HAFENBLATT

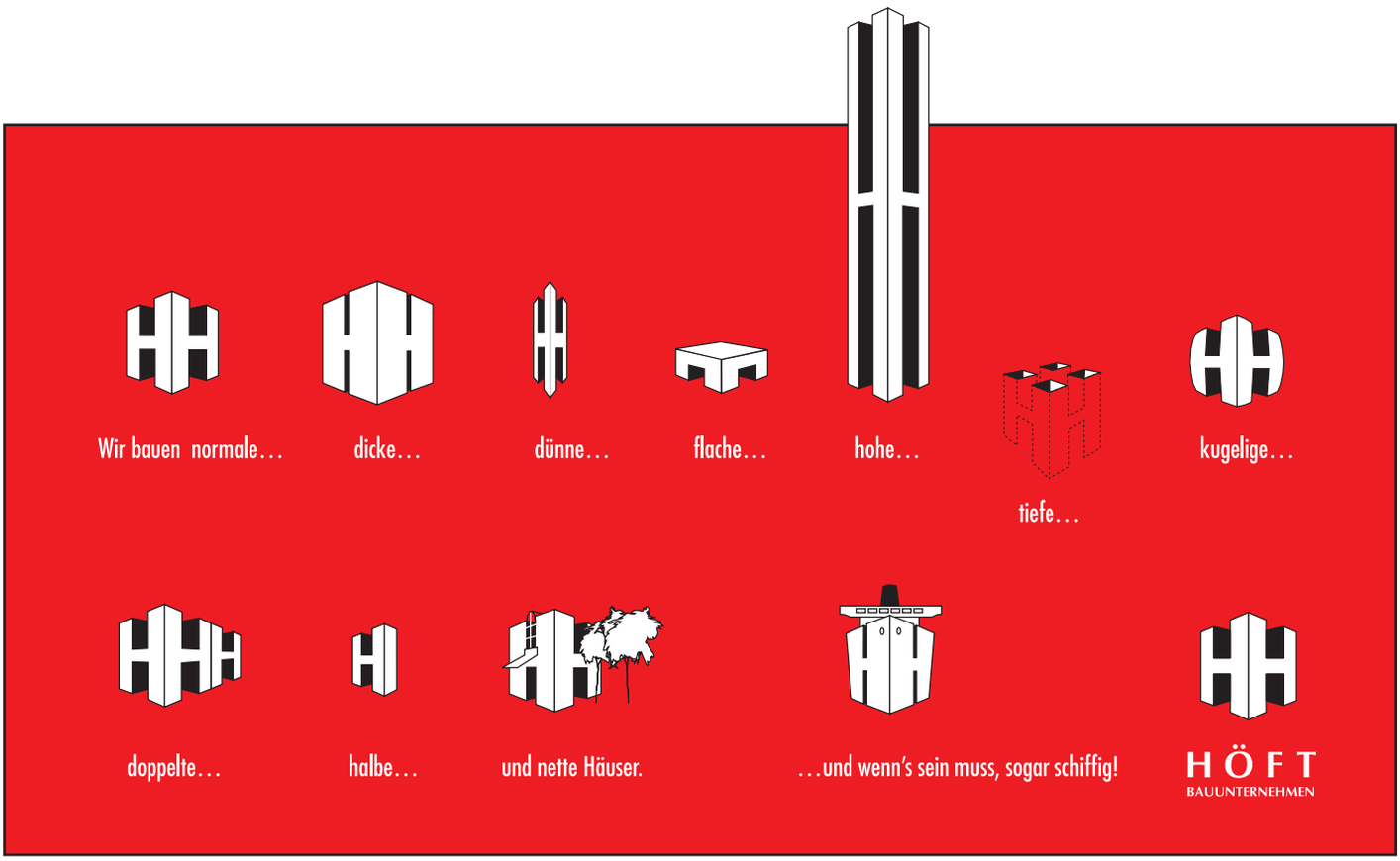
FLENSBURG HISTORISCH MARITIM

ISSN 1610-2827

FLENSBURG kommt

Auf nach Glückstadt, KONGELIG CLASSIC, Segelschiff GESINE, Hafenhütten, Untergang der HERA, Maritimes Netzwerk, KRAHN 1726, KORSAR, Sønderjylland und China, Farbengatt, maritime Termine...

Nr. 37 – Mai 2014



©RAINER PRÜSS

©RAINER PRÜSS

JACOB CEMENT® BAUSTOFFE

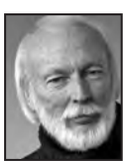
Öffnungszeiten: Mo-Fr 7-18 Uhr · Sa 7.30-13 Uhr, gucken kost' nix, Rat holen auch nicht. Außerdem jeden Sonntag von 13-17 Uhr Schautag (keine Beratung, kein Verkauf ... aber in Ruhe gucken.) Sie finden uns in 24937 Flensburg · Am Industriehafen 3. Sie können sich auch einen Beratungstermin holen. Fon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

FLENSBURG
HISTORISCHER HAFEN

Alle Vereine im Überblick	Tonne	4
Übersichtsplan	Tonne	5
Auf geht's nach Glückstadt, FLENSBURG holen	Tonne	6
Von Sønderjylland nach China, Museum Aabenraa	Tonne	8
Maritimes Netzwerk	Tonne	9
KONGELIG CLASSIC, Tradition und Moderne	Tonne	10
Segelschiff GESINE	Tonne	12
Hafenhütten	Tonne	14
Der Untergang der HERA	Tonne	16
Der Flensburger KRAHN von 1726	Tonne	18
Bildbetrachtung Kielholen	Tonne	22
Flensburger Impressionen	Tonne	23
Das ECMI im Kompagnietor	Tonne	26
Bücherschapp	Tonne	27
Klassische Yachten, Portrait KORSAR	Tonne	29
Farbengatt	Tonne	30
Veranstaltungen, Leserbriefe	Tonne	32
Impressum	Tonne	34

Liebe Leserin, lieber Leser …

große Dinge stehen ins Haus, oder besser gesagt ins und ans Wasser. Mit der Rum Regatta geht es los, das ist das Jahrestreffen der deutschen „Freunde des Gaffelriggs". Dann folgt am Wochenende darauf das TS-Pfingsttreffen der „Træskibs Sammenslutningen", also der dänischen Holzschiffszene. Ein Super-Ereignis. Zwei nationale Jahrestreffen so dicht beieinander an einem Ort, das klingt so unglaublich, dass die internationale Vereinigung EUROPEAN MARITIME HERITAGE ihre Jahrestagung in die Woche dazwischen platziert hat. Wahrhaft eine große Ehre, aber die EMH findet es auch fast unglaublich und vorbildlich, was hier bei uns passiert. In der Woche drauf folgt dann auch gleich die CLASSIC WEEK und das Wochenende darauf findet der Schlepper FLENSBURG zu seinem neuen Liegeplatz. Vier Wochenenden mit großen Ereignissen unter dem Titel TRADITIONSWOCHEN. Flensburg kann sich sehen lassen. Manch andere Stadt träumt von solcher Ballung historisch-maritimer Kompetenz. Wir freuen uns, dass die Früchte langjähriger ehrenamtlicher Arbeit auf diese Weise von allen Beteiligten geerntet werden können. Der historische Flensburger KRAHN von 1726 steht dabei im Mittelpunkt. Er ist das Symbol gebündelter Kräfte und darum steht er hier auch in der Heftmitte.
Wir wünschen viel Spaß beim Gucken und Lesen!



Rainer Prüß

Wir bedanken uns bei den Flensburger Unternehmen, die mit ihrer Anzeige die Herausgabe des Hafenblattes ermöglichten.

…mehr erfahren Sie unter
www.historischer-hafen.de

FLENSBURG
HISTORISCHER HAFEN

Der HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG ist der Name für ein Ensemble von verschiedenen maritimen Vereinen und Organisationen. Sie restaurieren historische maritime Substanz und halten die Schiffe in Fahrt.
Sie organisieren auch die historisch maritimen Veranstaltungen wie Rum Regatta, DampfRundum, Apfelfahrt, Kongelig Classic usw.
Organisatorische Einheit ist die gemeinnützige GmbH HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG.

In Flensburg entstand innerhalb der letzen 30 Jahre ein einmaliges Ensemble fahrender historischer Segel- und Dampfschiffe, einer lebendigen Museumswerft und einem Schifffahrtsmuseum. 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 europäischem Kontext einzigartig ist.

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 Dampfer oder Segelschiff fahren, oder einfach das knarrende Holz, den Geruch von altem Tauwerk und die Atmosphäre historischer Seefahrt genießen.

www.historischer-hafen.de

Museumshafen Flensburg e.V.
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“, Der Museumshafen will die traditionell in der Ostsee, in Belten und Sunden, im Kattegat und Skagerrak beheimateten Schiffstypen erhalten und der Öffentlichkeit präsentieren, insbesondere die segelnden Berufsfahrzeuge der Revier- und Küstenfahrt, d.h. kleine Frachtsegler, Fischereifahrzeuge sowie Dienstfahrzeuge, wie z.B. Zoll-, Lotsen- und Rettungskutter.

Museumshafen Flensburg e.V.
Herrenstall 11
24939 Flensburg

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

Spendenkonto
Nord-Ostsee Sparkasse
Konto 8000 719
BLZ 217 500 00

Dampfer „Alexandra“
Das 1908 in Hamburg erbaute Schiff wurde 1975 wegen Unrentabilität außer Dienst gestellt. Der „Förderverein Salondamfer Alexandra“. Der Fördeverein erhält 1986 von der Fördereederei den Dampfer geschenkt und verpflichtet sich, ihn wieder vollkommen instand zu setzen und fahrtüchtig zu erhalten. Seit nun mehr als 20 Jahren arbeiten die Crewmitglieder vom Heizer bis Kapitän ehrenamtlich am diesem Satzungsziel. Seit 1990 ist im Denkmalbuch des Landes eingetragen und steht als erstes fahrendes, mit Dampf getriebenes, historisches Schiff in Schleswig-Holstein unter Denkmalschutz.

