeitsschutz- oder Umweltschutzgründen durchgeführt wird, müssen detaillierte Verfahrensanweisungen erstellt werden und lange Checklisten abgearbeitet werden. Dieses Verfahren hat in der kommerziellen Seefahrt vielleicht noch einen Sinn, da die Ausbildung der Besatzungen immer schlechter wird. In der Traditionsschifffahrt führt es aber ausschließlich zur Produktion von Unmengen an sinnlosem Papier. ISM bedeutet praktisch, die Seemannschaft durch Papier zu ersetzen. Aber gerade die Förderung und Weitergabe der Seemannschaft ist ein Hauptanliegen der Traditionsschifffahrt.

Zudem sind viele Vorgaben des ISM-Codes für Traditionsschiffe aus vereinsrechtlichen, personellen oder denkmalsrechtlichen Gründen gar nicht durchführbar: Die Schiffe gehören gemeinnützigen Vereinen, die Besatzungen arbeiten ehrenamtlich und die Schiffe unterliegen, wie die „Alex", Denkmalschutzbestimmungen.

Unsere nördlichen Nachbarn bestehen nun aber darauf, dass auch Traditionsschiffe beim Anlaufen ihrer Häfen ein ISM-Zeugnis vorweisen können.

In Zusammenarbeit verschiedener Dampfschiffe und mit tatkräftiger Unterstützung der See-Berufsgenossenschaft wurde schließlich ein Rahmen geschaffen, der es auch den Traditionsschiffen ermöglicht, das international anerkanntes ISM-Zeugnis zu erlangen.

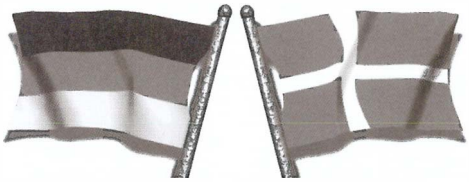
Nach all dieser Vorarbeit kam dann die detaillierte Ausarbeitung des offiziellen ISM-Handbuches der „Alex", und damit Fragen wie:

Was macht eigentlich der Bootsmann genau? Man kann ja schlecht schreiben „ALLES", auch wenn das bei Horst stimmt. Oder was muss alles in einer Checkliste zum Starten der Hauptmaschine stehen, ohne dass es eine mehrseitige Abhandlung wird. Alles musste so ausführlich beschrieben werden, dass es die See-Berufsgenossenschaft, die für die Ausstellung der Zeugnisse zuständig ist, akzeptiert, aber gleichzeitig so allgemeingültig, dass nicht mit jedem Crew-Wechsel ein neues Handbuch erstellt werden muss. Außerdem sollten so wenig wie möglich an Formularen und Checklisten erstellt werden, man muss ja auch was für den Erhalt der Wälder tun. Und Platz zum Abheften all der Formulare ist auf der „Alex" auch keiner. Mit tatkräftiger Unterstützung der Crew wurde das Handbuch erstellt. Herausgekommen ist ein fünfzigseitiger Hefter, in dem alles steht, was nationale und internationale Vorschriften vorsehen.

Im September kommt dann die Stunde der Wahrheit:

Dann wird die See-Berufsgenossenschaft an Bord der „Alex" überprüfen, ob wir auch alles entsprechend unseres ISM-Handbuches machen und nichts im Handbuch vergessen haben.

Saskia Zwerner
Maschinistin/Dipl.-Ing. Dampfer „Alexandra"



Das Ende der deutsch-dänischen Traditionsschiffs-Freundschaft?

Alle Fahrten nach Dänemark sind aus dem Fahrplan der Alexandra gestrichen!

Beim 8. „Flensburger Dampf Rundum" im Sommer 2007 wurden wir von den Verantwortlichen des „Dampf Festival" in Vejle herzlichst eingeladen. Zu diesem Zeitpunkt konnte noch keiner ahnen, welche Schwierigkeiten auf uns und die gesamte Traditions-Dampfschiffs-Szene zukommen würde. Da wir schon viermal zu Gast in Vejle waren, freute sich der Vorstand und die Crew der „Alexandra" auf diesen Törn.

Im März 2008 kamen die ersten Hiobsbotschaften aus dem Königreich Dänemark. Die dänischen Schifffahrtsbehörden verlangten plötzlich von den Traditionsschiffen und maritimen Denkmälern die Ausstattung an Bord gemäß SOLAS (Safety of live at sea). Das entspricht dem heutigen Standard auf modernen Fahrgastschiffen. Unser Schiff ist kein Fahrgastschiff im übertragenen Sinne, sondern als Traditionsschiffe zertifiziert. Anders wäre der Schiffsbetrieb eines solchen oder ähnlichen Schiffes nicht mehr möglich.

Handeln war also angesagt! Wir setzten uns mit der GSHW (Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge), der See-Berufsgenossenschaft in Hamburg, der Dänischen Schifffahrtsbehörde in Kopenhagen, den einschlägigen Vereinen der Traditionsschiffen und den betroffenen Kapitänen und dem Veranstalter in Vejle in Verbindung. Anfangs hatten wir den Eindruck, dass die dänischen Behörden einlenken würden. Die Auflagen der dänischen Behörden waren und sind:

- nicht mehr als 12 Passagiere
- während des Festivals in Vejle nicht mehr als 36 Passagiere
- und Fahrten nur in Begleitung eines MHV-Marinekutters.

Viele Telefonate und umfangreicher Schriftverkehr hielten uns von unseren eigentlichen Arbeiten - Saisonvorbereitungen, „100-Jahrfeier", Kieler Woche u. n. m. - ab. Da die betroffenen Schiffe „Stettin", „Wal", „Schaarhörn", „Bussard" die gleichen Probleme hatten, war zwischen den Vereinen ein reger Gedankenaustausch. Zusätzlich verlangten die Dänen jetzt auch noch das ISM (International Safety management) und Marpol (Zertifikat für Abwässer) und ein Crewmanning-certificate. Außerdem sollte das Schiff zusätzlich, obwohl es von zwei deutschen Schifffahrtsbehörden (SUK – Schiffsuntersuchtungs-Kommission und der GSHW in Verbindung mit der See-Berufsgenossenschaft abgenommen war, noch von den Dänische Schifffahrtsbehörden überprüft werden. Die Wasserschutzpolizei Flensburg kontrollierte die Alex zusätzlich. Dem Schiff wurde von allen Behörden ein guter Zustand bescheinigt. Da der Termin für die Fahrten nach Vejle und in Vejle immer näher rückten, war also Eile geboten. Gespräche mit der SeBeGe in Hamburg und in Kiel ergaben, dass wir die notwendigen Papiere hätten bekommen können, aber Dänemark hielt unbeirrt an den SOLAS-Regeln fest. Die anderen deutschen Schiffe hatten schon längst die Segel gestrichen. Deren Kommentare ersparen wir uns, denn die Seefahrt ist ja keine Klosterschule.

Wir waren also der „letzte Mohikaner" – zumal alle Fahrten nach Vejle und zurück sowie die in Vejle ausverkauft waren. Nach dem letzten Treffen mit der SeBeGe in Kiel am 27. Juni erklärten uns die betreffenden Herren, dass die dänischen Behörden nach wie vor auf SOLAS bestehen. Kompromisse, Toleranzbereitschaft, kulturelles Denken und Folgen für das „Dampf Festival" in Vejle vom 11. bis 13. Juli 2008 – gleich NULL. Wir haben noch am selben Tag Vejle über unser „Nichtkommen" informiert. Alle Passagiere und das Busunternehmen waren sehr traurig und konnten über so wenig Großzügigkeit nur ihre Enttäuschung kundtun. Unsere hohen Politiker wurden um Hilfe gebeten, aber zur Zeit ist da wenig Wind im Kessel. Der entstandene finanzielle Schaden ist nicht unerheblich. Ob wir bei zukünftigen „Dampf Festivals" in Vejle teilnehmen werden, steht in den Sternen. Der Imageschaden für die deutsche Traditionsschifffahrt ist zu groß. Durch diese dänischen Bestimmungen darf die „Alexandra" in sämtlichen dänischen Häfen und Anlaufpunkten (Ochseninseln) nur mit 12 Passagieren anlegen. Dies empfinden wir als eine schwere Diskriminierung und Missachtung unserer ehrenamtlichen, umfangreichen Arbeit, zumal das Schiff anders als ein Binnenschiff für die Seefahrt ausgerüstet ist – d. h. erheblich mehr Sicherheitsausrüstung! Dänische Gäste müssen ja glauben, auf einen „fliegenden Holländer" an Bord zu gehen. Wie sich das zukünftige Verhältnis zwischen den beiden Ländern in Bezug auf Traditionsschifffahrt entwickelt, kann nur noch die oberste Politik beeinflussen. Die Bürgermeister von Apenrade, Sonderborg und Flensburg schmücken sich mit dem „Städtetourismus-Dreieck". Nur – wir möchten Tourismus und Dampfkultur anbieten und dürfen nicht. Alle Fahrten nach Dänemark sind aus unserem Fahrplan gestrichen!!! Mittlerweile ist das Schiff neu zertifiziert. Nach dem Stabilitätsgutachten und der vorhandenen Schiffssicherheit an Bord darf die „Alex" jetzt mit 150 Pax in küstennahen Gewässern dampfen. Bei unserer Alternativfahrt zum Leuchtturm „Kalkgrund" (Feuerschiff Flensburg) am Sonntag, dem 13. Juli 2008, haben wir erstmal die deutsch-dänische Traditionsschiffs-Freundschaft begraben und wir leben noch.

Werner Fischer
1. Vorsitzender
Dampfer „Alexandra"

Wolfgang Weyhausen
Kapitän und
2. Vorsitzender
Dampfer „Alexandra"

Ob Horsens Fjord oder Kieler Bucht. Früher wurde der Regattakurs zumeist nur mit Kompass, Karte und Bleilot bestimmt.

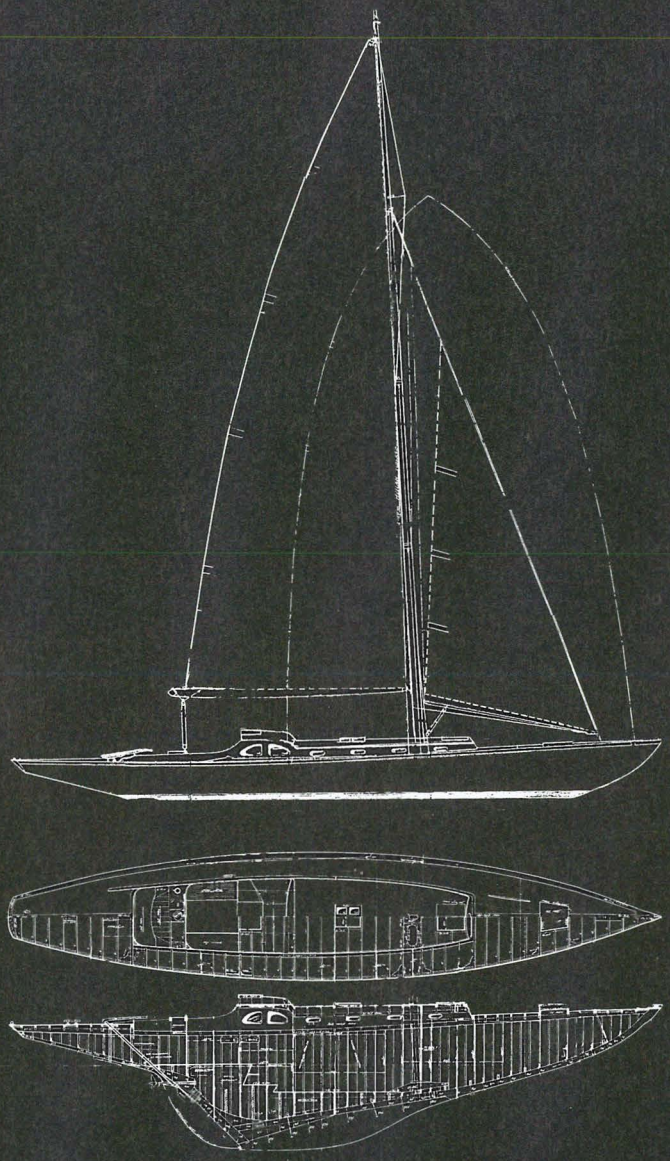
Heute finden wir mit Hilfe von Satellitennavigation und präzisen Seekarten überall den richtigen Weg

NV. Seekarten und Handbücher

www.nv-verlag.de

Seekarten und Handbücher · Kompetenz aus Arnis

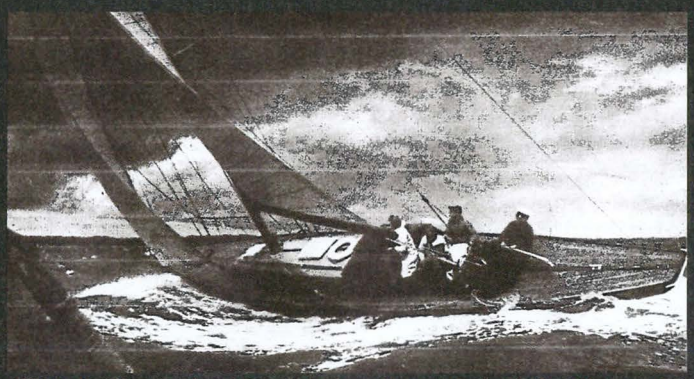
In den 1940er Jahren war sie eine der schnellsten Segelyachten in Dänemark und fand sich als „500er Havkrydser" mit dem Segelzeichen 500 D2 mehrfach auf dem Titel des dänischen »Sejlerbladet« wieder. Jetzt gehört sie seit zwei Jahren zur Sammlung Klassischer Yachten im HISTORISCHEN HAFEN FLENSBURG. Eigner Else-Marie und Rainer Duthel restaurieren, investieren und freuen sich seit 1996 an dem Schmuckstück.



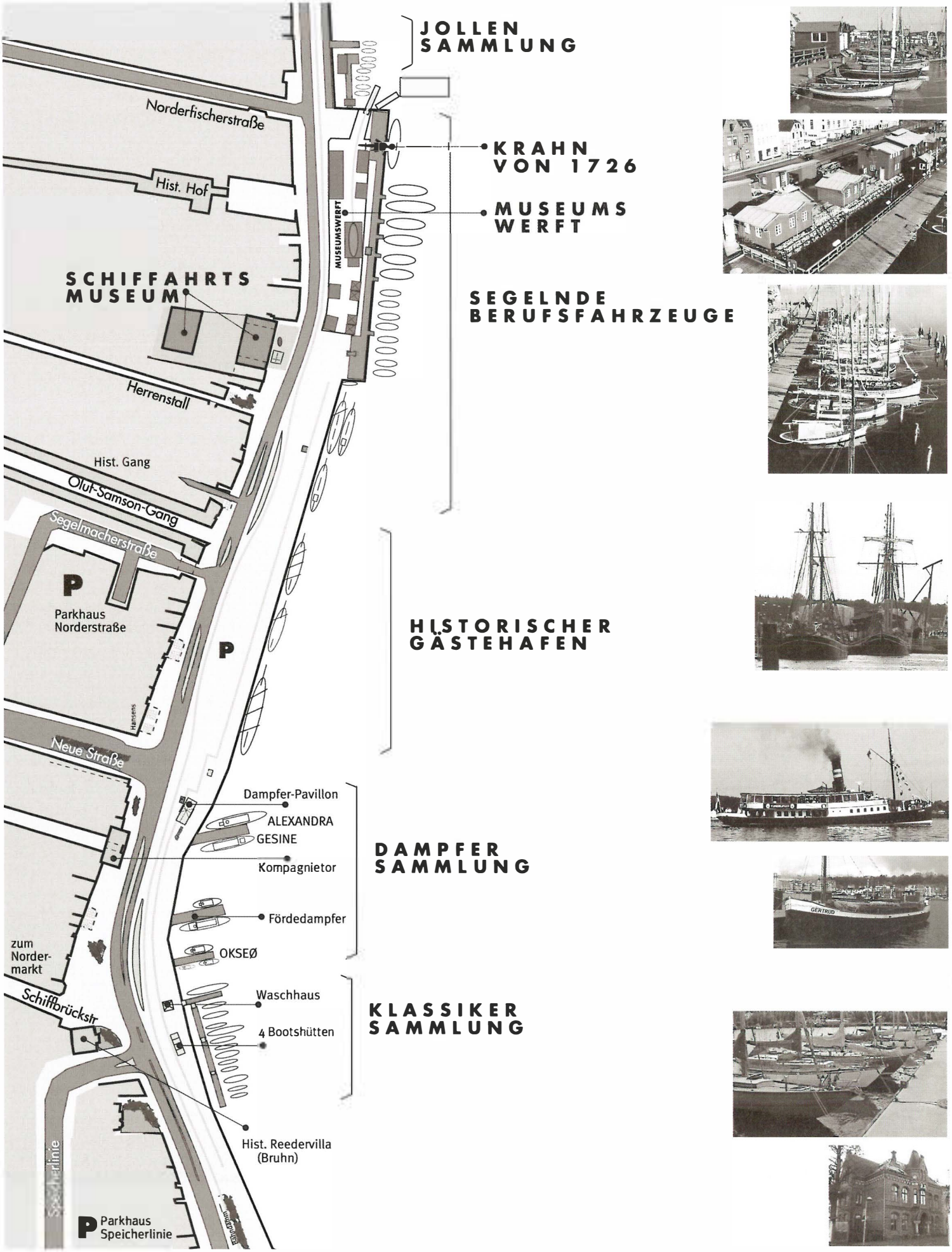
REILA

13,4 x 2,60 x 2,00 m, 12 t

Eisenhändler und Segelsport Enthusiast Direktor Børge P. Lauritzen aus Horsens suchte um 1940 ein seegängiges und gleichzeitig schnelles Schiff, um die Regatten im Horsens Fjord und im Kleinen Belt zu gewinnen. Knud Reimers war derzeit einer der renommiertesten schwedischen Konstrukteure. So kam man zusammen. Bootsbauer Georg Andersen aus Horsens war bekannt für seine handwerkliche Qualität. Er setzte die Pläne von Knud Reimers um. Ein Traum in Oregon und Mahagoni mit perfekter Ausstattung. 1942 taufte die Frau von Børge P. Lauritzen das neue Boot auf den Namen REILA – das sind die Anfangsbuchstaben von REImers und die Anfangsbuchstaben von Lauritzen und Bootsbauer Andersen – und dann glitt das Boot mit viel Hurrraah ins Wasser. Reimers hatte gut gezeichnet. REILA lief bei frischem Wind mit ihren 47 qm und 9 Tons immer vorneweg. Jahre später ging es dann bei einigen Veränderungen im Cockpit und im Innenausbau mehr um Komfort und Sicherheit und den Anspruch, sie auch zu zweit oder alleine segeln zu können. 1993 trug sie sogar ein Ketchrigg, wurde also zwischenzeitlich zum 1 1/2 Master. Warum sie zur Klassiker-Sammlung gehört? Knud Reimers war einer der einflussreichsten Konstrukteure des Segelsports in der Ostsee. Und REILA ist eine typische „Reimers". Etwa 1500 Boote sind nach seinen Zeichnungen gebaut worden. Seefahrtskreuzer, mR-Yachten, Schärenkreuzer, Plattgatter und Spitzgatter. Reimers wird zumeist als Schwede ausgewiesen. Das war er auch ab 1937, aber geboren wurde er in Århus. Schiffsingenieur wollte er werden. 1926 fand er Arbeit bei Krupps Germania Werft und kurz darauf wechselte er zur berühmten Abeking & Rasmussen Werft in Bremen, zeichnete dort Lustyachten und besuchte nebenbei Bremens Technische Hochschule. Die schloss er 1930 mit 24 Jahren in allen Fächern mit höchster Benotung ab. Aber Arbeit gab es kaum, Deutschland steckte wirtschaftlich in der Krise. Da lernte Reimers in Berlin den finnisch-schwedischen Konstrukteur Estlander kennen und – Glück im Unglück – konnte nach dessen plötzlichen Tod das Büro in Schweden übernehmen. Gezeichnet hat er noch im hohen Alter von 80 Jahren bis 1987 und hat tiefe Spuren in der Entwicklung des Segelsports hinterlassen. RP

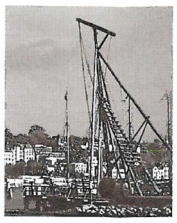


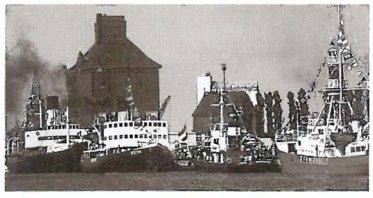
REILA 1946/50 in der As-Vig bei einer Regatta Juelsminde - Horsens DK


JOLLEN SAMMLUNG
KRAHN VON 1726
MUSEUMS WERFT
SEGELNDE BERUFSFAHRZEUGE
HISTORISCHER GÄSTEHAFEN
DAMPFER SAMMLUNG
KLASSIKER SAMMLUNG
Norderfischerstraße
Hist. Hof
MUSEUMSWERFT
SCHIFFAHRTS MUSEUM
Herrenstall
Hist. Gang
Olaf-Samson-Gang
Segelmacherstraße
Parkhaus Norderstraße
Hansens
Neue Straße
Dampfer-Pavillon
ALEXANDRA
GESINE
Kompagnietor
Fördedampfer
OKSEØ
zum Norder-markt
Schiffbrückstr.
Waschhaus
4 Bootshütten
Hist. Reedervilla (Bruhn)
Speicherlinie
Parkhaus Speicherlinie
GERTRUD

FLENSBURG

HISTORISCHER HAFEN





Museumshafen, Krahn, Schiffahrtsmuseum, Museumswerft, Alexandra – Flensburgern ist das alles vertraut. Diese Kulisse ist über Jahre gewachsen und Mancher nimmt es in seiner Gesamtheit gar nicht als etwas Besonderes wahr. Und doch – hier entstand innerhalb der letzen 25 Jahre ein einmaliges Ensemble maritimer Geschichte. Hier werden alte Schiffe von segelnden Berufsfahrzeugen bis zu klassischen Yachten restauriert, gebaut, präsentiert und gefahren. Hier gibt es neben einer lebendigen Museumswerft und einem Schiffahrtsmuseum, über 40 fahrende historische Segel- und Dampfschiffe sowie eindrucksvolle historische Schiffstreffen, wie das Dampf-Rundum oder die Rum-Regatta.

Vor der Altstadtkulisse der »Küste« mit ihren historischen Gängen und Höfen ergibt dies einen Einblick in die Seefahrts-, Arbeits- und Lebenskultur, der in dieser Kombination und im Zusammenhang mit den dazu entwickelten maritimen Klein- und Großveranstaltungen auch in Europa einzigartig ist.

Bereits im Mittelalter entwickelte sich Flensburg zu einer aufstrebenden Hafen- und Handelsstadt an der Ostsee. Ihre hölzernen Segelschiffe, die einige Jahrhunderte unter dem Danebrog, der dänischen Nationalflagge segelten, befuhren alle Weltmeere. Neue Wirtschaftszweige entstanden im 18. Jahrhundert durch den Kolonialwarenhandel mit Westindien und dem Walfang vor Grönland. Die Verarbeitung und Veredelung der herangeschafften Waren fand zumeist in den »Flensburger Höfen« statt. Die Waren wurden »unten« in den Speichern gelagert, in den Seitenflügeln der Höfe verarbeitet und »oben« an der Parallelstraße zur Küste im Geschäftshaus verkauft. Diese »Flensburger Gänge und Höfe« sind also elementarer Teil des Historischen Hafens. Mit dem Aufkommen der Dampfschifffahrt ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurde Flensburg bedeutender Reedereisitz und Standort für eisernen Schiffbau. Die alte repräsentative »Bruhn'sche Villa« und die moderne Werft legen davon noch heute Zeugnis ab.

An der Uferpromenade beim »Kompagnietor« und der »Dampfersammlung« liegt auch die Steganlage der Sammlung »Klassische Yachten«. Weithin zu erkennen am sonnengelben »Waschhaus«, der Giebelreihe der »Bootshütten« und dem kleinen Eingangstorhaus zur Steganlage. Diese Sammlung ist seit 2006 im Aufbau. Gezeigt werden soll »Die Entwicklung des Segelsports in der Westlichen Ostsee«, denn der Regattasport der Westlichen Ostsee nahm 1855 in Flensburg seinen Anfang.

So ergibt sich im HISTORISCHEN HAFEN FLENSBURG ein vielfältiges maritimes Szenario. Egal ob alleine, in der Familie oder in der Gruppe, ob beruflich oder in der Freizeit – wer sich für alte Schiffe interessiert, kann sich hier stunden- oder tagelang aufhalten und auf spannende Entdeckungsreise gehen, kann auf dem »Kapitänsweg« einen Tag im Leben eines Segelschiffskapitäns nachvollziehen, kann im Schiffahrtsmuseum stöbern, kann Dampfer oder Segelschiff fahren, oder einfach das knarrende Holz, den Geruch von altem Tauwerk und die Atmosphäre historischer Seefahrt genießen.

Herzlich willkommen im HISTORISCHEN HAFEN FLENSBURG!

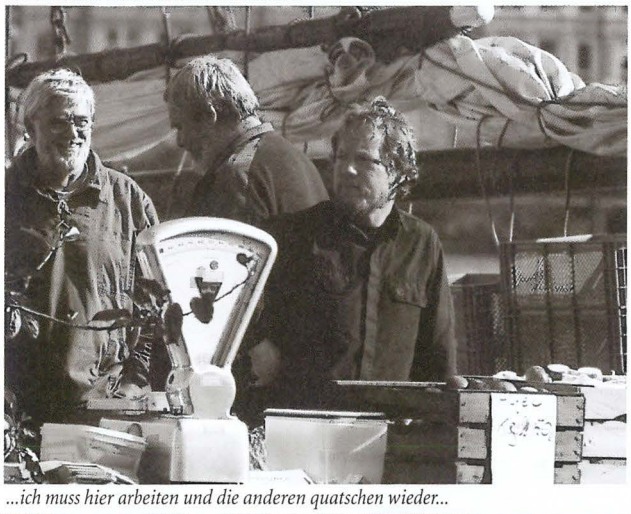
„Appelfahrt mit Appelkahn“

APPELL an die Appelflotte: „...und vorsichtig, da soll'n paar Böen komm'!“ Der Wind war nicht von schlechten Eltern. FRIEDA und mancher andere Kutter setzte gleich nur ein Vorsegel und ließ sich gemütlich treiben. VAAR und SIONNACHAN erwischten die heftigen Böen vor Kollund und man hatte alle Hände voll zu tun, um die „Drücker“ abzureiten und dann vor Glücksburg die Segel einigermaßen kontrolliert zu bergen. Es war richtiges Herbstwetter. Der Rest war „Same procedure as every year“. Viele helfende Hände luden an der Glücksburger Brücke die Äpfel auf die im Seegang reichlich schaukelnden Schiffe, und dann ging es bei abnehmendem Wind wieder Richtung Bohlwerk in den Flensburger Hafen. Warum der ganze Zauber? Das erklärt sich wie immer: Wir müssen doch keine Äpfel tausende von Meilen aus Südafrika herankarren, wenn die hier vor unserer eigenen Haustür wachsen. Die Gravensteiner Äpfel heißen ja nicht nur zufällig „Gravensteiner“. Wir leben in einer alten Apfel-Region, und das gleiche Prinzip der Selbstversorgung gilt natürlich für Kartoffeln, Wurzeln und andere landwirtschaftlichen Produkte. Gerade die Landschaft „Sandangeln“ z.B. ist geradezu prädestiniert für Kartoffeln. Wir haben alles vor der Haustür. Schon früher kamen die Bauern aus der Halbinsel Angeln mit ihren alten „Appelkähnen“ angesegelt, um in Flensburg vom Ufer aus ihre Produkte zu verkaufen. Und im Herbst kamen sie mit Äpfeln. Das ist Tradition, und diese Tradition macht Sinn. Das fröhliche Treiben am Bohlwerk lockte wie immer viele Besucher, Gucker und Käufer, und viele, die auch nur die einzigartige Atmosphäre genießen wollten. Von „Aaaaschamalzbrooot“ bis zu selbstgemachtem Apfelsaft, Apfelpunsch, Apfelkuchen und anderen Leckereien war wieder alles geboten. Die Kinder wickelten hochkonzentriert ihre Kinder-Appelkähne über die Ralley-Strecke, Mutti aß ein Brötchen mit geräucherter Förde-Makrele, Papa knackte ein „Würstchen im Beiboot“, und über allem wehte ein Hauch von Punsch, Apfel/Quitte, warmen Waffeln und Blechkuchen..... Alles wie immer, echt lecker...und alles von hier.... (naja, bis auf den Kaffee....) *R.P.*

Frei nach Ernie: „Hätt' ich Dich heut' erwartet, hätt' ich Kuchen da, Kuchen da...