Förderverein „ALEXANDRA“
Schiffbrücke 22 | 24939 Flensburg
Postfach 16 16 | 24906 Flensburg
Tel. am Liegeplatz 0461 17190
während d. Fahrt 0171 3164007

Spendenkonto Förderverein:
Nord-Ostsee Sparkasse
Konto 88 005 889 · BLZ 217 500 00

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

Flensburger Schifffahrtsmuseum
Flensburg ist eine alte Hafen- und Handelstadt. Im Schifffahrtsmuseum erfährt man alles über den Hafen und die Kaufmannshöfe, über Kaufleute und Reeder, über Werften und Schiffe, über Tauwerk und Takellage, über Maschinen und Motoren, über Maschinisten und Kapitäne und ihren Alltag an Bord – von der Förde bis nach Westindien und zurück über die sieben Weltmeere… Die Ausstellungen bieten ein Erlebnis für alle Sinne. Stationen zum Ausprobieren, Anfassen, Schauen, Hören und Staunen machen den Museumsbesuch zu einer spannenden Entdeckungsreise für kleine und große See(h)leute gleichermaßen.

Flensburger Schifffahrtsmuseum
Schiffbrücke 39 | 24939 Flensburg
fon 0461 85 29 70
schifffahrtsmuseum@flensburg.de
www.schifffahrtsmuseum.flensburg.de
www.facebook.com/schifffahrtsmuseum.flensburg

Öffnungszeiten:
Di.-So. 10:00 - 17:00 Uhr
Eintritt: Erwachsene: 6,–
Kinder unter 18 Jahren frei!

Spendenkonto Förderverein:
Nord-Ostsee Sparkasse
Konto 272 329 · BLZ 217 500 00

Klassische Yachten Flensburg e.V.
Im Januar 2005 wurde der Verein Klassische Yachten Flensburg ins Leben gerufen. Ziel des Vereins ist es, das Konzept Historischer Hafen mit einer Darstellung der Entwicklung des Segelsports in der Westlichen Ostsee weiter zu komplettieren, denn der Regattasport wurde hier 1855 mit der ersten Regatta in der Westlichen Ostsee begründet. Gesammelt und präsentiert werden Yachten, die für die Entwicklung in diesem Revier typisch waren. Auch hier sind die Schiffe in Privatbesitz und werden von den Eignern in privater Initiative ohne Fördermittel restauriert und in Fahrt gehalten.

Klassische Yachten Flensburg e.V.
c/o Kay Peters
Küsterlücke 29
24943 Flensburg

fon 0461 18 29 439
www.k-y-flensburg.de

Spendenkonto
Nord-Ostsee Sparkasse
Konto 17 10 14 25
BLZ 217 500 00

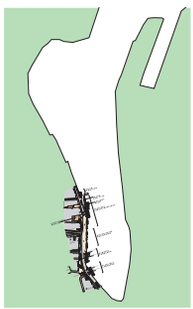
Museumswerft Flensburg gemeinnützige GmbH
Die Museumswerft betreibt einen Ausstellungs- und Werkplatz für traditionelle Tätigkeiten der maritimen Arbeitswelt und für historische Segelschiffe. Auf der Werft werden Segel- und Arbeitsboote dieser Region restauriert und nachgebaut. Es handelt sich um offene Arbeitsboote der Förde- und Küstenfischerei, kleine Frachtsegler und Smakke-Jollen. So schafft die Museumswerft Arbeits- und Fortbildungsplätze für Jugendliche und Langzeitarbeitslose. Jugendliche und Schülergruppen werden durch praktische Tätigkeit an die maritime Arbeitswelt herangeführt.

Museumswerft Flensburg
gemeinnützige GmbH
Schiffbrücke 43-45
24939 Flensburg

fon 0461 18 22 47
fax 0461 18 22 48

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

Flensburger
Hafen

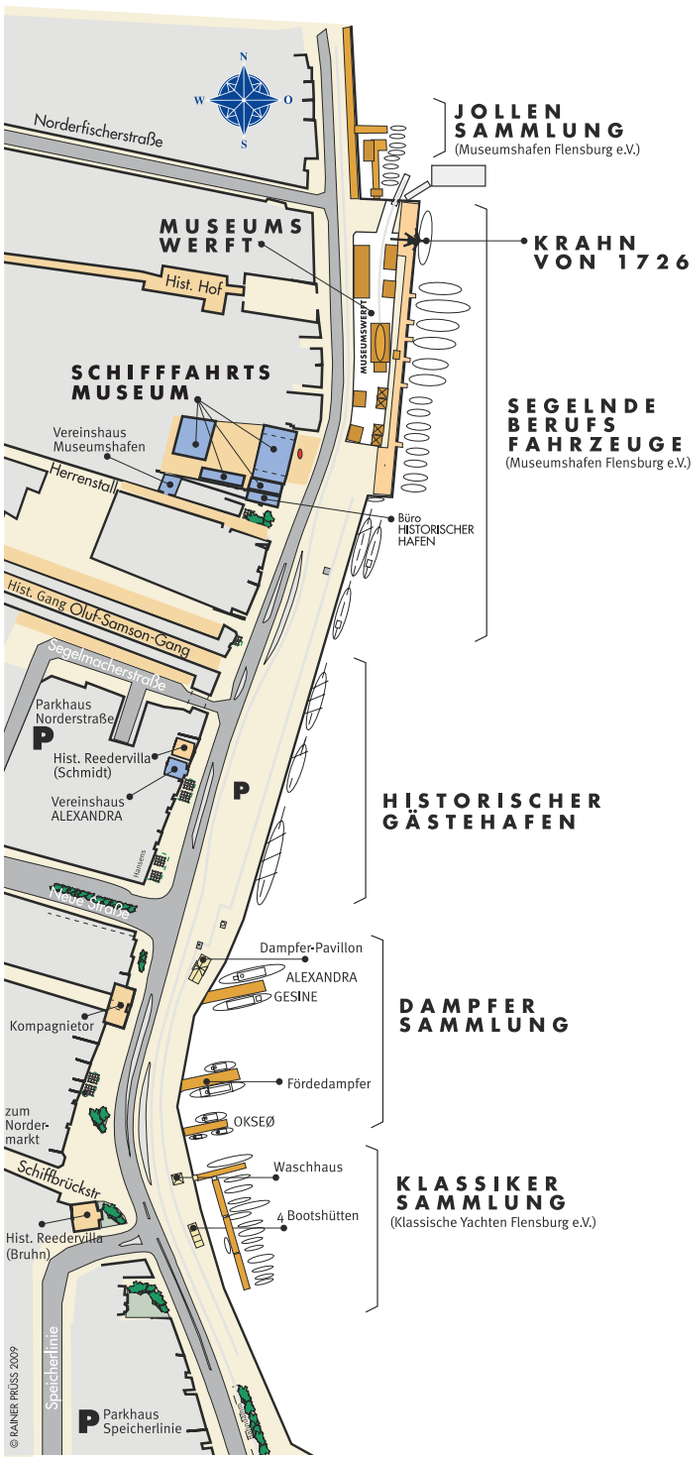


Übersichtsplan

Der HISTORISCHE HAFEN liegt an der Westseite des Hafens vor der Häuserzeile der Flensburger Altstadt mit ihren vielen historischen Gängen und Höfen.
Es gibt Parkmöglichkeiten in den nahegelegenen Parkhäusern „Speicherlinie“ und „Norderstraße“. Sie folgen einfach dem Parkleitsystem.

Eine Promenade führt von der südlichen Hafenspitze direkt am Wasser entlang.
Sie können alle Bereiche fußläufig erkunden.
Die einzelnen Sammlungen sind mit einführenden Texten beschildert.

FLENSBURG
HISTORISCHER HAFEN



Am Nordende des Historischen Hafens liegt der „Lüttfischerhafen“ mit seiner Jollensammlung. Hier liegen historische Jollen (kleine Boote), die traditionell in der Region beheimatet waren. Sie dienten zur Fischerei, zum Warentransport und als Fährboote für Menschen und Tiere.

Hier am Nordende des „Bohlwerks“ steht auch ein Nachbau des hölzernen „KRAHN von 1726“.
Er hat das Flensburger Stadtbild bis 1889 geprägt. Mit Hilfe dieses KRAHNs wurden den Schiffen die Masten eingesetzt.

Die Flensburger Höfe gehören zum historischen Hafen. Hier wurden die Schiffsladungen angeliefert, „unten“ am Wasser in den Speichern gelagert, in den Seitenflügeln der Höfe verarbeitet, und „oben“ an der Parallelstraße im Geschäftshaus verkauft.

Am hölzernen Bohlwerk präsentieren sich ca. 15 Schiffe, „Segelnde Berufsfahrzeuge“.
Das sind Frachtsegler, Fischereifahrzeuge, Zoll-, Lotsen- und Rettungskutter von 1880 - 1950. Sie stammen aus den Revieren der Ostsee, Belte und Sunde, Kattegat und Skagerrak.

Hinter dem hölzernen Laufsteg der „Segelnden Berufsfahrzeuge“ liegt die „Museumswerft“. Hier werden historische Schiffe restauriert und nachgebaut.
Hier wird gezeigt, mitgewirkt und ausgebildet.

Das Schifffahrtsmuseum, die „Schatzkiste“ des Historischen Hafens. Schiffsbilder, Schiffsmodelle, Navigationsinstrumente, die Geschichte von Zucker, Rum und Sklaverei, Dampfmaschinen, das große Stadtmodell von 1600, die Knotenwerkstatt usw.

Der Historische Hafen wird oft von historischen Schiffen aus anderen Häfen von Nord- und Ostsee besucht. Sie finden ihren Liegeplatz am Kai des „Gästehafens“.