...und jede Menge Bückel und Makrelen...

...der nächste Winter kommt bestimmt...

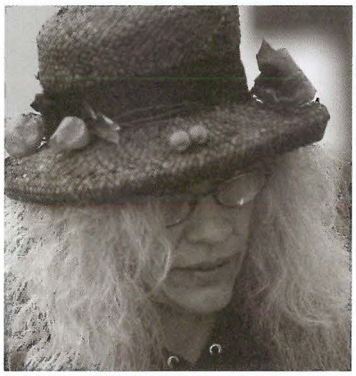


...ich muss hier arbeiten und die anderen quatschen wieder...

....wahrscheinlich hört wieder kein Schwein zu... ....nur Dieter sein Meerschweinchen

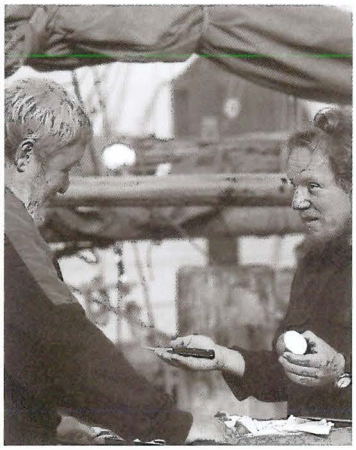
....wer will noch einen an der Waffel?

...das macht vier EURO, ...wolln Sie nich auch noch büschn Saft....?



Sind die Äpfel auch frisch?....

Ja, Tischbrötchen, Stuhlbrötchen ham wir nich!



Was soll ich machen, der Apfel war halb...

....gemein, ... der hat viel mehr Puderzucker als ich....

...und das soll ich jezz alles wieder rüberschleppen?

....und Du, mein Apfelbäckchen, ...nächstes Mal wieder dabei?

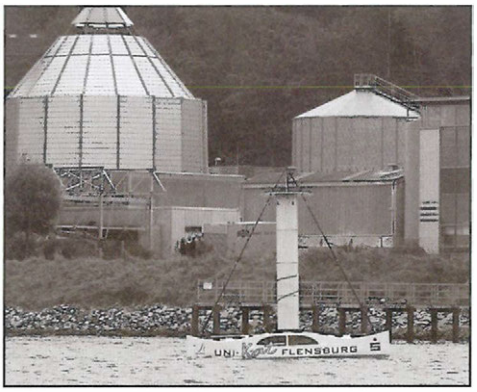
Ein Bild mit vielen Unbekannten. Wenn Sie mehr über dieses Foto wissen, über Details zu Wasser oder zu Lande, dann freuen wir uns mit dem Flensburger Schiffahrtsmuseum über Hinweise.

It's a long way...

Bildbetrachtung *von Rainer Prüß*

Die alte Werft? Nein die neue Werft. Oder richtiger, die alte Werft am neuen Standort. Dort wo sie jetzt liegt. Wir wissen nicht genau, wann Heinrich Hinz dieses Foto aufgenommen hat. Man muß intensiv hinsehen, um sich zurechtzufinden, denn am alten Standort bei der Walzenmühle, wo heute die Flensburger Fahrzeugbau Gesellschaft FFG liegt, sah es so ähnlich aus. Hier aber beginnt schon die neue Zeit für die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft FSG. Die Werft ist den Stadtwerken gefolgt, die sich hier als Stromlieferant angesiedelt haben. Wie man an der linken Bildseite sehen kann, wurde bei den Stadtwerken offensichtlich gleich modernste Technik eingesetzt. Parallel zum Kai läuft eine seilbahnartige Förderanlage, die die Kohle über ein großes Umlenkrad direkt in das Gebäude hinter den beiden Wassergruben führt. Links daneben offensichtlich der Kraftwerksschornstein und in direkter Linie darüber ein großer runder Öl(?)-Tank. Vorne am Kai liegt ein kleiner Frachtsegler, eine dänische Galeass, die ganz sicher keine Kohlen gebracht hat, denn zu dieser Zeit wurde die bereits mit großen Dampfern angeliefert. Aber vielleicht hat sich der Skipper ein paar Kohlen für seinen Bordofen geholt. Direkt vor der Nase dieses kleinen Seglers mit dem weißen Schanzkleid verläuft in gerader dunkler Linie der Grenzzaun zwischen Stadtwerken und FSG. Das ist heute noch so, und hier wird dann auch klar, dass die Straße im Hintergrund die Batteriestraße ist, die hier nach rechts Richtung Ostseebad führt. Ganz an der rechten oberen Bildecke im hell abgeknickten Bildteil sieht man noch einen Zipfel der Innenförde, die hinter der Werft beginnt. Die Batteriestraße verläuft heute noch genau so, und direkt in der Kurve ist auch heute noch die Zufahrt zur Werft. Auch die Halle an dieser Straße (mit dem Schornstein in der Mitte) steht mit wenigen Veränderungen noch heute und wird als Kantine genutzt. Der große schwarze Klotz vorne im Wasser wird ein Schwimmdock. Solche Bauaufträge sind Geschichte, aber auch die beiden hinter dem Dock liegenden großen Hallen mit den acht schlanken Fenstern und den hellen Oberlichtern stehen noch. Sie sind heute vom Wasser aus kaum zu identifizieren, weil man ihnen zum Wasser hin ein Gebäude quer vor die Nase gesetzt hat. Nur die runden Giebelfenster gucken noch drüberweg. Die Werft hat offensichtlich eine gute Auftragslage, denn drei Schiffe sind in Bau, und man kann hier die verschiedenen Phasen im Arbeitsfortschritt gut erkennen. Heute steht genau an dieser Stelle Flensburgs größte Garage, die riesige Schiffbauhalle, in der man unabhängig vom Wetter absolut qualitätsorientiert arbeiten kann. Als man den Standort wechselte, war das eine langfristig gedachte Investition. Auch der Bau der großen Werfthalle war eine langfristig angelegte strategische Entscheidung. Aber es war noch ein langer und bisweilen abenteuerlicher Weg bis zum Weltmarktführer im RoRo-Fährschiffbau. Und wenn eine der angesehensten internationalen Schiffbau-Fachzeitschriften fast ein ganzes Heft der „Flensburger" und ihrer „leading position in the RoRo and RoPax newbuilding market" widmet, dann können die Mitarbeiter schon stolz sein auf ihre Leistung. Denn sie bauen nicht nur die meisten „lanemeters" – und das sind mehr als doppelt so viele wie die zweitplatzierte Werft Hyundai Mipo – sie bauen auch nicht nur die weltgrößten „double-ended ferries", sie gehören wohl auch zu den am meisten Kopierten. Wie sagt die Fachpresse: „...a brilliant team fully committet to produce excellent maritime transport solutions." Wer hätte das gedacht, wenn man die Anfänge auf dem alten Foto betrachtet. Wie heißt es altmodisch: „Wir ziehen den Hut." und beglückwünschen alle Denker und Lenker, Kalkulierer und Lackierer, Schweißer, Schrauber und Dreher auf allen Etagen. ■

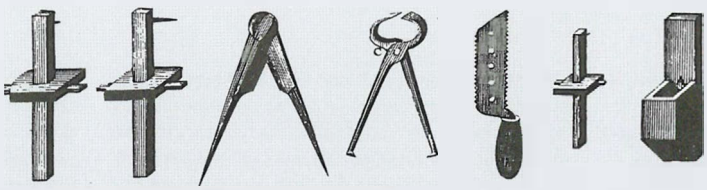
Mediterane Städte wie Nizza und Cannes bemühen sich seit langem, ihre schönsten Strand- und Küstenabschnitte frei von Fäkalien zu halten. Flensburg hingegen transportiert die Gesamtproduktion dieser Hinterlassenschaften genau dort hin, wo man sie weder sehen noch riechen möchte, und viele Flensburger sind sich darüber einig: die Kläranlage steht an einem der schönsten Uferpromenaden-Abschnitte zwischen Sonwik und Hafen am falschen Platz. Die Universität Flensburg hat sich des Problems angenommen. Seit geraumer Zeit wird das mit einem Flettner-Rotor angetriebene Doppelrumpfboot „UNI-Kat" vor dem Klärwerk gesichtet. Bei diesem nach dem Erfinder Flettner benannten Prinzip werden die Anströmungsphänomene, die an einem rotierenden Zylinder auftreten, in eine Vorwärtsbewegung gewandelt. Das funktioniert nachweislich gut. Jetzt soll herausgefunden werden, ob die gesamte Kläranlage mit ihrem geschifften Inhalt mit Hilfe ihrer in Rotation gebrachten zylindrischen Großbaukörper an einen anderen Ort verschifft werden kann. *RP*



nicht geschüttelt, nur gerührt...

Zur Dampfersammlung im HISTORISCHEN HAFEN FLENSBURG gehört jetzt auch ein historisches Mississippi-Ochsen-Floß. Es wurde nach einer abenteuerlichen Odysse von Flensburger Touristen im Nil-Delta entdeckt, sofort erworben und an die Förde verschifft. Hier soll es nach Absprache mit der Fjord-Touristik zur Förderung des Abenteuer-Tourismus als Zubringer-Floß für die Ochseninsel eingesetzt werden. Die Sonnensegel des Nil-Deltas will man wegen der zu erwartenden klimatischen Veränderungen beibehalten. Die Tragfähigkeit ist in den Floß-Papieren mit 287 Passagieren angegeben. Erste Belastungsversuche ergaben eine weitaus höhere Tragfähigkeit. (Hier das Floß beim Auslaufen zu einer Hafenrundfahrt). Das Floß bietet für alle Mitreisenden eine eigene Gastronomie. Gastronomiebetreiber Karsten W.B.: „Unsere Grillkohle versorgt einen Dampfkessel. Natürlich kochen wir als Teil der Dampfersammlung mit Dampf!" *RP*

außerordentlich tragfähig...



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 haben ein eigenes Kompetenzzentrum für das Handwerk.
Wir machen das.

H. P. O.

Wirtschaftspartner

Hansen | Heuser | Petersen | Ohlsen
Steuerberater · Unternehmensberater
Steuerberatungsgesellschaft in Partnerschaft

Lise-Meitner-Straße 17 | 24941 Flensburg | Fon: 0461 / 99 60-0 | Fax: 0461 / 99 60-102 | email: flensburg@hpo-partner.de

Eine Ausstellung im Flensburger Schiffahrtsmuseum vom 10. Oktober bis 11. Januar 2009

KAPITÄNSBILDER

Hans Peter Jürgens

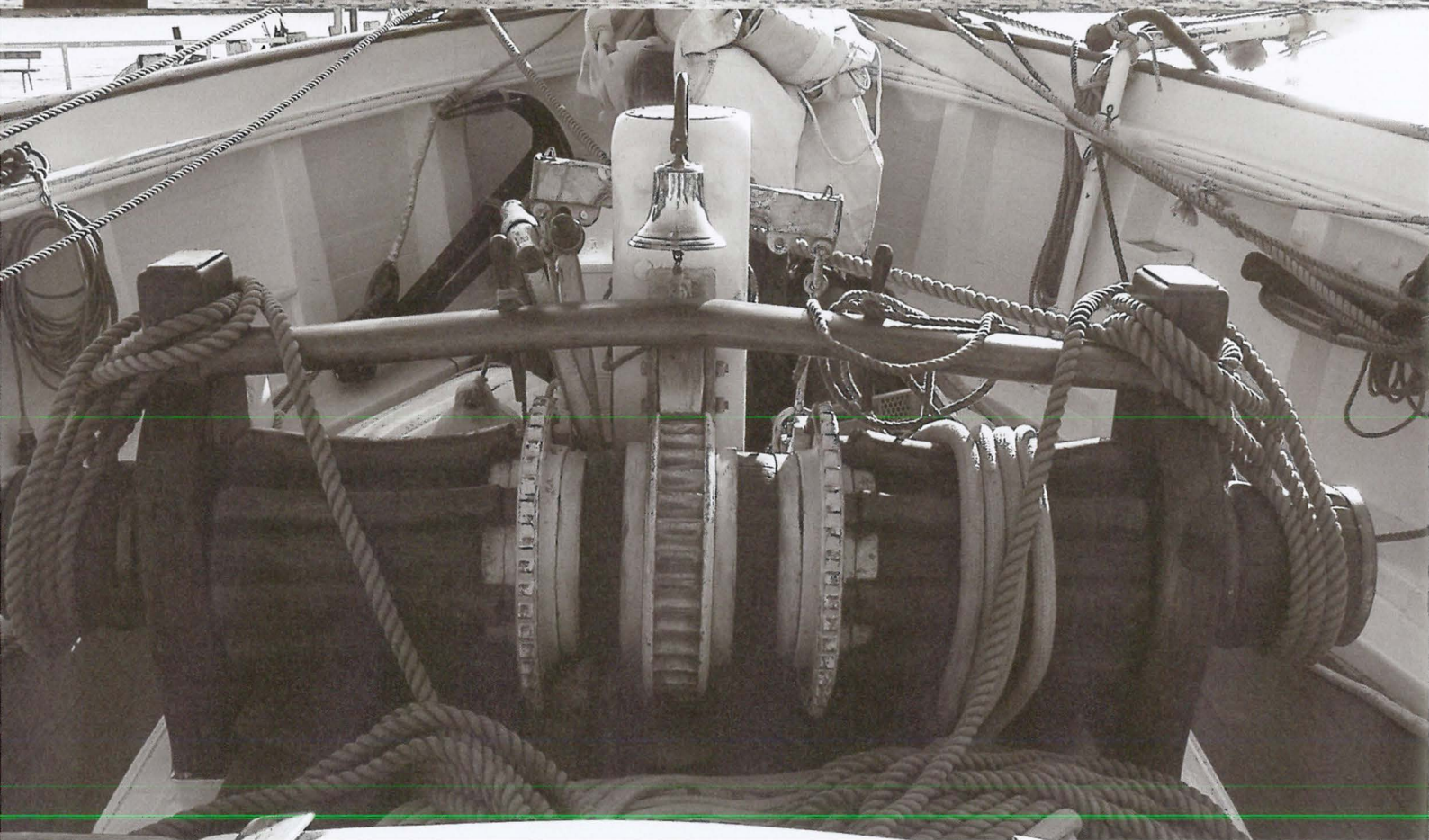
Das Flensburger Schiffahrtsmuseum zeigt erstmals in Flensburg einen umfassenden Überblick zum Leben und Werk des Kieler Kapitäns und Marinemalers Hans Peter Jürgens.