Zur DAMPFERSAMMLUNG gehört Deutschlands letztes seegehendes Passagier-Dampfschiff, die ALEXANDRA, gebaut 1908, das Frachtschiff GESINE von 1924, die kleine hölzerne Inselfähre OKSEØ von 1928, die Barkasse SOLITÜDE und andere Maschinengetriebene Fahrzeuge.

Auf der Förde begann 1855 der Regattasport in der „Westlichen Ostsee“. In der Sammlung „Klassische Yachten“ liegen ca. 20 z.T. 100 Jahre alte „Lustsegler“, konstruiert und gebaut für die Freizeitsegelei. Sie dokumentieren die Entwicklung des Segelsports.

www.historischer-hafen.de

Auf nach Glückstadt...

Es qualmt und zischt. Genug Kohlen an Bord, um den alten Schlepper aus Glückstadt abzuholen und gebührend zu begleiten. Und nicht immer gibt es die Gelegenheit, daran teilzuhaben.

Seit mehreren Jahren führt das Dampfschiff Alexandra alle zwei Jahre eine Fahrt durch den Nordostseekanal auf die Elbe durch. In den letzten Jahren wurden Fahrten nach Hamburg durchgeführt. Da der „Schlepper FLENSBURG“ am 20.06.2014 in Glückstadt dem Historischen Hafen übergeben wird, ist es selbstverständlich, dass die alte Dame ihn in diesem Jahr in Glückstadt abschleppen wird. Am 21.06.2014 wird er im Historischen Hafen seinen neuen Liegeplatz in der Dampfersammlung erhalten.

Für unsere diesjährigen Langfahrten haben wir ein schönes Programm ausgearbeitet. Die Alexandra wird am Donnerstag den 12. Juni die erste Etappe von Flensburg nach Rendsburg zurücklegen. Hierbei haben Gäste die Möglichkeit auf der achtstündigen Tour die Flensburger Förde, die westliche Ostsee bis in die Kieler Förde hinein und das Schleusen in Holtenau verbunden mit der Kanalfahrt bis nach Rendsburg mitzuerleben. Die Zweite Etappe führt dann von Rendsburg nach Glückstadt. Dabei können die Gäste ebenfalls den Nordostseekanal erleben verbunden mit der Natur und den vorbeiziehenden Schiffen die den Nordostseekanal passieren. Hierbei handelt es sich immerhin um die meist befahrenste künstliche Wasserstraße der Welt. Nachdem die Alexandra die Schleuse in Brunsbüttel passiert haben wird, fährt das Schiff weiter nach Glückstadt. Mit dem Hochwasser wird sie dann dorthin einlaufen. Danach gibt es noch die Möglichkeit 2 Stunden lang die bekannten Matjestage in Glückstadt zu besuchen, bevor es mit dem Bus wieder nach Flensburg geht. In Glückstadt wird die Alexandra an den Matjestagen am Samstag und am Sonntag teilnehmen. Bei Matjes und Bier oder bei Kaffee und Kuchen können die Besucher der Matjestage die Gastfreundlichkeit des alten Dampfschiffes und seiner Besatzung genießen.

Am Wochenende darauf werden die nächsten Fahrten angeboten.

Wer möchte mit ?

Am Freitag den 20. Juni haben die Gäste die Möglichkeit auf der Alexandra beziehungsweise auf dem Schlepper FLENSBURG von Glückstadt über die Elbe durch den Nordostseekanal bis nach Rendsburg zu fahren. Am Samstag den 21. Juni wird die Alexandra die Fahrt von Rendsburg bis nach Kiel zur Kieler Woche anbieten. Sie wird dann in Kiel zur Kieler Woche ein paar Tage bleiben und Fahrten zu den Regatten auf der Kieler Woche anbieten.

Auf dem Schlepper FLENSBURG kann man ebenfalls wieder mitfahren. Die Fahrt am 21.06. führt dann von Rendsburg nach Flensburg. Hier wird die FLENSBURG schon auf der Flensburger Förde durch die Schiffe des Historischen Hafens empfangen. Die segelnden ehemaligen Fischereifahrzeuge und Frachtsegler des Museumshafens, sowie die Klassischen Yachten und die Schiffe der Dampfersammlung werden der FLENSBURG entgegenfahren, um sie auf ihren neuen Liegeplatz zu lotsen. Hier soll der Schlepper dann am Abend des 21. Juni gebührend mit Musik und Köstlichkeiten vorgestellt werden.

Für alle Fahrten, mit Ausnahme der Regattabegleitfahrten in Kiel, auf der Alexandra und auf der Flensburg sind Bustransfers von und nach Flensburg einkalkuliert. Die Verpflegung an Bord wie Getränke, Suppe und Kuchen werden zu auskömmlichen Preisen auf den Schiffen angeboten. Also alles in allem viele Möglichkeiten mit der ALEX oder der FLENSBURG schöne Fahrten zu erleben.

Die Alexandra ist dafür auch wieder in dieser Wintersaison durch die Besatzung gut vorbereitet worden. Sie hat in erste Linie in Eigenleistung Wartung und Pflege am Schiff selbst durchgeführt. Die Außenhaut wurde frisch lackiert, in den Bilgen wurde Rost entfernt, sowie der blanke Stahl konserviert, die Hölzer wurden lackiert beziehungsweise erneuert.

FLENSBURG holen !

Schon die letzten zwei Jahre haben wir versucht besonders viele Instandsetzungsarbeiten hier in Flensburg umzusetzen, da wir im Hafen auf unserem Liegeplatz mit unserem ehrenamtlichen Personal und Flensburger Firmen diese Arbeiten kostengünstiger und flexibler durchführen können als in einer Werft. Aus diesem Grund ist zukünftig vorgesehen die mobile Werkstatt, die mit dem Schlepper Flensburg aus Glückstadt kommen wird, in unsere Winterarbeiten mit einzubeziehen. Hierbei handelt es sich um zwei 20-Fuß-Werkstattcontainer, die analog zu den bestehenden Hütten am Hafen mit Holzschalung verkleidet sind. Hier können Schlosserarbeiten durchgeführt werden. Weiter ist die Werkstatt mit Entsorgungseinrichtungen wie einer Ölauffangstation und einem Ersatzteillager für die Antriebsmaschine der Flensburg ausgestattet. Wir setzen große Hoffnungen in diese Werkstatt, um eben noch effektiver und kostengünstiger Wartungs-, Pflege- und Instandsetzungsarbeiten an unseren Schiffen umzusetzen.

Fahrplan für die Kanalfahrten und die Kieler Woche der ALEXANDRA

Tag	Fahrt	Abfahrt in Flensburg	Ankunft in Flensburg	Erw. / Ki.
12.06.2014	Flensburg – Rendsburg	Schiffbrücke 08.00	17.00	40 € / 20 €
13.06.2014	Rendsburg – Glückstadt	ZOB 08.00	21.00	60 € / 30 €
14.06.2014	Open ship in Glückstadt			
15.06.2014	Open ship in Glückstadt			
20.06.2014	Glückstadt – Rendsburg	ZOB 07.00	17.00	60 € / 30 €
21.06.2014	Rendsburg – Kiel	ZOB 08.00	16.00	60 € / 30 €
22.06.2014	Regattabegleitfahrt in Kiel	10.00 bis 14.00		25 € / 15 €
23.06.2014	Regattabegleitfahrt in Kiel	10.00 bis 14.00		25 € / 15 €
25.06.2014	Regattabegleitfahrt in Kiel	10.00 bis 14.00		25 € / 15 €

Termine für den Schlepper FLENSBURG

20.06.2014	Glückstadt – Rendsburg	ZOB 07.00	17.00	60 € / 30 €
21.06.2014	Rendsburg – Flensburg	ZOB 08.00	19.00	60 € / 30 €

Buchen können sie im Büro des Fördervereins Salondampfer Alexandra und im Büro Historischer Hafen Flensburg unter den Telefonnummern 0461 / 21232 oder unter 0461 / 18291801

Frank Petry

Von Sønderjylland nach China

Sonderausstellung im Schifffahrtsmuseum Apenrade

Das Schifffahrtsmuseum in Apenrade zeigt bis zum 14. September 2014 eine Sonderausstellung, die sich mit den maritimen Beziehungen zwischen Sønderjylland und China beschäftigt. Seit etwa 1850 liefen Schiffe der Region, darunter viele aus Apenrade und Løjt, Häfen an der chinesischen Küste wie z.B. Macao, Shanghai oder Hongkong an. Die monatelangen Schiffsfahrten sowie die Aufenthalte in den Küstenstädten und der Kontakt mit der fremdartigen Kultur sind u. a. in zahlreichen Kapitänsbildern, Schiffsmodellen und Seemannssouvenirs dokumentiert. In Briefen und Tagebüchern schilderten Kapitäne und ihre zum Teil mitsegelnden Frauen ihre Erlebnisse zur See wie z. B. Windstille und Wassermangel; aber auch die Angst vor Piratenüberfällen und der illegale Handel mit Opium spielen eine Rolle.

China, das lange Zeit ein weitgehend abgeschottetes Land gewesen war, musste sich im Lauf des 19. Jahrhunderts mit fremden Mächten im eigenen Land lernen zu arrangieren und verlor nach den sogenannten Opiumkriegen die Hoheit über einige seiner wichtigsten Häfen, darunter auch Hong Kong, das unter britische Herrschaft kam.