Die Kunstgeschichte kennt kaum eine andere Gattung, in der die Beziehung zwischen Maler und Motiv so eng wie in der Marinemalerei ist. Auffallend häufig haben Marinemaler zumindest eine Zeit ihres Lebens auf See zugebracht. Jacob Petersen, Thomas Christian Sabroe, Jacob Böttger oder Julius Gregersen – um nur einige wenige Vertreter zu nennen, deren Werke im Flensburger Schiffahrtsmuseum zu sehen sind – sie alle kennen das Meer aus ihrer aktiven Fahrenszeit. Die enge Verbundenheit zwischen Maler und Motiv verwundert nicht. Schiff und Seemann stehen in einer Abhängigkeit zueinander, die größer nicht sein könnte. Auf langen, einsamen Wachen wird die Beobachtungsgabe geschult, die hilft, die Sprache von Wellen, Wind und Wetter zu deuten. Das Schiff, ein oft für Monate beschnittener Lebensraum, ist Heimstatt und Arbeitsplatz zugleich, bietet Schutz und erwartet als Gegenleistung bedingungslosen Einsatz. Eine starke emotionale Bindung ist die Folge: das Schiff wird geliebt oder gehasst – nur gleichgültig bleibt es niemandem.

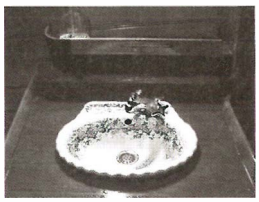
In dieser langen Tradition steht auch Hans Peter Jürgens, der aus einer Familie von Seefahrern und Walfängern stammt. 1924 als Sohn eines Kapitäns in Cuxhaven geboren, beginnt er mit 15 Jahren seine erste Seereise auf der Viermastbark „Priwall", mit der er gerade noch vor Kriegsausbruch Kap Hoorn umsegelt. Es ist die letzte Westfahrt um Kap Hoorn eines frachtfahrenden Seglers. Mit Ausbruch des 2. Weltkrieges sitzt die „Priwall" und ihre Mannschaft im Hafen von Valparaiso fest. 1941 wird Jürgens schließlich auf den Blockadebrecher „Erlangen" versetzt. Doch die Fahrt auf dem Frachtdampfer endet im Südatlantik. Die „Erlangen" wird vom englischen Kreuzer „Newcastle" aufgebracht, und Jürgens gerät nach der Selbstversenkung des Schiffs zusammen mit den anderen Überlebenden der Besatzung in englische Kriegsgefangenschaft. Erst 1946 erfolgt die Rückkehr nach Deutschland. Auch nach dem Krieg verliert Jürgens sein Ziel nicht aus den Augen: Er will Kapitän werden. Nachdem er auf verschiedenen Fisch- und Frachtdampfern seine praktische Ausbildung fortsetzt, erwirbt er 1953 das Kapitänspatent und geht für die traditionsreiche Reederei D. D. G. Hansa auf große Fahrt. 1960 zieht Jürgens nach Kiel, wo er knapp 30 Jahre im Hafen, in der Förde und auf dem Nord-Ostsee-Kanal als Lotse tätig ist. Mit Beginn seiner Lotsentätigkeit findet Jürgens auch verstärkt Zeit für seine andere große Leidenschaft: Die Malerei.

In seinem Werk finden intime Kenntnisse der maritimen Materie, eine in Jahrzehnten verfeinerte Maltechnik und eine große künstlerische Begabung zu einer selten glücklichen Verbindung. Die in der Ausstellung des Schiffahrtsmuseums gezeigten Werke sind Ausdruck einer nahezu lebenslangen Beschäftigung mit Kunst und Seefahrt. Das Ringen um Stil und Ausdrucksform mündet im Spätwerk in einer eigenständigen, charakteristischen Technik. In zahllosen aquarellierenden Lasuren verdichtet Jürgens seine Darstellungen, bis sie in ihrer opaken Geschlossenheit fast an Hinterglasmalerei erinnern. Motivisch erweist er sich in Geschichte und Mythologie der Seefahrt als profunder Kenner. Besonders überzeugende Darstellungen gelingen ihm dabei mit jenen Darstellungen, die in seiner ganz persönlichen Biographie begründet sind. Gleichzeitig sind diese Bildthemen aber auch von allgemeingültiger Bedeutung. Das malerische Oeuvre spricht eine Sprache, die weltweit verstanden wird, ganz dem internationalen Charakter der den Globus umspannenden Schifffahrt entsprechend. Zu Recht gilt Jürgens heute Dank zahlreicher Ausstellungen im In- und Ausland als einer der bedeutendsten zeitgenössischen deutschen Marinemaler, der sich darüber hinaus mit verschiedenen seefahrtshistorischen Publikationen als Autor, Illustrator und Übersetzer einen Namen gemacht hat.

Susanne Grigull und
Thomas Overdick
Flensburger Schiffahrtsmuseum

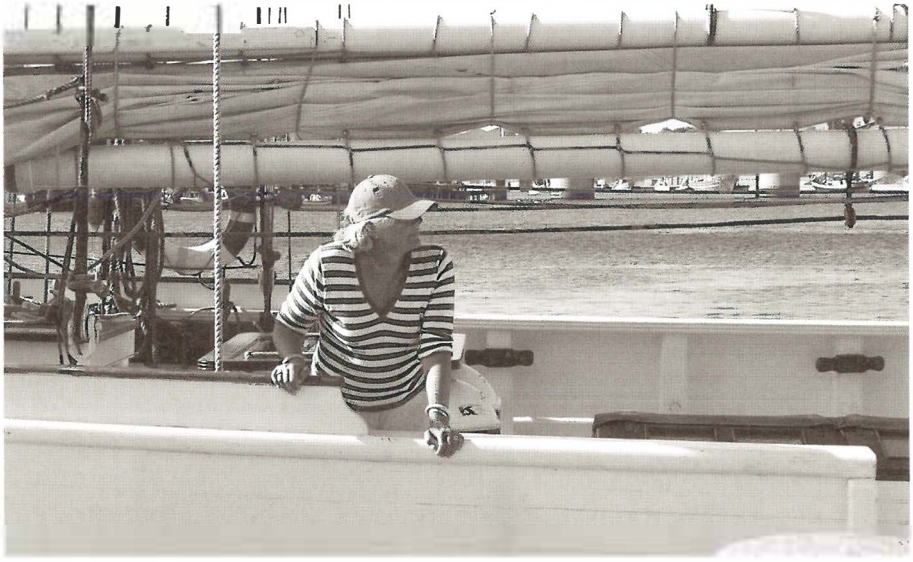


Liebe Gäste...



Gästewaschbecken auf ELBE

Die Leinen sind fest, Fender hängen ordnungsgemäß und schon gehen die Blicke über den Kai an die Küste. Wo mag wohl das Servicegebäude sein? Vorgestern im dänischen Middelfart lag es direkt auf der alten Mole. Man brauchte nur rüberspringen. Die Duschkarte gab es für 5 Kronen. Gestern in Sonderburg war es sogar umsonst. Was heißt hier umsonst? Kostenlos! Aber umsonst? Umsonst ist es nur in Flensburg. Hier kann man ganz umsonst an Land gehen. Hier kann man auch umsonst eine Toilette suchen. An Duschen gar nicht zu denken. Die Mühe ist umsonst. Dabei gibt es hier so einen schönen langen Gästekai für historische Gastsegler. Ist extra so beschlossen worden in der Ratsversammlung als Teil des HISTORISCHEN HAFENS. Hier können sich auch große 3-Mast-Schoner und sogar Barken und Vollschiffe hintrauen und mit Vollzeug direkt in das Herz der Stadt hineinsegeln. Das ist schon einzigartig und konkurrenzlos an unseren Küsten. Das finden die Segler „voll gut". Hier könnte man sich sogar „an der Küste" ganz seemännisch traditionell wie in alten Zeiten bei „Onkel Jule" „voll-laufen lassen". Nur mit „leerlaufen lassen is nich". Ein ehemaliger Oberbürgermeister meinte, die könnten ja in der „Neue Straße" in das öffentliche Niro-Pissoir gehen. Das wär natürlich echter Abenteuer-Urlaub. Für dieses Abenteuer könnte man sogar Geld nehmen (hinterher im Krankenhaus). Aber Spaß beiseite. Immer mehr große historische Schiffe, Traditionssegler aus der Charterflotte laufen den Flensburger Hafen an, weil hier das Ambiente stimmt. Die Skipper bieten ihren Gästen den kompletten HISTORISCHEN HAFEN mit den segelnden Berufsfahrzeugen am Bohlwerk, mit den klassischen Yachten, mit ALEXANDRA, GESINE und OKSEØ, mit den alten Kneipen und den historischen-Kaufmannshöfen. Stimmige Atmosphäre. Das ist es, was die Gäste suchen. Und es sind nicht wenige.



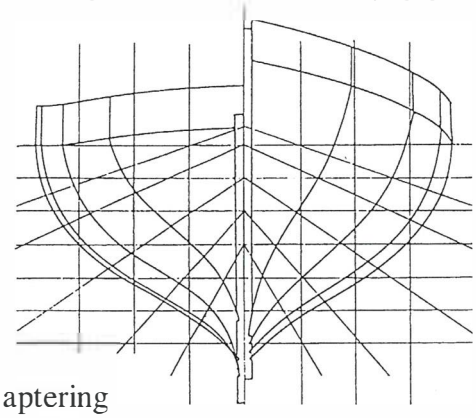
Na, wo sind denn hier...

Wenn Trainings- und Ausbildungsschiffe wie ALBATROS, SEUTE DEERN oder die AMPHITRITE der Organisation CLIPPER-Jugendwerk zur See aus Bremerhaven angesegelt kommen, wollen schon mal eben 30 - 40 Leute an Land, und die suchen dann - siehe oben. Sie werden meist zu Hansens Brauerei geschickt, oder zu Piet Henningsen. Da bedankt man sich natürlich und Duschen gibt es da sowieso nicht. Die Klassischen Yachten haben ja ein Waschhaus, heißt es. Das ist richtig. Bei Inaugenscheinnahme der Situation wird müde abgewunken: „Eine Dusche für alle? Nein danke, dann sind wir ja in zwei Tagen nicht durch." Jugendliche Traditionssegler sind da vielleicht noch locker im Nehmen. Aber wenn der Hamburger Lotsenschoner Nr. 5 ELBE hier einläuft und die graumelierten Elblotsen mit ihren Freunden an Land gehen, erwarten sie etwas anderes. Und nicht nur gepflegt essen und gepflegt trinken...

Wenn wir diese Gäste hier haben wollen, wenn sie wiederkommen sollen, dann müssen wir gastlicher sein. Sie würden wiederkommen. Die Akteure aus dem Museumshafen, der ALEX, den klassischen Yachten usw. könnten in ihren Netzwerken die Buschtrommeln rühren. Das ist in dieser Szene erfolgreicher als Hochglanzbroschüren. Flensburg könnte zum Wechselhafen für die gesamte Flotte der Charterer werden. Davon hätten alle was, auch der Handel und die Gastronomie, denn die segelnden Gäste kommen als Städtetouristen. Sie wollen nicht nur segeln, sie wollen auch Flensburg erleben. Sie wollen hier essen und sie wollen was mitnehmen. Die Holländer haben es mit ihrer großen Traditionssegler-Flotte vor Jahren schon versucht. Sie wurden ungastlich behandelt und haben sich zurückgezogen. Mit der Fortentwicklung des HISTORISCHEN HAFENS ergibt sich eine neue Chance, und die ist ganz einfach. Sie heißt Duschen und Toiletten!

R. Prüß

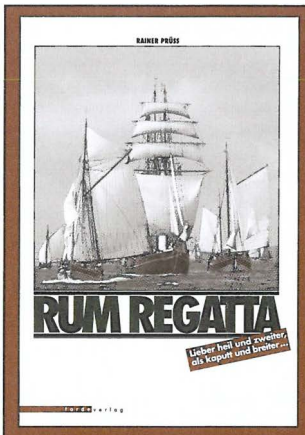
Kvalitetsarbejdeudføres af faglært bådebygger



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

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

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



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

Jetzt zum DAUER-SONDERPREIS von EUR 18,90

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!