Für die Seeleute aus Apenrade, Sønderborg und Flensburg an Bord ihrer schnellen und zuverlässigen Segelschiffe boten sich unter diesen Bedingungen gute Verdienstmöglichkeiten und seit der Mitte des 19. Jahrhunderts liefen immer mehr Schiffe aus der Region Häfen in China an. 1881 schickte der Apenrader Dampfschiffsreeder Michael Jebsen (1835-1899) mit dem Schiff „Vorwärtz“ sein erstes Dampfschiff nach China und dieses fuhr fortan u. a. mit Reis aus Bangkok und Saigon nach Kanton und Hong Kong. Bald segelte eine Flotte von 14 Dampfern der Reederei Jebsen in diesen Gewässern und diese wurden wegen der an das Apenrader Stadtwappen angelehnten Reedereiflagge mit den drei Makrelen auf blauem Grund schnell als „three piecee fish“ bekannt. Sein Sohn Jacob (1870-1941) gründete 1895 zusammen mit Heinrich Jessen (1865-1931) die Firma Jebsen & Co., zunächst als Agentur für die Reederei Jebsen. Gleichzeitig beteiligte sich die Firma am Import und Export und es gelang ihr früh, andere Betriebe und Firmen auf dem chinesischen Markt zu vertreten. Dazu zählt seit 1897 die Badische Anilin- und Soda-Fabrik (BASF), der später Robert Bosch, Beck´s Bierbrauerei und Daimler Benz folgten.

KULTURHISTORIE AABENRAA
SØFART & BYHISTORIE

MUSEUM SØNDER JYLLAND

Großes Modell einer Dschunke

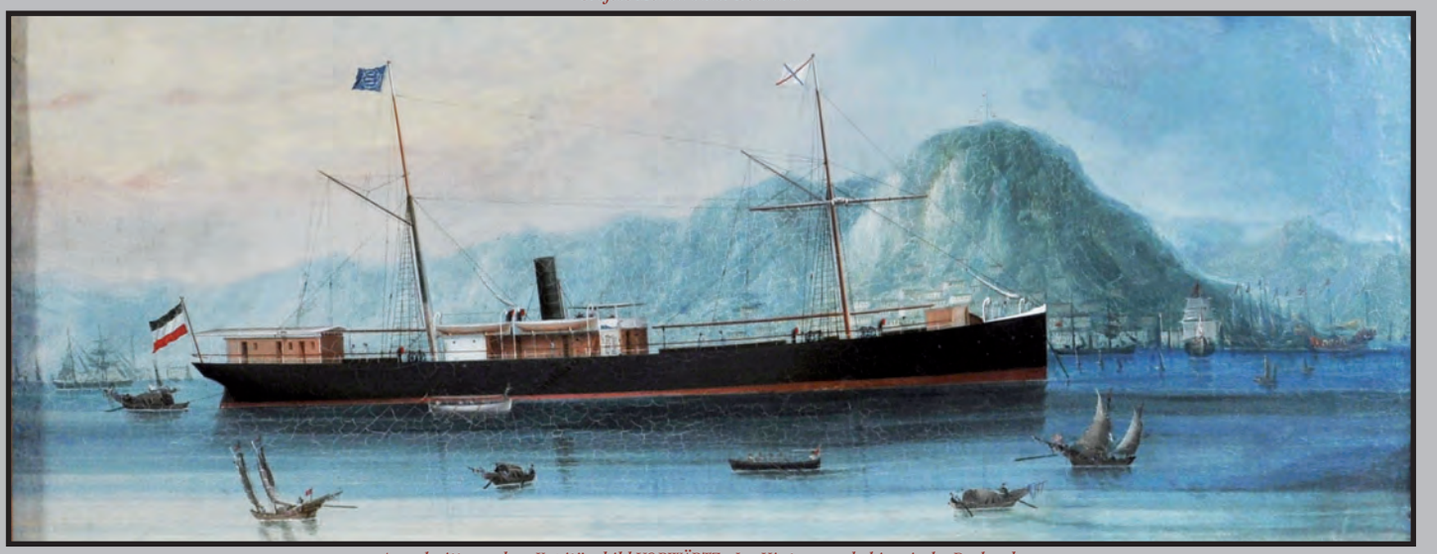
In der Ausstellung ist u. a. ein Kapitänsbild des Dampfers „Vorwärtz“ sowie die Reedereiflagge mit den drei Makrelen zu sehen.

Ein Highlight der Ausstellung ist das große Modell einer chinesischen Dschunke, die rechtzeitig zur Ausstellungseröffnung von den Konservatoren des Museum Sønderjylland, zu dem auch das Museum in Apenrade gehört, restauriert worden ist.

Für Kinder gibt es außerdem vom 30. Juni bis zum 3. August die Möglichkeit, in der Chinaausstellung auf Entdeckungsreise zu gehen und einen Drachen zu basteln. Im Lauf des Sommers beteiligt sich das Museum außerdem an Veranstaltungen wie dem Werfttag auf Kalvø am 17. August (siehe auch: www.calloe.dk), dem Segelevent „Kongelig Classic von 1855“ mit Hafenfesten in Flensburg, Sønderborg und Apenrade (28.-31. August) und veranstaltet eine Reihe von maritimen Stadtwanderungen (jeweils Mittwochs um 19 Uhr in den Wochen 24-33). Gruppen sind jederzeit herzlich willkommen und wir bieten auch gerne deutschsprachige Führungen durch die Ausstellungen an.

Stefanie Robl Matzen

Museum Sønderjylland - Kulturhistorie Aabenraa
H.P. Hanssens Gade 33, 6200 Aabenraa (DK)
Tlf. + 45 74 62 26 45
aabenraa@museum-sonderjylland.dk
www.museum-sonderjylland.dk/aabenraa.html
Öffnungszeiten: 1.9. - 31.5.: 13-16 Uhr / 1.6. - 31.8.: 10-16 Uhr
Montags geschlossen.
Eintritt: Erwachsene: 30 kr (ermässigt: 25 kr). Kinder frei.
Gruppenführungen (auch auf Deutsch)
nach Vereinbarung auch außerhalb der Öffnungszeiten.



Ausschnitt aus dem Kapitänsbild VORWÄRTZ . Im Hintergrund chinesische Dschunken

Netzwerktreffen auf dem historischen Boden des Ziegeleimuseums Catherinesminde, von wo einst die Jagten, Galeassen und Tjalken die Ziegel nach Kopenhagen oder Hamburg schafften.

Das maritime Netzwerk: Stürmische Gehirne im Einsatz

Besonders schöne Orte leisten sich ja manchmal den Luxus einer langen Anreise. In die vornehme Zurückgezogenheit des Ziegeleimuseums Catherinesminde hatten sich die Netzwerk-Teilnehmer Anfang April zurückgezogen, um über ihre weitere Zusammenarbeit zu beraten.

Über zu wenig Einsatz kann sich das Netzwerk Maritimes Erbe nicht beklagen. Über 30 Museen und Vereine sind bisher dem Aufruf gefolgt, sich zu beteiligen. Durch eine Fragebogenaktion konnte gezeigt werden, welche thematische Vielfalt sich unter dem Sammelbegriff „Maritim“ verbirgt. Auf einem ersten Workshop im November 2013 wurden erste Ideen entwickelt und auch den weiten Weg nach Catherinesminde zum zweiten Workshop nahmen 17 engagierte Netzwerker auf sich.

Das Ziegeleimuseum, das sich der Industriegeschichte Dänemarks allgemein und der jahrhundertealten Ziegelproduktion im Besonderen widmet, macht auch deutlich, wie wichtig die Pflege des maritimen Erbes ist. Denn, so wurde es in dem Vortrag des Museumsleiters Torben Vestergaard deutlich, ohne Schiffe kein Transport der tonnenschweren Ziegelwaren in alle Welt. Von der Flensburger Förde aus, deren Küste bis ins 20. Jahrhundert hinein von Ziegeleien dicht besiedelt war, gingen die gelben und roten Quader ins gesamte dänische Reich, den Ostseeraum und nach Übersee, so dass sich eine eigene Werftindustrie den Bedingungen der Ziegelproduktion und -verschiffung anpasste.

Aber wie soll das aussehen und funktionieren, so ein Netzwerk, im Internetz und ganz konkret bei Land und Leuten? Stefanie Robl, Leiterin des Schifffahrtsmuseum Apenrade, gab Einblicke in die Arbeit eines Netzwerkes mit dem lustigen Namen „Sjøfartspulje“, wobei „pulje“ eben nichts anderes bedeutet als das, was jedes Netzwerk braucht: Einsatz. 40 Museen, die sich in Dänemark mit dem Thema Seefahrt beschäftigen, taten sich zusammen und präsentieren nun ihre gemeinsame Arbeit auf dem Internetportal udkigsposten.dk. Auf einen Blick findet man hier Ausstellungen und neue Bücher zum Thema Seefahrt, eine Karte, die anzeigt, wo die Museen liegen und natürlich eine Liste aller historischen Schiffe, für deren Erhalt sich die Museen einsetzten. Außerdem treffen sich die Teilnehmer zweimal jährlich und machen Reisen zu maritimen Orten in ganz Europa. Eine schöne Inspiration für die weitere Arbeit hier im deutsch-dänischen Grenzgebiet, wo eine zweisprachige Website entsteht.

Das Maritime Erbe soll sich aber nicht in den Weiten des Netzes verlieren, sondern auch auf Erden ordentlich werken. Und welche Veranstaltung eignet sich da besser als die historische Regatta Kongelig Classic, mit der alljährlich auf die „Flensburg Regatta“ von 1855 aufmerksam gemacht wird? Wie die Netzwerkarbeit, so wird auch die Regatta aus den Mitteln des Interreg 4A Projektes der Europäischen Union gefördert und so ergibt sich die schöne Möglichkeit, die Sehleute, die Ende August in die Region kommen, um die schönen Schiffe zu gucken, auch auf die Vielfalt der maritimen Szene zu verweisen.

Bisher gehören zum Programm die Spielmeile und die Ausstellung zur Geschichte des Segelsports. Der Workshop bot die Möglichkeit, mit gleichgesinnten weitere Ideen zu entwickeln. Wie wäre es wenn sich eine mobile Werft in den Städten Flensburg, Sonderborg und Apenrade zeigt oder wenn große Jahreszahlen an Land auf die über 2500 jährige Geschichte des Bootsbaus hinweisen? Auch eine Reepschlägerbahn, wo Besucher ihr eigenes Tau herstellen können, stieß auf große Zustimmung, so stürmte es aus den Gehirnen und bei weiteren Treffen sollen die Punkte weiter ausgebaut und geplant werden.