Nord ≋ Ostsee Sparkasse
fördert den Salondampfer „Alexandra"

SALONDAMPFER ALEXANDRA

Zu verkaufen!

LILLE LODSEN, Pilotkutter
mit Gaffelrigg segelfertig zu verkaufen.

Bauort: Bornholm, Dänemark · Baujahr: 1916 · Baumat.: Eiche
Länge: 11,4 m · Breite: 3,0 m · Tiefg.: 1,80 m
Takelung: Pilotkutter · Großsegel: 30 qm

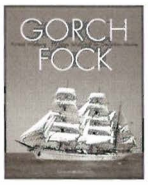
Dierk Kühn · Tel. +358 / 40-71 89 897 · email: mkuhn@netti.fi

Helge Janßen

Schauerböen – sonst gute Sicht

Welcher Ostseesegler kennt ihn nicht – den berühmten Spruch, mit dem die „Wetterfrösche" von Radio Kiel seit Jahrzehnten das typische „Ooostseewetter" verkünden und gleichzeitig allen unentwegten Seglern Mut machen? Unter diesem bezeichnenden Titel liefert Helge Janßen seinen seglerischen Lebenslauf auf der Ostsee von 1945 bis 2004 ab. All seine Erlebnisse sind geprägt von den politischen Veränderungen, die den Ostseeraum und seine Anrainerstaaten in den vergangenen 60 Jahren heimgesucht haben. Diese Seglerbiografie ist eigentlich dreierlei: eine sehr eindringliche und persönliche Darstellung der Nachkriegsgeschichte im Ostseeraum, ein bisschen „Küstenklatsch" und Hafenführer und auch „Logbuch eines Lebens" mit persönlichen und beruflichen Höhen und Tiefen.
Helge Janßen versteht es, treffend, scharfzüngig und humorvoll neben seinen persönlichen Erlebnissen auch die seemännischen Ansprüche und politischen Komplikationen des Ostseesegelns darzustellen, wobei sein offener Witz wie auch seine subtile Ironie für so manchen Lacher sorgen.

256 Seiten
Delius Klasing-Verlag
ISBN 978-3-7688-2472-9
EUR 19,90



Roland Wildberg

Gorch Fock

50 Jahre Schulschiff der Deutschen Marine

Für die neu entstandene Deutsche Marine wurde 1958 das Segelschulschiff Gorch Fock in Dienst gestellt, das bis heute in dieser Funktion in der Marine in Fahrt ist. Alle Offizieranwärter werden hier im Rahmen einer Auslandsreise ausgebildet, ebenso die Unteroffiziere des sogenannten „seemännischen Dienstes". Die heutige Gorch Fock wurde zwar nach den gleichen Plänen bei Blohm + Voss gebaut wie die vier Schwesterschiffe ihrer gleichnamigen Vorgängerin, allerdings wurden die Sicherheitsstandards deutlich verbessert.
Zudem dient „der weiße Schwan" während der langen Fahrten als „Botschafterin" für die Bundesrepublik Deutschland. Seit 1960 nimmt die Gorch Fock an internationalen Großseglertreffen und Regatten teil. Das sind die jährlichen Cutty Sark Tall Ship Races, Operation Sail und spezielle Regatten wie z. B. 1992 die Kolumbus-Regatta über den Atlantik. Dabei hat die Bark immer einen der vordersten Plätze erreicht, achtmal war sie schnellstes Schiff im Zielhafen. Dieser Text- und Bildband berichtet ausführlich über die Reisen der Gorch Fock sowie das Leben an Bord.

208 Seiten
Delius Klasing-Verlag
ISBN 978-3-89225-585-7
EUR 24,90

François Chevalier / Gilles Martin-Raget

Mythos Klassische Yachten

MARIQUITA, CAMBRIA, SHAMROCK, ELEONORA, ZACA, MOONBEAM, LULWORTH, SUNSHINE, PARTRIDGE, ALTAÏR, NAN, BONA FIDE, NY 40, TUIGA – klingende Namen legendärer Yachten. Über lange Zeiten vernachlässigt, haben sie neue Eigner gefunden, die diese ehemals prächtigen Schiffe originalgetreu restaurieren und ihnen wieder zu ihrer ursprünglichen Schönheit verhelfen. Die Autoren enthüllen nicht nur ihre einzigartige Ästhetik, sondern auch ihre Seele und ihren unvergänglichen Ruhm. Jede einzelne Yacht wird bis ins Detail beschrieben und mit Hilfe von präzisen Texten, prachtvollen Fotos und Plänen dokumentiert. Die hier vorgestellten Yachten sind lebendige Zeugnisse einer über hundertjährigen Segelgeschichte.
François Chevalier ist Yachtkonstrukteur, schreibt für französische Zeitschriften und hat mehrere Bücher über die Geschichte des Yachtsports veröffentlicht. Gilles Martin-Raget arbeitet als Journalist, Autor und Fotograf und ist auf den Segelsport spezialisiert.

208 Seiten
Delius Klasing-Verlag
ISBN 978-3-7688-2492-7
EUR 49,90

Donald S. Johnson
Juha Nurminen

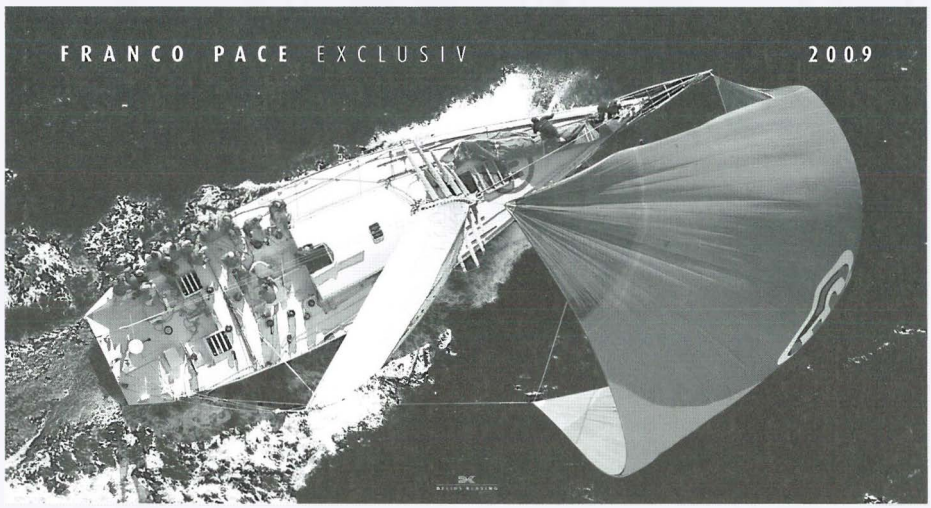
Die große Geschichte der Seefahrt

„Das Meer ist der letzte freie Ort auf der Welt", sagte Ernest Hemingway. Von jeher sind die Menschen fasziniert vom Meer und seinen furchtlosen Bezwingern. Die Geschichte der Seefahrt ist untrennbar mit der Geschichte der Menschheit verbunden. Die Faszination wird über Generationen in Mythen und Geschichten weitergetragen. Dieser Bildband bietet einen kompletten Überblick über die Historie der Seefahrt. Von den Phöniziern über die Chinesen bis hin zu den modernen Marinen. 3000 Jahre Handel, Expeditionen und Navigation in einem Band. Exzellent recherchierte Artikel und über 270 Illustrationen und Abbildungen machen dieses Buch zu einer Enzyklopädie der Seefahrt. Eindrucksvolle Bilder und Dokumente renommierter Museen und Bibliotheken schmücken dieses Werk und lassen es so zu einem wertvollen Geschenk für alle Liebhaber des Meeres werden!

374 Seiten
National Geographic
ISBN 978-3-8669-0074-5
EUR 49,95

Die schönsten Kalender 2009 Druckfrisch!

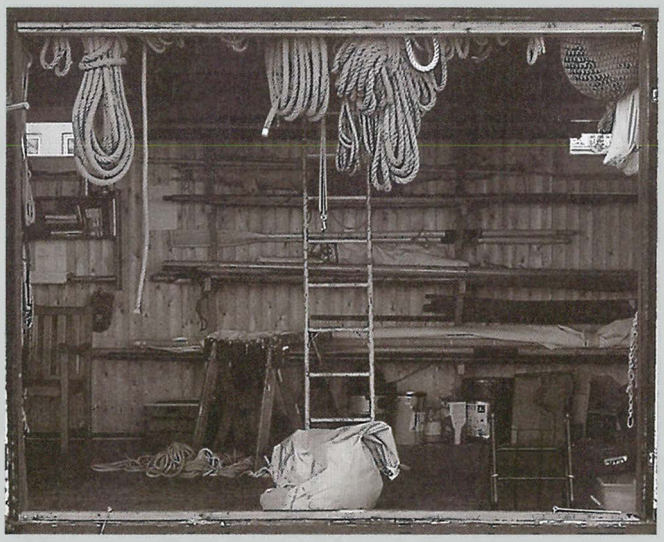
...präsentieren wir Ihnen jetzt neu im Obergeschoss unserer Buchhandlung.



Bücher :Rüffer

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

Warum wir das machen...



Museumshäfen sind elementarer Teil des kulturellen Gedächtnisses unserer Gesellschaft. Nur mit dem Wissen um das Alte, um das Woher und Warum kann Neues entstehen. Wer nichts über die Vergangenheit weiß, kann die Gegenwart nicht verstehen und wird kaum Zukunft gestalten.

Schiffe sind Werkzeuge, Mittel zum Zweck. Sie dienten dem Broterwerb, wie der Entdeckung der Welt. Ganz gleich, ob Fischkutter, Handelssegler oder Passagierdampfer; es ging immer um Wagnis, Gewinn oder Verlust. Schipper und Reeder gründeten die ersten Versicherungsgemeinschaften. Sie bildeten die ersten Genossenschaften, um gemeinsam zu erreichen, was der Einzelne nicht schafft.

Auf den Planken von alten Segelschiffen entstand früh das Bewusstsein für das „Wir“ und die wichtige Rolle des Einzelnen in dieser maritimen „Überlebensgemeinschaft“. Hier ging es immer um Führen und Unterordnen, um Leistung und Hilfeleistung, um Qualifikation als Voraussetzung für erfolgreiches Handeln.

So sind Museumshäfen nicht nur Bewahrer maritimen Handwerks, maritimer Hafen- und Küstenkultur, sondern auch Museen der Arbeits- und Sozialgeschichte. Hier zeigen sich alle Spuren handwerklicher, industrieller, gesellschaftlicher und sozialer Entwicklungen und Errungenschaften. Eben darum sind Museumshäfen und historische Wasserfahrzeuge elementarer Teil des kulturellen Gedächtnisses unserer Gesellschaft.

Rainer Prüß
Vorsitzender der AGDM
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen e.V.

Standorte deutscher Museumshäfen und vergleichbarer Einrichtungen

AGDM
ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER MUSEUMSHÄFEN

Dezember: Zeit für den GROGTÖRN am 26.12.2008, die Regatta für den harten Kern, für kalte Füße und rote Nasen...

www.historischer-hafen.de

...und wem es draußen zu kalt, zu rutschig oder zu ungemütlich ist, der kann ja im Internet spazierengehn. Der HISTORISCHE HAFEN FLENSBURG hat seit geraumer Zeit einen eigenen Internet-Auftritt und gibt einen kompletten Überblick über alle Teilbereiche der gesamten Anlage. Von den kleinen Jollen bis zu den Historischen Höfen kann man sich über das Gesamtensemble sachkundig machen. Wer dann mehr wissen will, findet auch entsprechende Links zu den einzelnen Vereinen und Organisationen sowie zu speziellen Themenbereichen. Damit ist ein erster Schritt geschafft. Weitere Vernetzungen und tiefergehende Informationen sind in Arbeit und werden jetzt fortlaufend aktualisiert. Hier werden dann auch die Daten der maritimen Veranstaltungen zu finden sein.
Wer Einblicke in alte Hafenblätter haben möchte, die sind zum Blättern unter www.foerdeverlag.de zu finden.

Nur nicht ins Schleudern kommen ...

Unser Angebot für die Wintersaison: Räumen und streuen ...
... wir kümmern uns um Ihre Bürgersteige oder Parkplätze, Privatstraßen, Hauszugänge – privat oder gewerblich, pauschal inkl. Streumittel und Haftpflichtversicherung.