Bevor alle auseinander gingen, gab es schließlich noch die Gelegenheit, seine Höhepunkte der Saison vorzustellen. Dazu gehört natürlich der mit Spannung erwartete Kongress der European Maritime Heritage, der eine schöne Möglichkeit bietet, das Netzwerk wieder zu versammeln, aber auch Haithabu hat diesen Sommer Einiges zu bieten. An der Schlei baut Kai Zausch mit einigen Mit-Wikingern ein Drachenboot – mit den Techniken, die damals üblich waren. Wieder eine Möglichkeit, einen schönen Ort direkt am Wasser zu besuchen.

Vincent Büsch

Bootsbaumeister Eggert C. Benzon aus Nykøbing,Falster DK

Regattasegler vor der Brücke in Kollund, um 1900. Von Beginn an organisierte der Flensburger Segel-Club alljährlich im Mai eine Regatta vor Kollund, an der bis 1894 auch Fischerboote teilnahmen. Den hier liegenden Booten mit dem niedrigen Freibord und dem langen Klüverbaum ist die Ähnlichkeit zu Eggert Benzons CAROLINE anzusehen. (FSC Archiv)

K O N G E L I G C L A S S I C

DER MEISTER SCHNELLER BOOTE

1849 ließ der erst 24-jährige Eggert Benzon sein erstes Schiff zu Wasser. Der Schoner THOR war für seine Zeit länger und schlanker als üblich. Nach weiteren Aufträgen wurde der dänische Finanzminister auf ihn aufmerksam und beauftragte ihn 1853 mit dem Bau des neuen Flaggschiffes der Zollkreuzerflotte. Beim Entwurf der ARGUS orientierte sich Benzon an dem Schoner AMERICA von George Steers. Die AMERICA hatte 1851 gegen eine Flotte von englischen Rennyachten eine Wettfahrt um die Isle of Wright gewonnen hatte. Nach ihr ist der America's Cup, eine der berühmtesten Regatten der Welt, benannt.

Eggert Benzons Boote waren oft das Ergebnis seiner Experimentierlust. 1848 baute er einen Segler mit versenkbarem Kiel. Aus seiner Feder entstammen die Prototypen für segelnde Berufsfahrzeuge, die Jahrzehnte die dänischen Küsten prägen sollten. Seine Zollkreuzerjagten mit rundem Heck lehrten die Schmuggler das Fürchten. Seine auf Falster gebauten Jagten CASTOR und POLLUX waren Vorbilder für eine Bauweise, die die Kleinschifffahrt für ein halbes Jahrhundert dominieren sollte. Auch der Marstallschoner geht auf Entwürfe von Eggert Benzon zurück.

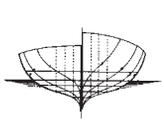
Eggert Benzon war der erste Konstrukteur, der Segelschiffe nur für den Freizeitgebrauch entwarf. Bei der Flensburg Regatta von 1855 lag die von ihm gebaute COSAK vorne, als sie in einer Bö kenterte. Drei Personen verloren bei diesem tragischen Unfall ihr Leben. Die COSAK wurde aber gehoben und startete auch bei späteren Regatten.
Seine CAROLINE errang als Regattaboot Berühmtheit.

KUTTER CAROLINE

Die von Eggert Benzon entworfene und für seinen Bruder Konsul C.B. Benzon gebaute CAROLINE gewann 1866 die Regatta bei Nyborg in der Gruppe der Decksboote. Die Regatta war der erste Segelwettkampf, der nur für „Lustfahrzeuge" ausgeschrieben war. Im Gegensatz zu den stabilen Berufsfahrzeugen waren bei der CAROLINE die Spanten weiter auseinandergebaut. Der Kutter hatte eine Segelfläche von 125 Quadratmetern und maß 12,70 Meter in der Länge über alles. An der Gaffelnock des Großsegels hängt die Flagge mit der Nummer. Diese Nummern sollten der Jury helfen, die Boote voneinander zu unterscheiden. (Aus: Jan Ebert, Danske Lystbåde)

SCHMAL, TIEF UND SCHNITTIG ODER BREIT, SCHARF UND FÜLLIG?

Ausgehend von den Vermessungsformeln wie der Thames Tonnage Formel waren in England extrem schmale Yachten mit großem Tiefgang gebaut worden (links). Diese Bauweise entsprach nicht Eggert Benzons Vorstellungen von einem seetüchtigen und stabilen Fahrzeug. Tatsächlich waren diese „Plank on Edge"-Kutter mit ihrem fast V-förmigen Rumpf für die Crew eher ungemütlich. Benzon bevorzugte breite Rumpfformen, mit denen das Boot durch eine größere Fläche ruhiger im Wasser liegt, wie hier bei seinem Bornholmer Lachsboot VAAR.
(Abb. rechts oben aus: Jan Ebert, Danske lystbåde; Abb. rechts unten aus: Einar Olufsen, Hvide Sejl)



VB

Regattasegler der KONGELIG CLASSIC 2013. Der große Schoner SKYTHIA ist der dritte Nachbau des berühmten Schones AMERICA, der 1851 bei einer Wettfahrt um die Isle of Wright alle englischen Yachten hinter sich gelassen hatte, und nach dem der berühmte Americas Cup benannt wurde. Hier mitten im Startfeld von Schärenkreuzern, Folkebooten, Lachskuttern, allen Arten von Klassischen Yachten und ehemaligen Arbeitsbooten. Ein buntes Gewusel und nicht nur ein Wettkampf um den Sieg, sondern es geht um's Dabeisein.

K O N G E L I G C L A S S I C

KC 1855

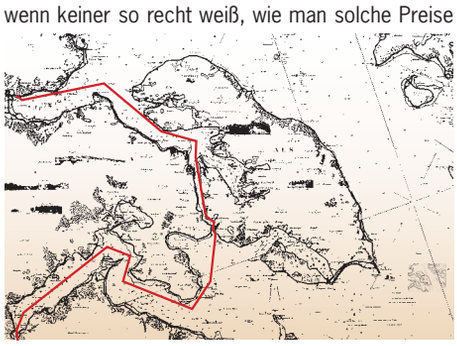
28.- 31. AUGUST 2014

FLENSBURG · SØNDERBORG · AABENRAA

Tradition und Moderne...

Es ist wieder soweit, kaum hat die Segelsaison begonnen, ist die KONGELIG CLASSIC schon wieder in aller Munde. Und dabei geht es nicht nur um die Böenwalze, die im letzten Jahr dem Regattafeld auf der Außenförde heftig zu schaffen machte, und die einigen Seglern die Segel zerriss. Nachhaltig geblieben ist in den Köpfen auch die gute Stimmung bei diesem in mehrfacher Hinsicht „grenzüberschreitenden" Ereignis.

Die Skeptiker waren doch in der Mehrzahl sehr angetan vom gemeinsamen Feld der ehemaligen Arbeitssegler und der Klassischen Yachten. Das reinste Augenfutter für die Teilnehmer und auch für die Sehleute in Aabenraa, Sønderborg und Flensburg. Die Regattaregeln wurden jetzt den jeweiligen Bedürfnissen und Gewohnheiten der RACER und der CRUISER weiter angepasst (auf den ehemaligen Berufsschiffen kennt man keine Regattaregeln – bei „Los" gehts los!). In diesem Jahr ist wieder Aabenraa als Zielhafen dran und nach dem Start in Flensburg pausiert die ganze Flotte in Sønderborg. Zeit zum Feiern und Kraft tanken für die zweite Etappe. Die zwölf maritimen Spielstationen erfreuen sich nicht nur bei den Landgästen großer Beliebtheit, denn manche Mannschaft hat sich am Spill und beim Wurfleinenwerfen kräftig ins Zeug gelegt. Auch die unzähligen Trinkhörner kommen sehr gut an, auch wenn keiner so recht weiß, wie man solche Preise



denn an die Bordwand nageln soll. Kong Frederik VII hätte sicher seine Freude an dem Vergnügen, das 1855 als „Flensburger Regatta" auf der Flensburger Förde den Regattasport in der Westlichen Ostsee begründete. Der Wettstreit um das schnellste Schiff hat zu allen Zeiten die Bootsbauer nach Optimierungen suchen lassen, und nicht nur Eggert Benzon hat hier beispielhaftes geleistet. Auch Namen wie Utzon, Hansen, Oertz, Miglitsch oder Nissen haben sich auf der Ostsee um den Segelsport verdient gemacht. Diese Region hat eine beispielhafte maritime Geschichte und steht nicht nur für „grenzenloses" Segeln, sondern auch für „grenzenloses" Vergnügen und „grenzenlose" Begegnungen.

Aabenraa – Sønderborg – Flensburg, hier geschehen durchaus bemerkenswerte Dinge. Ein echtes Bermuda-Dreieck in der deutsch-dänischen Südsee, und dabei ganz ungefährlich... *RP*

Nr. 19/28

Deutsches Reich.

A 2.

Seefahrtsbuch

für

Peter Stürm

aus Neuenwalde

Ausgestellt

Neuenwalde am 7. Februar 1928

Das Seemannsamt.

2

Beschreibung des Inhabers.

Vor- und Zunamen: Peter Heinrich Stürm

Geburtsort: Neuenwalde

Wohnort: Neuenwalde

Jahr und Tag der Geburt: 1895, 18. April

Gestalt: Schlank Gesicht

Haare: Blond

Besondere Kennzeichen: keine

Ergebnis der Untersuchung auf

Farbenblindheit: ohne

Sehvermögen: gesund

Unterschrift des Inhabers:

Peter Stürm

Nach Feststellung der Identität wird Namens beglaubigt. Ein zweckmäßiges Lichtbild ist auf Seite 3 geheftet.