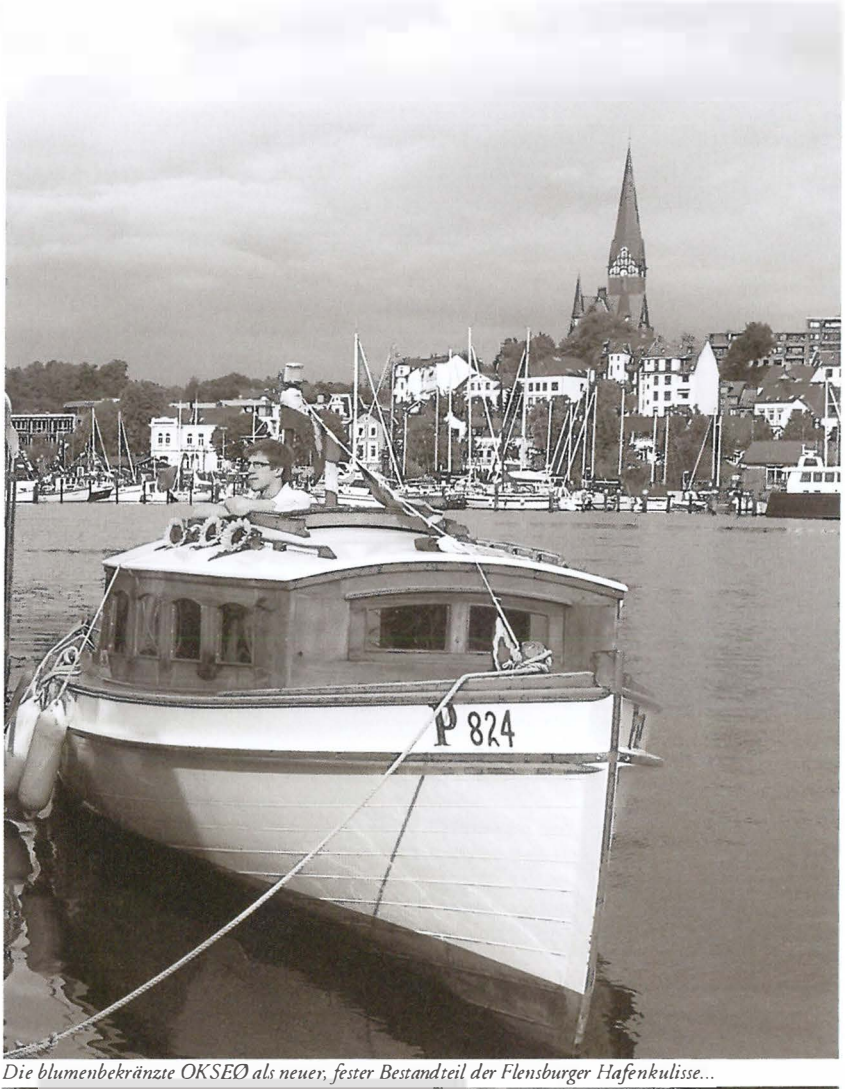
Rufen Sie uns einfach an ...

HARTTEN
WINTERDIENST

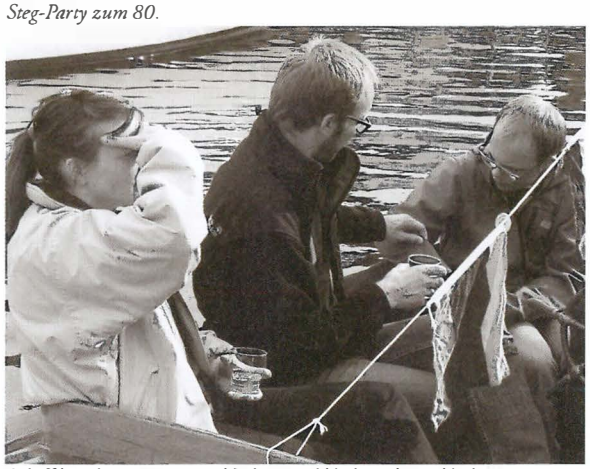
Hartten GmbH · Gewerbehof 1 · D-24955 Harrislee
Fon: +49 461 77 3070 · Fax: +49 461 77 30760 · kontakt@hartten.de · www.hartten.de

rainer-pruess.de

Steg-Party zum 80.



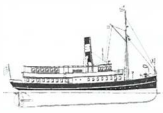
Die blumenbekränzte OKSEØ als neuer, fester Bestandteil der Flensburger Hafenkulisse...

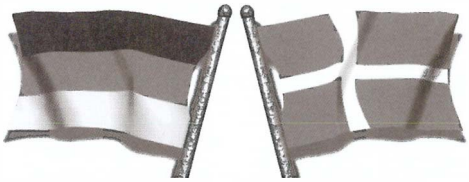


Schiffsbesichtigung mit Einblick, Durchblick und Fernblick..

Drei „achti-models" bei der „Model-Show"

Fröhliches Treiben bei herrlichstem Wetter, mit Kind und Kegel, klirrenden Gläsern, leckerem Essen und lauter netten Gästen in fröhlicher Stimmung...





Das Ende der deutsch-dänischen Traditionsschiffs-Freundschaft?

Alle Fahrten nach Dänemark sind aus dem Fahrplan der Alexandra gestrichen!

Beim 8. „Flensburger Dampf Rundum" im Sommer 2007 wurden wir von den Verantwortlichen des „Dampf Festival" in Vejle herzlichst eingeladen. Zu diesem Zeitpunkt konnte noch keiner ahnen, welche Schwierigkeiten auf uns und die gesamte Traditions-Dampfschiffs-Szene zukommen würde. Da wir schon viermal zu Gast in Vejle waren, freute sich der Vorstand und die Crew der „Alexandra" auf diesen Törn.

Im März 2008 kamen die ersten Hiobsbotschaften aus dem Königreich Dänemark. Die dänischen Schifffahrtsbehörden verlangten plötzlich von den Traditionsschiffen und maritimen Denkmälern die Ausstattung an Bord gemäß SOLAS (Safety of live at sea). Das entspricht dem heutigen Standard auf modernen Fahrgastschiffen. Unser Schiff ist kein Fahrgastschiff im übertragenen Sinne, sondern als Traditionsschiffe zertifiziert. Anders wäre der Schiffsbetrieb eines solchen oder ähnlichen Schiffes nicht mehr möglich.

Handeln war also angesagt! Wir setzten uns mit der GSHW (Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge), der See-Berufsgenossenschaft in Hamburg, der Dänischen Schifffahrtsbehörde in Kopenhagen, den einschlägigen Vereinen der Traditionsschiffen und den betroffenen Kapitänen und dem Veranstalter in Vejle in Verbindung. Anfangs hatten wir den Eindruck, dass die dänischen Behörden einlenken würden. Die Auflagen der dänischen Behörden waren und sind:

- nicht mehr als 12 Passagiere
- während des Festivals in Vejle nicht mehr als 36 Passagiere
- und Fahrten nur in Begleitung eines MHV-Marinekutters.

Viele Telefonate und umfangreicher Schriftverkehr hielten uns von unseren eigentlichen Arbeiten - Saisonvorbereitungen, „100-Jahrfeier", Kieler Woche u. n. m. - ab. Da die betroffenen Schiffe „Stettin", „Wal", „Schaarhörn", „Bussard" die gleichen Probleme hatten, war zwischen den Vereinen ein reger Gedankenaustausch. Zusätzlich verlangten die Dänen jetzt auch noch das ISM (International Safety management) und Marpol (Zertifikat für Abwässer) und ein Crewmanning-certificate. Außerdem sollte das Schiff zusätzlich, obwohl es von zwei deutschen Schifffahrtsbehörden (SUK – Schiffsuntersuchtungs-Kommission und der GSHW in Verbindung mit der See-Berufsgenossenschaft abgenommen war, noch von den Dänische Schifffahrtsbehörden überprüft werden. Die Wasserschutzpolizei Flensburg kontrollierte die Alex zusätzlich. Dem Schiff wurde von allen Behörden ein guter Zustand bescheinigt. Da der Termin für die Fahrten nach Vejle und in Vejle immer näher rückten, war also Eile geboten. Gespräche mit der SeBeGe in Hamburg und in Kiel ergaben, dass wir die notwendigen Papiere hätten bekommen können, aber Dänemark hielt unbeirrt an den SOLAS-Regeln fest. Die anderen deutschen Schiffe hatten schon längst die Segel gestrichen. Deren Kommentare ersparen wir uns, denn die Seefahrt ist ja keine Klosterschule.

Wir waren also der „letzte Mohikaner" – zumal alle Fahrten nach Vejle und zurück sowie die in Vejle ausverkauft waren. Nach dem letzten Treffen mit der SeBeGe in Kiel am 27. Juni erklärten uns die betreffenden Herren, dass die dänischen Behörden nach wie vor auf SOLAS bestehen. Kompromisse, Toleranzbereitschaft, kulturelles Denken und Folgen für das „Dampf Festival" in Vejle vom 11. bis 13. Juli 2008 – gleich NULL. Wir haben noch am selben Tag Vejle über unser „Nichtkommen" informiert. Alle Passagiere und das Busunternehmen waren sehr traurig und konnten über so wenig Großzügigkeit nur ihre Enttäuschung kundtun. Unsere hohen Politiker wurden um Hilfe gebeten, aber zur Zeit ist da wenig Wind im Kessel. Der entstandene finanzielle Schaden ist nicht unerheblich. Ob wir bei zukünftigen „Dampf Festivals" in Vejle teilnehmen werden, steht in den Sternen. Der Imageschaden für die deutsche Traditionsschifffahrt ist zu groß. Durch diese dänischen Bestimmungen darf die „Alexandra" in sämtlichen dänischen Häfen und Anlaufpunkten (Ochseninseln) nur mit 12 Passagieren anlegen. Dies empfinden wir als eine schwere Diskriminierung und Missachtung unserer ehrenamtlichen, umfangreichen Arbeit, zumal das Schiff anders als ein Binnenschiff für die Seefahrt ausgerüstet ist – d. h. erheblich mehr Sicherheitsausrüstung! Dänische Gäste müssen ja glauben, auf einen „fliegenden Holländer" an Bord zu gehen. Wie sich das zukünftige Verhältnis zwischen den beiden Ländern in Bezug auf Traditionsschifffahrt entwickelt, kann nur noch die oberste Politik beeinflussen. Die Bürgermeister von Apenrade, Sonderborg und Flensburg schmücken sich mit dem „Städtetourismus-Dreieck". Nur – wir möchten Tourismus und Dampfkultur anbieten und dürfen nicht. Alle Fahrten nach Dänemark sind aus unserem Fahrplan gestrichen!!! Mittlerweile ist das Schiff neu zertifiziert. Nach dem Stabilitätsgutachten und der vorhandenen Schiffssicherheit an Bord darf die „Alex" jetzt mit 150 Pax in küstennahen Gewässern dampfen. Bei unserer Alternativfahrt zum Leuchtturm „Kalkgrund" (Feuerschiff Flensburg) am Sonntag, dem 13. Juli 2008, haben wir erstmal die deutsch-dänische Traditionsschiffs-Freundschaft begraben und wir leben noch.

Werner Fischer
1. Vorsitzender
Dampfer „Alexandra"

Wolfgang Weyhausen
Kapitän und
2. Vorsitzender
Dampfer „Alexandra"

FLENSBURG FJORD

OKSEØ

P 824

1928 · 2008

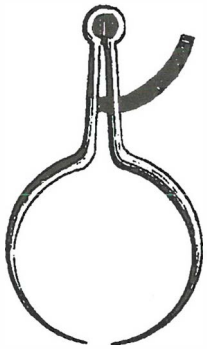
Sie ist ziemlich alt, war faltig, gebrechlich und marode, aber dann wurde sie frischgemacht, und jetzt liegt sie runderneuert und schön im HISTORISCHEN HAFEN FLENSBURG, und alle freuen sich über den schönen Anblick. Mancher ist in seiner Jugend damit gefahren und schwelgt in Erinnerungen. Sie wird jetzt Teil der sog. »Dampfersammlung« und gesellt sich dem Salondampfer ALEXANDRA und dem Frachtschiff GESINE an die Seite. Sie könnte glatt als kleine Begleit-Barkasse dieser ehemaligen Berufsschiffe durchgehen, aber „Berufsschiff" war sie selber. Sogar richtiges Fährschiff, denn gebaut und betrieben wurde sie als richtiges Fahrgastschiff. Christian und Vater Peter Christian Isaack haben sie auf ihrer Werft auf der Großen Ochseninsel gezimmert. Lärchenplanken auf Eichenspanten, elegant aber stabil. Jahrzehntelang hat sie dann ab 1928 als kleine Fähre ihren Dienst getan und bei Wind und Wetter die Verbindung zu den Ochseninseln hergestellt. Mit richtiger Registernummer vom dänischen SKIBS TILSYN: P 824, eingetragen unter dem Namen OKSEØ, das dänische Wort für Ochseninsel, und zugelassen für 23 Passagiere (!). Sie versorgte bis 1992 mit einem 12 PS Motor die Insel mit allem, was dort benötigt wurde. Fuhr Schafe und Kühe, Eichenholz und Teakholz, Neugeborene und Verstorbene, Ausflügler und Könige. Sie war Fähre und Arbeitsboot und schleppte so manchen Segler vom Schiet. Dass sie wieder auf der Förde fährt, haben wir einer engagierten Truppe zu verdanken, die sich nach einem Hilferuf von Hans Köster zusammenfand unter dem Motto, „sowas kann man eigentlich nicht verkommen lassen". Nein, kann man nicht. Das muss man sich aber nicht nur leisten können, sondern auch wollen. Sozusagen als historische Leistung und als Engagement für Flensburg. Gegenwert? Freude. Mitfahren. Und ein kleines Halbmodell, das jetzt bei allen Eignern an der Wand hängt. Die kleine Fähre OKSEØ ist Teil der Flensburger Fördegeschichte, und schmucker als ihre Nachfolgerin (die neue gelbe Plastikkiste) ist sie allemal. Restauriert wurde sie 2003/2004 bei Franz Köhn in Schwerin , dann weiter unterhalten in Glücksburg und Glückstadt an der Elbe in der renommierten „Yachtwerft Glückstadt", Spezialisten für den Umgang mit Holzyachten. Eine Yacht ist die OKSEØ ja eigentlich nicht, aber yachtig aussehen tut sie schon. Man hat sich alle Mühe gegeben, aus der alten Lady wieder ganz behutsam ein schmuckes Teil zu machen.