Peter Stürm

durch Ziffern und Unterschrift von Blatt 115

Wilhelmshaven, den 7. 2. 1928

Das Seemannsamt

i. A.

22

Inhaber ist angemustert als Bestmann

auf dem Segel- Dampf- Schiffe Gesine

Heimatshafen Hamburg

Registerhafen Hbg.

geführt von 8 4. 1/4 3

gegen eine Heuer von 20.– monatlich

für die Reise Küstenfahrt

Zeit noch unbestimmt

Der Dienstantritt erfolgt am 10. 12. 28

Als Liegeplatz (Meldeort) ist angegeben Altona

Dem Inhaber sind laut Musterrolle seit der letzten Abmusterung zur Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung anzurechnen (siehe Seite 4):

a) für militärische Dienstleistungen ..... Wochen,

b) für bescheinigte Krankheiten ..... Wochen.

Inhaber ist laut Vereinbarung — auf sein Verlangen — in der höheren, seiner Dienststellung nicht entsprechenden Lohnklasse ____ zu versichern.

Altona, den 5ten Dez 1928

Das Seemannsamt.

Die Anmusterung ist unterblieben, weil

23

Inhaber hat auf dem Segel- Dampf- Schiffe Gesine

während der Reise Fahrt von 8

nach Küstenfahrt

in der Zeit vom 10. 12. 28.

bis zum 15. 6. 29.

[Dienstzeit: 6. Monate 5. Tage]

als Bestmann gedient.

Dem Inhaber sind für die Zeit vom ____

bis ____ für ____ Beitragswochen Beiträge

für die Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung zur Lohnklasse ____

insgesamt ____ ℳ von der Heuer abgezogen.

____, den ____ten ____ 19____

Unterschrift des Kapitäns:

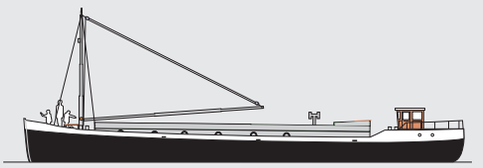
Fr. Krause

Die vorstehende Unterschrift wird beglaubigt und die erfolgte Abmusterung hiermit vermerkt.

Altona, den 5ten Aug 1929.

Das Seemannsamt.

Die Anmusterung ist unterblieben, weil



Wundersame Entdeckung: Das „Segelschiff" GESINE

Als es in unseren Besitz gelangte, war es klar: „Motorgüterschiff" war amtlich eingetragen, aber manchmal kann man jüngeren Papieren nicht trauen, denn plötzlich gab es ein altes Foto und ein zugehöriges Seefahrtsbuch.

Manche Dinge passieren zufällig. Zwei Segler trafen sich 2009 bei einer Regatta in Langballigau. Einer von ihnen war Frank Petry, Geschäftsführer vom HISTORISCHEN HAFEN und Hafenkapitän. Der andere war der Lehrer Horst Stüven aus Kauslund, und der sagt: „Ihr habt doch da jetzt die GESINE. Auf dem Schiff ist mein Vater gefahren. Ich hab sogar noch Fotos und das Seefahrtsbuch!". Unglaublich. Kurze Zeit später gab es den Austausch und schon lagen die Kopien vor. Schön, so etwas als Beleg zur Schifffahrtsgeschichte vorliegen zu haben. Das illustriert den Lebensweg eines Schiffes und erzählt etwas über das Leben an Bord. Später hingen die Kopien im neu eingerichteten Büro vom HISTORISCHEN HAFEN. Alle sahen drauf und freuten sich. GESINE im Hafen von Altona. Ein schönes Bild, wie die drei Männer für den Photographen Aufstellung genommen haben. Der Moses steht offenbar auf den Webeleinen der Wanten. Das Ganze könnte auch am Bohlwerk spielen. Es ist die gleiche hölzerne Konstruktion, und – Wunder oh Wunder – GESINE als „Weißer Schwan". Das ist doch ein richtiger Hingucker. Und alle guckten hin. Selbst das Seefahrtsbuch wurde bestaunt. Dabei ist die Schrift für manchen ja nicht richtig mehr zu entziffern, denn wir sind die sog. lateinische Ausgangsschrift oder Ähnliches gewohnt, aber Fraktur? Sütterlin?, oder was mag das sein?

So hingen die Kopien lange Zeit an der Pinnwand, bis jemand ganz genau hinsah und das schier Unglaubliche bemerkte. Da stand doch tatsächlich „Inhaber hat auf dem Segel/Dampf Schiffe Gesine während der Reise/Fahrt von...Küstenfahrt in der Zeit von..." Unzutreffendes galt es zu streichen. Gestrichen war das Wort „Dampf". GESINE war als Segelschiff tituliert. Waas??? Es folgten irritierte Blikke auf das Foto, und erst nun wurde klar, vor den beiden Männern war am Vorstag unter einer Persenning offenbar eine Fock angeschlagen und am Mast zeigte sich das typische Bild eines ebenfalls mit einer Persennig eingehüllten Großsegels. Nach Lage der Dinge offenbar ein Gaffelsegel, denn der erste Teil der Persenningoberseite ist absolut gerade, weil er auf einer Gaffel aufliegt. Niemand hatte es bemerkt, wohl weil es für uns ein vertrauter Anblick war. Nähere Recherchen ergaben dann, ja, GESINE hatte einen Motor, der leistete aber nur 55 PS. Damit konnte man ernsthaft nicht so recht was bewegen, aber es reichte, um bei leichten Winden Fahrt zu machen, jedenfalls auf Flüssen und Kanälen. Im Seefahrtsbuch steht aber auch „Küstenfahrt", und da half ein Segel natürlich beträchtlich. Jedenfalls bei raumem und achterlichem Wind. Auf See schonte die Besegelung aber auf jeden Fall den kleinen Motor und sparte natürlich den Diesel-

sprit, denn schon damals wurde mit jedem Pfennig gerechnet. Solche Schiffe sind in Flensburg auch noch nach 1945 bis in den Hafen reingesegelt. Sie durften aber wegen der Sicherheitsbestimmungen nur bei bis zu vier Windstärken die offene See befahren, und die beginnt auf der Flensburger Förde an der Linie Leuchtturm Kalkgrund-Kegnæs. Wenn es stärker blies, lagen die Schiffe oft bis zu einer Woche im Flensburger Hafen, um besseres Wetter abzuwarten.

Bei näherer Beschäftigung mit der Geschichte wurde immer mehr deutlich. GESINE hat Binnen- und Küstenfahrt gemacht, konnte also alle Waren überall hinbringen, z. B. von Altona über die Elbe rein in die Stör nach Itzehoe, dann durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Kiel und über die Ostsee in die Förde nach Flensburg. Dabei war es egal, ob Kohle, Korn oder Kartoffeln. Wenn ein solches Schiff aber küstennah die Nord- oder Ostsee befuhr, dann brauchte der Schipper ein richtiges Kapitänspatent. Das konnte man nur erwerben, wenn man auch auf einem Segelschiff seine Fahrenszeit geleistet hatte. Angehende Kapitäne mussten also ihre Ausbildung auch auf Schiffen wie die GESINE machen, denn nicht jeder wollte mit Großseglern über den Atlantik. Diese Regelung galt bis zum Untergang der Viermastbark PAMIR im Jahre 1957. Dann wurde diese Anforderung als nicht mehr zeitgemäß abgeschafft.

GESINE galt also 1928 noch als Segelschiff. Irgendwann ist dann doch wohl ein größerer Motor eingebaut worden. Der hat nun 100 PS und ist ein Deutz 6 Zylinder. Im Vergleich zum Vorgänger ein wahres Kraftpaket. Dazu musste das Achterdeck neben dem Brückenhaus angehoben werden, aber wie man auf dem Foto oben unschwer erkennen kann, hat diese kleine Veränderung das Brückenhaus mit den vorgelagerten Lüftungs- und Stauklappen nicht verändert. Es sieht noch heute so aus. Der alte Motor soll übrigens im Museum von Wischhafen stehen. Wir werden uns das angucken.

Am 2. Weihnachtstag im letzten Jahr erhielt GESINE dann Besuch. Die ganze Familie hat das Schiff von „Opa Stüven" angesehen, damit die Urenkel auch noch was über Uropa Peter Heinrich Stüven erfahren. Wie das Seefahrtsbuch ausweist, wurde er in Hemm als Jung mit blauen Augen geboren. Das Seefahrtsbuch hat er 1925 für 2 Mark und 40 Pf. als Einwohner von Kleinwörden im Seemannsamt Neuhaus a.d. Oste (Nebenfluss der Elbe, gegenüber von Brunsbüttel) erhalten, wo man wohl auch feststellte, dass er nicht farbenblind war und ihm ein genügendes Sehvermögen bescheinigte. Das Seemannsamt Hamburg/Finkenwärder hat dann zwei Jahre später sogar bestätigt, dass er tatsächlich er ist, und dass sein Lichtbild ihn nachweislich zeigt.

Im Dezember 1928 musterte er als „Bestmann" bei Kapitän Jon Krause auf der GESINE an. Ihr Heimathafen war Hamburg. Ein „Bestmann" war ein erfahrener Matrose und gehörte zur Decksmannschaft. Er durfte anstelle eine Steuermanns Seewachen übernehmen, ohne ein Patent zu besitzen. Bei so kleinen Schiffen war der Kapitän meistens der einzige Patentinhaber. Alles andere wäre zu teuer geworden. Wohin die Reise ging, war nach Auskunft des Seefahrtsbuches „unbestimmt", aber eingetragen war „Küstenfahrt", und er sollte 20 Mark monatlich erhalten. Ein karger Lohn, zumal einiges Geld natürlich für den Pfeifentaback draufgeht, und wie man auf dem Foto oben sieht, hat Peter Heinrich einen „Knösel" im Mund, und wie es sich gehört, ganz lässig die Hände in der Tasche. Warum auch immer, er musterte im Juni 1929 wieder ab. Das Seemannsleben war zu diesen Zeiten in der Küstenfahrt oft bewegt. Nicht jeder Kapitän hatte zu jeder Zeit Ladung. Man heuerte an, wo man gebraucht wurde. Aber ohne diese Fahrenszeit auf der GESINE wüssten wir nichts von Peter Heinrich Stüven, und ohne seinen Sohn wir wüsten nicht, dass GESINE eine Segelschiffszeit hinter sich hat. So kommen die Dinge manchmal auf merkwürdigen und zufälligen Wegen zusammen. Wir bedanken uns vom HISTORISCHEN HAFEN jedenfalls bei Horst Stüven für diese geschichtliche Erhellung und würden uns freuen, wenn auch andere Menschen auf diese Weise etwas zur einen oder anderen Schiffsgeschichte beitragen können. Vielleicht erhält GESINE ha nun auch wieder ein Vorsegel. So als kleines Zitat aus der Vorgeschichte. ALEXANDRA hat ja auch mal eine Fock getragen, aber das war wohl mehr das Misstrauen gegen die Abhängigkeit von einer Dampfmaschine. Es war ja schon unglaublich genug, dass Eisen schwimmt.

Rainer Prüß

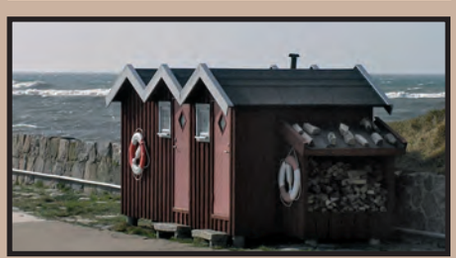
HAFENHÜTTEN

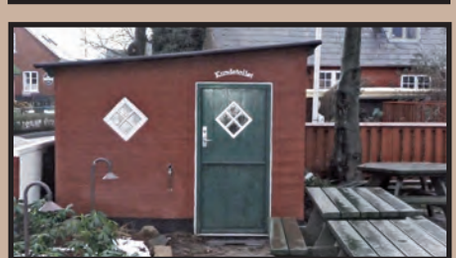
Sie gehören überall zum Hafenbild. Hütten in allen Varianten. Seit Jahrhunderten erfüllen sie ihren Zweck als einfachste Aufbewahrungs- oder Arbeitsbuden. In simplen Konstruktionen, meist aus Holz zusammengenagelt und mit einem Pappdach versehen, schützen sie vor Wind und Wetter. Sie sind die selbstverständlichsten Gebäude in jedem Hafen.

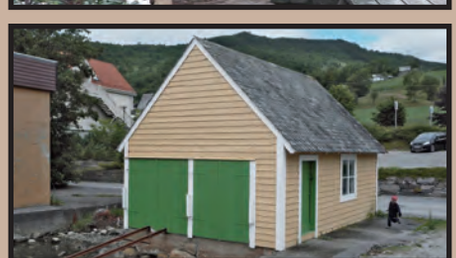
KEIN HAFEN OHNE BRETTERBUDEN

Das Wort „Hütte“ ist schon aus dem 9. Jahrhundert belegt und die Sprachwissenschaftler meinen, es käme aus dem indogermanischen Wort „hud“, also etwas zu hüten oder zu behüten. Hut drüber. Der Hut hütet ja, so ist er jedenfalls gedacht. Er soll den Kopf behüten, schützen. Und die Hütten um die es hier geht, schützen natürlich auch. Sie schützen die zum Trocknen aufgehängten Fischernetze und das gesamte Fanggeschirr wie Reusen, Angeln, Ketscher usw. Oder sie schützen die Ausrüstung von kleinen Booten, die Ruder, Paddel, Riemen oder Segel. Das könnte sich ja sonst leicht verflüchtigen und versehentlich in andere Hände gelangen. Eine Hütte kann auch die Winde schützen, mit der die Boote aufgeslippt werden, damit die Technik im Regen nicht rostet. Oder sie schützt den Toilettensitz bzw. den dort Sitzenden vor unerwünschten Einblicken. Schutzbedarf gibt es genug, und so waren die Häfen schon zu allen Zeiten voller Hütten. Für Architekten sind Hütten keine regulären Gebäude, sondern eher nicht so richtig ernst zu nehmende Provisorien. Keine echte Aufgabe für Architekten. Trotz dieser Verweigerung gibt es richtig schöne Hütten. Oder gerade deshalb? Wie auch immer. Und oft geht es wie mit vielen Provisorien, sie sind lange haltbar, und manche hölzerne Bude hat einen gemauerten Schuppen um Jahrzehnte überlebt. Hütten halten was ab, und bei stabiler Bauweise auch was aus. Darum gibt es ja auch auf Schiffen Hütten als Decksaufbauten, und das ist durchaus traditionell. Jedenfalls in gemäßigter Anzahl und Form. Wird das Maß in Art und Menge überschritten, so wird ein solches Schiff in den Altschiffsschiffern gerne als „Hüttendampfer“ bezeichnet, auch wenn es nicht dampft. Dampfen oder qualmen tut es höchsten auf der ALEX oder in der Eisenhütte beim Verhütten des Eisens. Das hat dann tatsächlich mit der Hütte zu tun, denn das „Verhütten“ des Eisens fand zunächst in Hütten statt. Daraus hat sich der Name abgeleitet.

Eigentümlicherweise sehen Hütten in Nordeuropa und Nordamerika ziemlich ähnlich aus.Oft ist die „Bretterbude“ abgedeckt mit einer einfachen schrägen mit Dachpappe benagelten Platte, von der das Regenwasser ablaufen kann. Ein sogenanntes „Pultdach“ wie bei einem Lesepult. So etwas Einfaches braucht man, wenn Hafengäste kommen. Eine Hütte, wie sie auf der dänischen Nordseeinsel Fanø im Hafenort Nordby zu finden ist. „Kundetoitet“ steht über der Tür, und ausgestattet ist die Hütte mit den traditionellen Fanø-Fenstern, damit man nicht im Dunkeln sitzt (5.v.o.). Manchmal ist das Dach auch wie bei einer Schiffshütte leicht gewölbt, wie bei der ganz oben abgebildeten Hafenhütte am Kai des schwedischen Mölle Hamn auf der Halbinsel Kullen. Meist jedoch wird es gekrönt von einem ein „Zeltdach“, also zwei zusammengestellte Flächen, die einen durchgehenden Giebel bilden. Aber ein Zeltdach kann sogar wie eine Pyramide spitz zulaufen, wie beim sandgelben Waschhaus der Sammlung der Klassischen Yachten im Flensburger Historischen Hafen. Kleine einfache Zeltdächer werden traditionell auch gerne aufgereiht, wie hier auf dem Foto zu sehen ist (3.v.o.). Diese drei gekoppelten Hütten stehen auf der Mole in Lerhamn, einem kleinen







Hafen ebenfalls an der schwedischen Westküste oberhalb Helsingborg. Aber auch im Fischereihafen im dänischen Faborg finden sich diese Hütten in einer Sechser-Koppelung (4.v.o.). Diese aufgereihten Hütten sind traditionell an allen vier Ecken lose auf Feldsteinen aufgelegt. „Fliegende Bauten“ nennt das die Bauordnung, also nicht fest fundamentiert. Mantafahrer nennen das sicher „höhergelegt“, gegen nasse Füße. Die Flensburger Baubehörde wollte das so locker nicht genehmigen, darum haben die vier gelben Hütten der Klassischen Yachten in Flensburg einen sehr massiven Betonsockel. Bei Sichtachsenhinderung hätte man sie sonst auch leicht ein Stück weiterrollen können. Aber trotz der massenweise am Hafen auftretenden blauen Pfähle gehören sie nicht zur Kategorie „Pfahlbauten“ (2.v.u.).

Richtig „Fest gemauert in der Erden...“ stehen auch die Hütten, die die mechanischen Winden zum Aufslippen von Booten gegen die Witterung schützen. Davon sind hier zwei abgebildet. Die FIRE FLY Hütte mit Pultdach (2.v.o.) steht in den USA im legendären maritime Museum „Mystic Seaport“, und die unten abgebidete Grüntor-Hütte verrichtet in Norwegen ihren Splipdienst. Wie man die Norweger kennt, wird mit dieser gelben Hütte nicht nur die Winde geschützt, drinnen steht sicher auch irgendwo ein Tischchen mit ein paar Stühlen, damit das Aufslippen der Boote trockenen Hauptes begossen werden kann. Was sein muss, muss sein.

Aber Hochwasserschutz geht auch anders. Wie auf dem Foto ganz unten zu sehen, haben einfallsreiche Köpfe das Modell „Schwebehütte“ erfunden. Diese hängt im Yachthafen von Newport zwischen New York und Boston an der Ostküste der USA. Ganz traditionell mit Zeltdach gebaut und die Wände mit Zedernschindeln wetterfest belegt, schwebt die Hütte zwischen zwei Duckdalben hoch und trocken. An der Tür ein Plakat, es verweist auf eine Regatta der klassischen 12mR Yachten, wie sie auch in Flensburg stattfindet. Eine besonders schöne Hütte fand sich in Skelskør, ein kleiner netter Hafen unterhalb Korsør. Hier rätselt man zunächst über Sinn und Zweck der Hütte, aber ein Blick in das kleine Fenster verrät, worauf man steht: Es ist eine hölzerne Wiegeplattform, und die Hütte beherbergt den entscheidenden Waagebalken, um zu wiegen, was denn der Pferdewagen bringt als Ladung für den Frachtsegler. Im Foto links oben sieht man hinter dem Fensterglas gut das dunkle Schiebegewicht auf dem Pendelbalken der Waage. Schöne Architektur. Passend zur Bauaufgabe, im besten Sinne „maßvoll“. Und die Farbgebung der Hütten? Alles ganz traditionell. Entweder dunkel „gepöhnt“ mit Holzteer, wie bei Bens Fischhütte am Flensburger Bohlwerk und bei der Dreidachhütte beim Lüttfischerhafen am Nordende des Bohlwerks (linke Seite unten), oder aber Ochsenblut Rot, wie die meisten skandinavischen Arbeits- und Lagerhütten. „Ørkengul“, also Wüsten- oder Sandgelb ist die skandinavische Alternative, die oft auch für leichte Freizeit und Badehütten verwendet wird. Darum auch dieser „lustvollere“, sonnige Ton bei den Flensburger Klassischen Yachten. Keine Arbeitsschiffe, sondern „Lystsejler“.