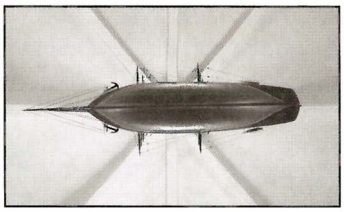
Der 80. Geburtstag wurde dann natürlich angemessen zelebriert. Man rief, und alle kamen. Bei Wein, Weib und Gesang wurde am 24. August 2008 bis in die sternklare Nacht gefeiert. Karsten hat gegrillt bis zum Umfallen. Es wurde gesungen bis zum Umfallen. Einer hat auch getrunken bis zum Umfallen, aber die kleine Dampferbrücke hat ja ein Geländer... *RP*

OKSEØ in schöner Seitenansicht und Morgensonne beim Auslaufen zur FLENSBURGER REGATTA von 1865

Neues Messgerät

Vorgestellt auf der Hanseboot wurde ein neues maritimes Gerät, dass die Kragenweite von Vorstandsmitgliedern exakt bemessen kann. Mit Hilfe des neuartigen Gerätes kann sofort festgestellt werden, wenn irgendein Vorstandsmitglied einen dicken Hals bekommt. Das neue Gerät wird im Internet vertrieben unter dem Produktnamen „Schulzometer" und steht ab Weihnachten für die Vorstände aller Förde-Segelvereine zur Verfügung. *RP*



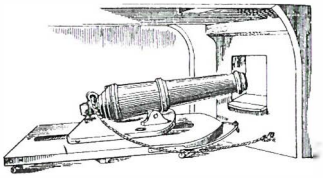


Was ist das?

Auflösung:
(Kirchenschiff auf Kreuzfahrt)
RP

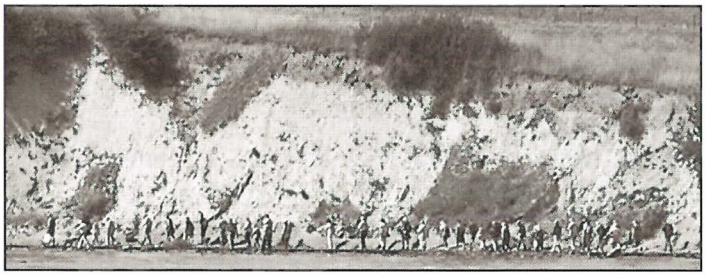
Ich bin...

ein Krahnich!
Martin Schulz, seines Zeichens Geschäftsführer des Vereins Museumshafen hat Sorgen mit seinem verlängerten Rückrat, oder wie Seeleute auch sagen – mit seinem Achtersteven. Das kommt nicht von ungefähr, denn bei genauem Hinsehen kann man es genau sehen, was auch schon die Zeitung über den Historischen Krahn von 1726 schrieb. Schulz: „Ich hab den Krahn am Arsch". Das scheint untertrieben. Insider wissen, er ist im .... *RP*



Neue Böller-Kanone

Kanonenschüsse sind des öfteren in Flensburg zu feierlichen Anlässen zu hören. Jetzt wird für unfeierliche Anlässe ein neues Modell zum Übungsschießen aufgestellt. Derzeit wird das Pulver geprüft. Je nachdem welches Pulver verwendet wird, macht die Kanone „BuF", „WuF" oder auch „WiF". *RP*



Schutzgürtel

Die internationalen Vereinbarungen zur Terrorismusbekämpfung im Bereich Häfen und Küsten haben jetzt auch die Ochseninseln erreicht. Insulanerin Jenni K. :„Wir werden die Insel nicht einzäunen. Wir machen das wie alles auf der Insel komplett mit Manpower und rund um die Uhr". Hier ein Foto der umlaufenden Personenschutz-Maßnahme. *RP*

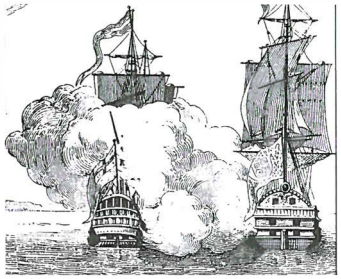
Das nächste HAFENBLATT erscheint im Mai 2009

neuer Mast

Das kleine blaue Arbeitsboot JUMBO hat auf der FSG einen neuen Mast erhalten. Er sollte dem Schiffsnamen angemessenen sein. Die für ihre kühnen Konstruktionen bekannte Werft hat die Länge des Mastes nach der Faustformel für alte Segelschiffe gerechnet: Rumpflänge=Mastlänge. Der Mast des kleinen Bootes wurde im Gegensatz zum dunkelblauen Rumpf geschmackvoll weiß weggestrichen, damit er nicht so auffällt. *RP*

Landebahn

Flensburg profiliert sich nicht nur mit der neuen Eckener-Ausstellung im Bereich der Luftfahrt. Auch die FSG profiliert sich in diesem für sie neuen Metier. Um der wachsenden Nachfrage im Luftverkehr nachzukommen, hat die Werft erstmals einen Flugzeugträger vorgestellt (hier beim Stapellauf). Er soll als schwimmende Start- und Landebahn auf der Innenförde positioniert werden und als Außenstelle des Flensburger Flugplatzes dienen. Die Anwohner freuen sich schon auf den neuen Fluch-Verkehr. *RP*



Raucherfreundlich

Um der vermehrten Nachfrage nach raucherfreundlichen Museen gerecht zu werden, hat der HISTORISCHE HAFEN FLENSBURG jetzt Raucher- und Nichtraucherschiffe deklariert. Auf entsprechende Hinweistafeln wurde wegen der guten Erkennbarkeit der Rauchzeichen verzichtet.

Arbeit am Patienten

Wegen wiederholter umstrittener Therapiemethoden wurde jetzt ein Flensburger Uni-verbaler Psychoterrarist abgemahnt. Hier ein Foto-Protokoll der umstrittenen therapeutischen Arbeit des Psychologen an dem unheilbar planlosen Patienten mit sog. „Schröders-Syndrom", dessen Name nicht genannt werden soll. *RP*

Zuwachs im Schiffahrtsmuseum

7,5 Tonnen schwer, 2,30 Meter lang, 3,20 Meter hoch, 1,89 Meter Durchmesser und 38 Quadratmeter Heizfläche – ein ganz schön großes Baby hat sich das Schiffahrtsmuseum da ins Magazin geholt!
Der Einflammrohr-Schiffsdampfkessel wurde 1927 bei der Werft F. Schichau, Elbing gebaut und war ursprünglich auf dem kleinen Bereisungsschiff V. HOLWEDE des Wasser- und Schiffahrtsamtes Glückstadt eingebaut. 1954 wurde der Kessel auf dem Tankreinigungsfahrzeug ÖLSAUGER I als mobiler Dampfspender für die Tankreinigung im Hamburger Hafen genutzt. Jetzt hat er – vorbildlich bei Jugend in Arbeit e.V. in Hamburg restauriert – seinen letzten Liegeplatz im Schiffahrtsmuseum gefunden, wo er ab 2011 als Glanzstück der neuen Maschinenabteilung zu bewundern ist. (Wat is'n Dampfmaschin...)
Maßgeblich an der Aufarbeitung des Kessels beteiligt war übrigens Andreas Westphalen, der ja bekanntlich schon immer gerne Dampf gemacht hat.

Kesselverladung am 29. September 2008

Januar

13. Januar 2009
Flensburger Schiffahrtsmuseum

Dienstag, 19.30 Uhr
Gerty Molzen: „Bis nächster Tour!"
Flensburger Originale und Petuh-Geschichten der unvergessenen Kabarettistin und Autorin Gerty Molzen, gelesen von Marlies Schumacher.
Eintritt: 9,- EUR

Gerty Molzen ist ein Flensburger Original und vielen unvergessen. Mit ihren Petuh-Geschichten setzte sie dieser besonderen Flensburger Sprache aus Hoch- und Plattdeutsch, Sonderjysk und Hochdänisch ein Denkmal. 18 Jahre nach ihrem Tod legt der Glücksburger Baltica Verlag ihre Geschichten in einer Anthologie neu auf.

Februar bis März

15. Februar bis 29. März 2009
Flensburger Schiffahrtsmuseum

Arbeitswelt Werft
Historische Fotos von der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (Sonderausstellung)

Vorschau

21. bis 24. Mai 2009
Museumshafen Flensburg

Donnerstag bis Sonntag
Die 30. Rum Regatta 2009

16. bis 18. Oktober 2009
Museumshafen Flensburg

Donnerstag bis Sonntag
Apfelfahrt 2009

Fahrsaison 2009
Salondampfer „Alexandra"

Der Fahrplan für 2009 wird im Januar veröffentlicht. Bis zu dem Zeitpunkt ist hoffentlich mit den dänischen Behörden geklärt, ob die Häfen in Dänemark wieder angelaufen werden können.

23. Mai 2009
Samstag
Fahrsaison – Beginn zur Rum Regatta.
Vorher befindet sich die ALEXANDRA vom 11. April bis voraussichtlich zum 9. Mai 2009 in Arnis in der Werft.

Auf einen weiteren Termin können Sie sich bereits jetzt schon freuen:
10. bis 12. Juli 2009
9. Flensburger DAMPF RUNDUM
Freuen Sie sich auf das größte Dampferspektakel Europas.

BRINK & PARTNER
RECHTS ANWÄLTE NOTARE

Sie finden uns im EUROPA-HAUS ...

RATHAUSSTRASSE 1
24937 FLENSBURG
(PARKEN IM HOF)

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

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.

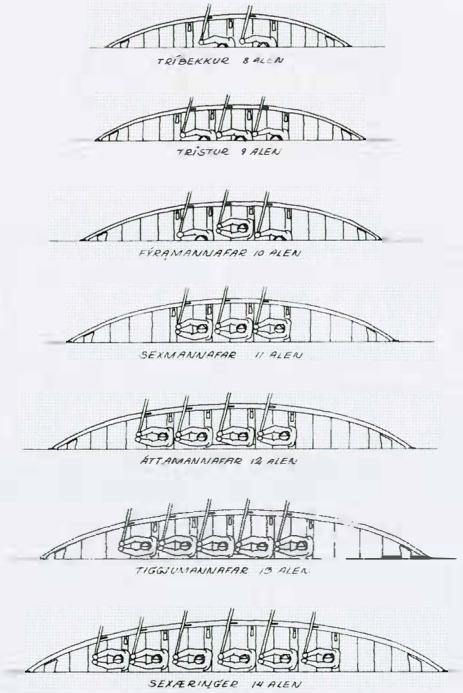
Der Achter mit Steuermann – oder wie die Boote zu ihrem Namen kamen ...

„Åttamannafarer" auf färingisch oder auf norwegisch/dänisch „Ottemandsfarer"

Man nimmt an, dass die Färöer-Inseln um das Jahr 800 herum von norwegischen Wikingern kolonisiert wurden. Aus färingischen Sagen um das Jahr 1000 herum geht hervor, dass die Boote der Färöer norwegisch gebaut waren. Nachfahren dieser ältesten im Norden gebauten Boote finden wir überall in Nordeuropa. Sogar die eleganten Gondeln weisen in ihrem Stammbaum auf die färingischen Boot zurück. Das Färöerboot, ein phantastisches Ozeanboot, hat die charakteristischen Züge des nordischen, geklinkerten Bootes: spitz an beiden Enden, großer Sprung in Verbindung mit den hohen Steven, sowie die leichte Konstruktion.Das Färöerboot ist vor allem ein Ruderboot, gebaut für die widrigen Wind-, Wetter- und Strömungsverhältnisse der unwirtlichen Färöer Inseln. Gesegelt werden können sie nur bei günstigem Wind. Segeln ist oft wegen heftiger Fallwinde an den steilen Klippen unmöglich. Gerade aufgrund des Risikos bei der Fahrt unter Segeln sind seine Eigenschaften besonders als Ruderboot entwickelt. Es hat einen langen und flachen Boden. Bei stiller See lässt es sich sehr schnell rudern. Aber es wird auch berichtet, dass ein Boot auf dem Weg nach Hause für eine Strecke von 3 sm gegen Strom und Wind 7 Stunden gerudert werden musste, um an seinen Landeplatz zu kommen. Ausgangspunkt war immer der *ottemandsfarer (Achtmänner-Boot):* die Breite sollte 1/4 der Länge und die Tiefe 1/3 der Breite sein. Die Breite eines *ottemandsfarer* war jedoch immer etwas größer. Bei kleineren Booten wuchs das Verhältnis noch in die Breite. Spanten und Ruderbankbefestigung wurden aus Treibholz gefertigt, das von Natur aus die krumme Form hatte. Es gibt verschiedene Größen von Färöerbooten. Die Größe wird danach benannt, wie viele Männer benötigt werden, um sie zu rudern. Vier- und Sechsmannfahrer wurden für die Sommerfischerei benutzt und Achtmannsfahrer für die Winterfischerei. Zehnmannsfahrer und Sechsruderer-Boote mit sechs Ruderpaaren wurden für Handelsfahrten nach Torshavn oder von Beamten genutzt. Acht- und Zehnmannsfahrer wurden eingesetzt, wenn es auf Grindwalfang ging. Mit den färöischen Bezeichnungen können die Bootstypen wie folgt kategorisiert werden: Der Ruderklub Neystid führt jeden Sommer im Hafen von Hundige Ruder-Regatten/ Wettrudern (‚*kappróður*') mit ungefähr 150 Teilnehmern aus dem ganzen Norden durch. Seit 1973 werden Färöermeisterschaften im Wettrudern in verschiedenen Klassen durchgeführt. Das Wikingerschiffsmuseum in Roskilde hat nicht weniger als fünf Färöerboote. Außer, dass das Wikingermuseum immer einen Besuch wert ist, kann man die Färöerboote besichtigen. Man kann sich Färöerboote für Fahrten auf dem Roskilde Fjord mieten und so auch einen Eindruck davon bekommen, wie diese segeln.

Gerd Büker
Schiffshistorisches Archiv Flensburg

Lit.: Gøthe Gøthesen, Færøbåden, Vikingeskibshallen Roskilde 1985
Foto: W. Karrasch, Vikingeskibsmuseet Roskilde
Zeichnungen: Gøthe Gøthesen, Arne Gotved



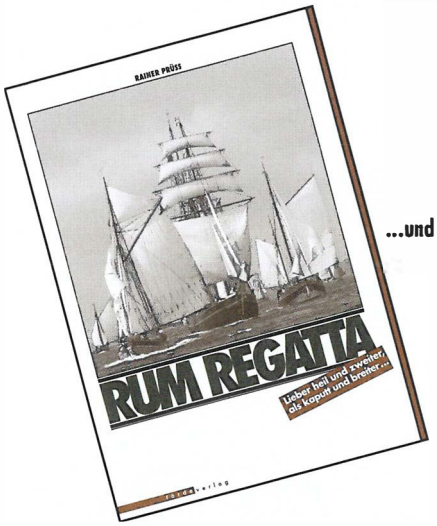
Tribbekkur:	*2 Ruderer, 3 Bänke*
Tristur:	*3 Ruderer, 18 Fuß, 3 oder 4 Bänke.*
Fyramannafar:	*4 Ruderer, 20 Fuß*
Fimmannafar:	*5 Ruderer, 21 Fuß. Kleine Klasse für Wettfahrten (Jungen, Mädchen u. Frauen).*
Seksmannafar:	*6 Ruderer, 22 Fuß. Beim Wettrudern nur von Erwachsenen gerudert.*
Åttamannafar:	*8 Ruderer, 24 - 24,5 Fuß. Beim Wettrudern nur von Männern gerudert.*
Tiggjumannafar:	*10 Ruderer, 26 - 27 Fuß. Größte Klasse im Wettrudern (nur Männer).*
Seksæringur (od. Tólvmannafar):	*12 Ruderer, 28 - 30 Fuß. Auch als Motorboot.*
Teinæringur:	*18 Ruderer, ca. 40 Fuß, hist. Typ für Auslandsreisen.*

Lammertz
Online Services

wir
lieben
ideen...

work konzeption
webdesign
programmierung
domainservice
webserver

fon 04638.213800
www lammertz.net



...und das Buch gibt's bei Rüffer.

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, Martin Schulz, Heinrich Leo Kreuz, Thomas Overdick, Knut Rittberger

Mitarbeit an dieser Ausgabe: Gerd Büker, Thomas Overdick, Susanne Grigull, Werner Fischer, Wolfgang Weyhausen, Hans Köster, Saskia Zwerne

Layout: Rainer Prüß, Norgard Siegmund

Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: Mai 2009
Anzeigenschluss: 10. April 2009

Anzeigenbestellung bitte direkt über den Fördeverlag
Druck und Verarbeitung: Druckhaus Leupelt GmbH & Co. KG, Weding
Printed in Germany

Bildnachweis:

Titelfoto	Bernt Hoffmann
Seite 3	R. Prüß
Seite 4,5	Bernt Hoffmann
Seite 6,7	Archiv Alexandra
Seite 9	Rainer Duthel
Seite 10,11	Archiv Diverse
Seite 12,13	Katrin Stoisberg
Seite 14	Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 15	R. Prüß
Seite 16,17	Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 18,19,22	R. Prüß
Seite 23	Volker Gries
Seite 24, 25	R.Prüß, Logo: Yvonne Braasch
Seite 26, 27	Archiv R. Prüß
Seite 28	Archiv Schiffahrtsmuseum
Seite 29	Gerd Büker

„Naheliegend"
wenn's um Sicherheit geht.

gb
Meesenburg
seit 1758

SICHERHEITSZENTRUM
...alles hinter Schloss und Riegel
Beratung ▪ Verkauf ▪ Montage ▪ Service

Ihr Fachgeschäft für private und gewerbliche Sicherheitstechnik.
- Mechanische und elektronische Fenster- und Türsicherheit
- Schlüsseldienst und Montage
- Türschutzbeschläge und Sicherheitsschutzbeschläge
- Brandschutz- und Überwachungssysteme
- Alarm- und Videotechnik
- Barrierefreie Sicherheits- und Sanitärausstattungen

24941 Flensburg · Westerallee 162 · Tel. 0461 5808-700 · Fax 5808-720 · www.sicherheitszentrum24.de

Es schrieb uns...

Eva-Marie Jörgensen, Wedel

Sehr geehrte Damen und Herren,
es begann im Jahre 1958, als wir zum ersten Mal in Dänemark Urlaub machten. Am Strand von Rinkenæs/Daalsgard verbrachten wir wunderbare Wochen. Unsere Tochter war 2 1/4 Jahre alt und es gefiel uns dort so gut, dass wir eine Reihe von Jahren dann – inzwischen bekannt mit den Dorfbewohneren auf Daalsgard – unseren Urlaub verbrachten. Der tägliche Jubelruf ertönte, wenn die „Alexandra" gegen Mittag (außer montags) in Sicht war, um nach Gravenstein zu dampfen. Da ich immer besonders begeistert war, hieß es „Mutters" Dampfer kommt und noch heue ist es „Mutters" Dampfer. Natürlich kam es auch zu Fahrten mit dem wunderbaren Schiff. Wenn heute Berichte im Fernsehen gesendet werden, sind wir ganz Auge und Ohr.
Inzwischen sind 50 Jahre vergangen. Wenn auch die älteren Freunde aus dem Dorf gestorben sind, so haben wir immer noch engen Kontakt mit ganz lieben Menschen dort.
Meine Kinder und Enkelsöhne fahren gerne mit mir zu unseren Freunden. Sonst wäre es schade, wenn es nur Erinnerungen geblieben wären.

Trixi Hübner, Berlin

Liebe Hafenblatt-Macher,
seit längerem lese ich regelmäßig und gern das HAFENBLATT, das auch immer den weiten Weg nach Berlin findet. Danke, einfach mal so zwischendurch. Heute habe ich ein anderes Anliegen. Ich gehöre zur Crew des Schoner ATALANTA. Ich recherchiere die Geschichte des Schiffes. In den 1930er war der Heimathafen für einige Jahre Flensburg. Ich skizziere kurz die Geschichte bis zu dieser Zeit und komme dann zu meiner Frage.
Die ATALANTA ist der ehemalige Elblotsenschoner CUXHAVEN. Baujahr 1901. Außerdienststellung 1928. Verkauf an den Berliner Fabrikanten Arthur Otto. 1929/1930 Umbau bei Schlichting/Travemünde zur Schoneryacht. Heimathafen in den Jahren 1930-1934 war Flensburg. (Ich habe Fotos der Familie Otto, die das zeigen.) Im Hafenblatt gibt es ja auch immer eine „historische Abteilung". Ist im Archiv eventuell etwas über die ATALANTA bekannt? Lässt sich möglicherweise etwas über die bezahlte Mannschaft herausfinden? Dass diese aus Flensburg stammte, ist ja nicht wahrscheinlich. Gibt es sonst „irgendetwas"? Ich habe schon allerlei Kontakte geknüpft, ganz unterschiedliche, da die „Lebensstationen" des Schiffes auch vielfältig waren. Meine Hoffnung ist, dass ich einige „Puzzlesteinchen" finde, die mit den vorhandenen das Bild von der Geschichte des Schiffes vollständiger machen.

Anm. d. Redaktion: Wer weiß was....?

Eva-Maria Schmeling, Flensburg

Sehr geehrte Damen und Herren,
die beiliegende kleine Schrift beruht auf Tatsachen und wurde verfasst von Frau Eva-Maria Schmeling, Krankenschwester. Es handelt sich um ein Zeitdokument, das jeder Mensch versteht, der die Nachkriegszeit mit allen ihren Härten und Mängeln erlebt hat. Wie dankbar war man damals für jede Abwechslung. Gern überlässt Frau Schmeling Ihnen diese Niederschrift, bittet aber, auf keinen Fall die Presse zu beteiligen oder sonst Aufhebens von ihrer Person zu machen. Frau Schmeling ist fast 80 Jahre alt, leider nicht gesund. Der „Alexandra" immer Gute Fahrt, Wasser unter dem Kiel, guten Dampfdruck und Wasser im Standrohr.

Der Zweite Weltkrieg war endlich zu Ende, jedoch gehungert und gefroren wurde immer noch. Auch in der Diakonissenanstalt lebte es sich nicht besser als draußen in der Stadt.
Nach einem extrem kalten Winter ohne Heizmöglichkeit, folgte ein extrem heißer Sommer. In den Gärten verdorrte das Gemüse, in manchen Beeten kam die Saat gar nicht erst auf.
Eines Tages gab es wieder eine Zeitung, jedoch nur am Wochenende.
Eine Kollegin kam zu mir, sie wies auf eine Anzeige hin. Die Flensburger Schifffahrtsgesellschaft lud ein zu einer Seereise mit der Alexandra am kommenden Sonntag nach Kiel. Der Preis betrug 5 Reichsmark inklusive Mittagessen. Grünkohl sollte es geben. Ich war skeptisch. „Grünkohl – mitten im Sommer. Na, ich weiß nicht. Wir bekommen doch nur 10 Reichsmark im Monat."
Der Hunger war groß – Allerdings – und kaufen konnten wir uns nichts für unser Geld. Kein trockenens Brötchen, auch kein Stück Obst, um den Hunger zu stillen. Also, was soll's. Eine Seereise, dazu noch eine sättigende Mahlzeit. Wir fuhren mit.
An Bord war die Hitze erträglich. Mit Musik und Gesang verließ die Alexandra den Flensburger Hafen. Es war in der Tat eine sehr schöne Seereise. Zwischen 12 und 13 Uhr wurde das Mittagessen serviert. Uns schmeckte das Essen. Wir waren auch nicht verwöhnt. Zu dem Grünkohl gab es Speckschwarten, Schweinerippchen, die wir genussvoll abnagten. Eine Fleischmahlzeit kannten wir nicht mehr. Nun konnten wir uns endlich einmal richtig satt essen.
Nach dem Mittagessen bekamen wir eine Tasse Bohnenkaffee, das war ein enormer Luxus. Alle waren fröhlich.
Als wir in Kiel von Bord gingen, wurden wir von zwei Matrosen mit Händedruck verabschiedet. Sie fragten uns, wie denn das Essen geschmeckt habe. „Danke, sehr gut", war meine Antwort, „aber Grünkohl war es nicht." Da lachten beide, „Nein, es war eine Brennnesselmahlzeit." Ha, ha, ha...

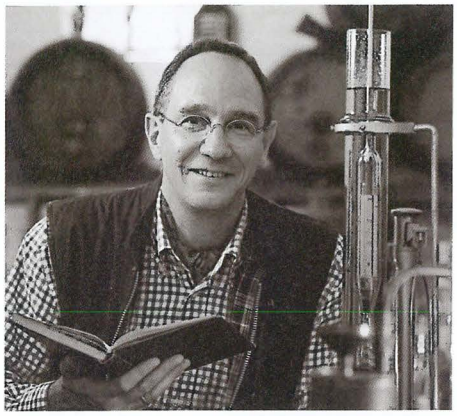
Übrigens...

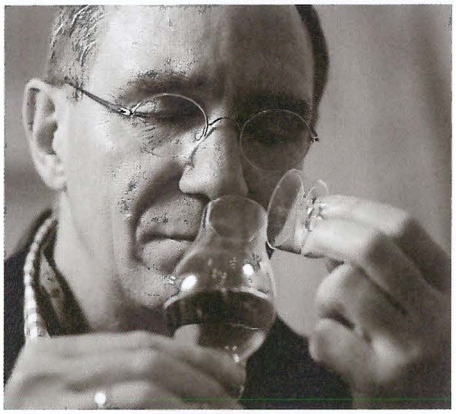
Wir freuen uns über Leserbriefe. Wenn Sie uns Wissenswertes zu Flensburgs maritimer Geschichte mitteilen wollen, Anmerkungen, Anregungen, Kritik oder Wünsche haben, schreiben Sie uns oder mailen Sie uns Absender anzugeben, sonst können wir die nicht abdrucken. Unsere Adresse finden Sie im Impressum auf Seite 30. Leserbriefe können aus Platzgründen gekürzt werden.

Und was ist ein Kokkedreng...?

Der Mensch lebt nicht vom Brot allein. Und der Fischer lebt nicht nur von Fisch, es dürfen auch warme Kartoffeln dabei sein. Als die Fischer aus Skagen (DK) zwischen den Weltkriegen ihr Fangrevier in die Nordsee zur Doggerbank verlegten, war man plötzlich mehrere Tage mit dem Kutter unterwegs, und die Fischer waren der vorgeschmierten Butterbrote schnell überdrüssig. Aber Kochen auf dem Kutter? Wo denn? Wie denn? Die ersten Versuche waren wohl ziemlich deprimierend, und so organisierten die Fischer eine Demonstration. Ziel: Sie wollten an den Kochkursen der Folkehojskole teilnehmen, die bis dahin den Frauen vorbehalten waren. Die Demo hatte Erfolg. Der eine oder andere Fischer lernte „Kochen". Die meisten schickten einen 13-14 jährigen Konfirmanden zum Kochkurs. Der musste dann mit auf See und wurde Kokkedreng, also „Kochjunge". Für ihn wurde auf Deck eine kleine Holzbude von ca. 1.20 x 1.40 m hinter dem Mast festgelascht. Das sog. Kochhaus. Einrichtung: Sitzbank, Kohleherd, Kanne, Pfanne und Topf. Das war sein Reich. Hier kochte er Kaffee, schälte Kartoffeln und versuchte, in der wildbewegten See sein Bestes zu geben. Wenn's nicht schmeckte, gab es „Mecker". *RP*

Kartoffeln schälen...





EIN ECHTER RUM-MACHER.

Als einer der letzten Destillateur-Lehrlinge in Flensburg hat Walter Braasch noch die ganz besonderen Qualitäten der alten Rum-Fabrikanten kennengelernt: die, die nicht über den Ladentisch verkauft und nur zu ganz besonderen Anlässen hergestellt wurden. Diese Rezepturen hat er nie vergessen – und in seinem Rum nach „altem Flensburger Chef-Rezept" zu neuem Leben erweckt. Probieren und genießen Sie ihn!

BRAASCH
WEIN- & RUMHAUS

Besuchen Sie unsere kleine Rum-Manufaktur in der Roten Straße!

BRAASCH RUM · ROTE STR. 26-28 · GROSSE STR. 24 · 24937 FLENSBURG · TEL. 0461 - 14 16 00 · *www.braasch.sh*