Rainer Prüß

Längstes Grab Englands (30 m) in Veryan

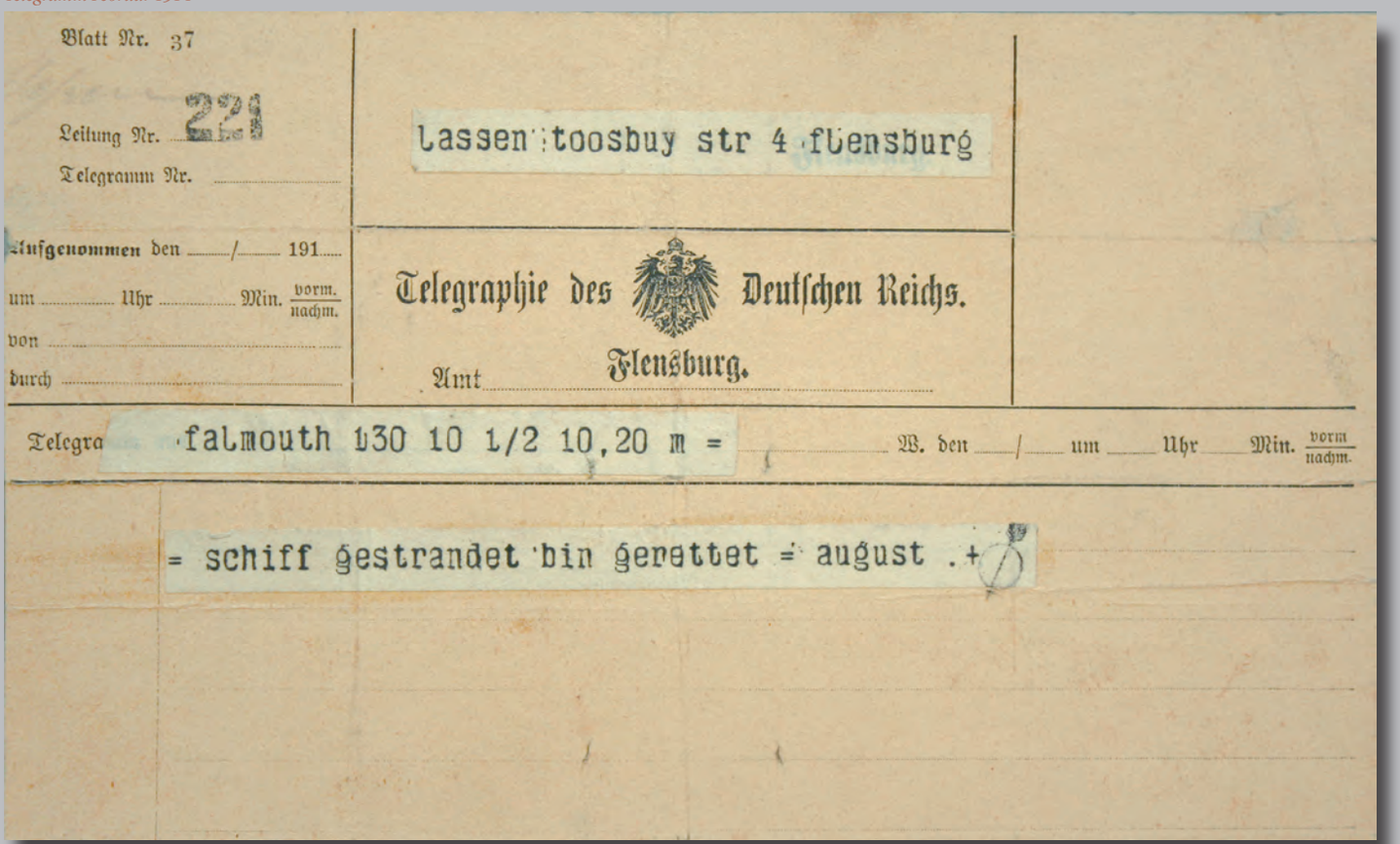
Überlebender Flensburger Matrose August Lassen

Schiffsportrait HERA

Felsen GULL ROCK, Veryaner Bucht

Rettungsboot BOB NEWBON

Telegramm Februar 1914



Blatt Nr. 37

Leitung Nr. 221

Telegramm Nr. .....

Aufgenommen den ...../..... 191.....

um ..... Uhr ..... Min. vorm. / nachm.

von .....

durch .....

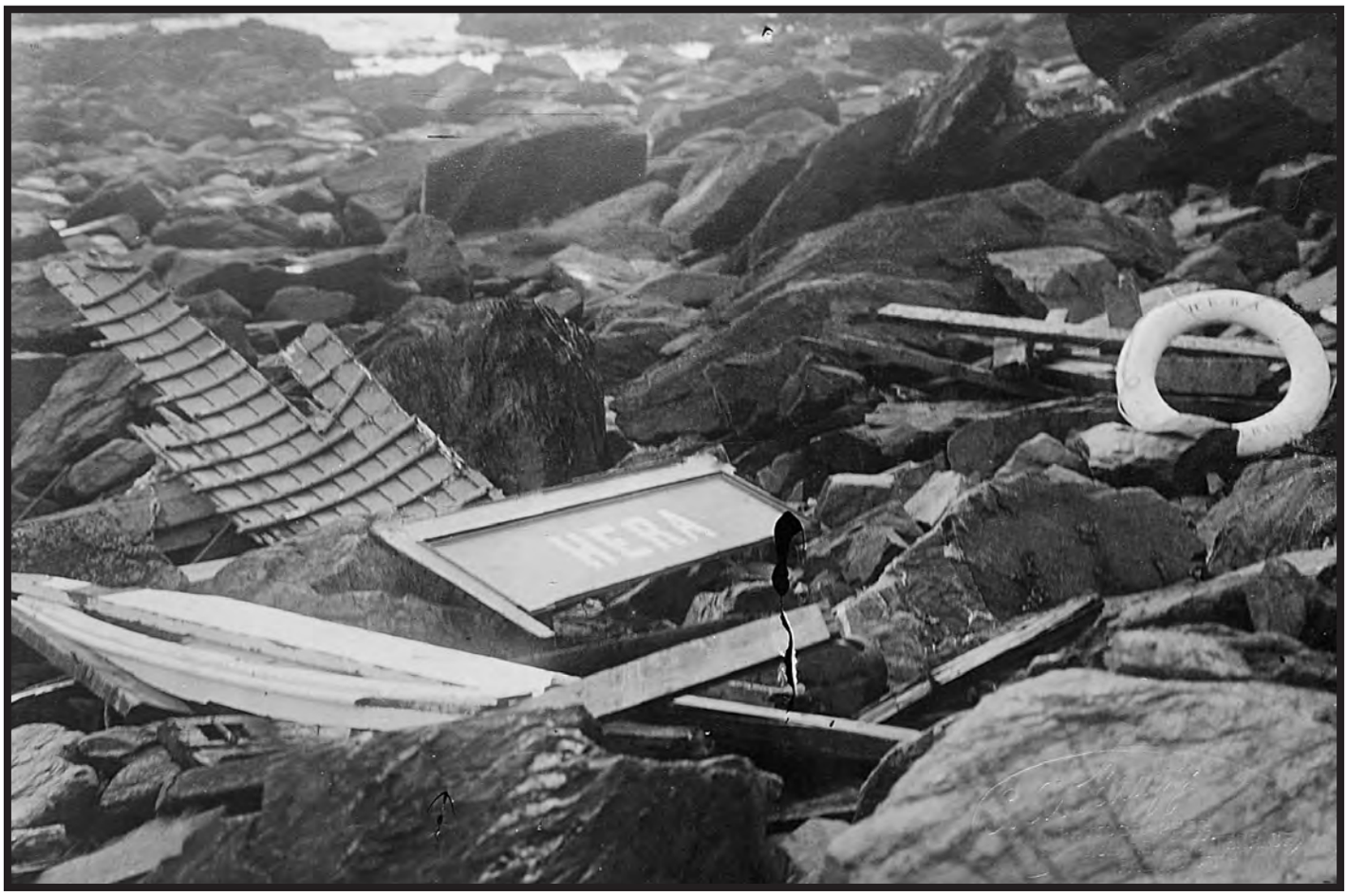
lassen toosbuy str 4 flensburg

Telegraphie des Deutschen Reichs.

Amt Flensburg.

Telegra falmouth 130 10 1/2 10,20 m = ... W. den ...../..... um ..... Uhr ..... Min. vorm / nachm.

= schiff gestrandet bin gerettet = august .+



schiff gestrandet bin gerettet · august

Erinnerung an ein dramatisch tragisches Schiffsunglück

In der Nacht zum 1. Februar 1914 sank die Hamburger Viermastbark HERA vor der Südküste Cornwalls. Nur fünf der 24 Crewmitglieder wurden gerettet, darunter war der Flensburger Matrose August Lassen. 15 der Ertrunkenen sind auf dem Friedhof der Gemeinde des kleinen Dorfes Veryan beigesetzt. Die Leiche von Kapitän Johann Peter Lorenzen wurde nach Deutschland geschickt. Drei der ertrunkenen Seeleute wurden nie gefunden. Das Grab der HERA-Opfer ist 98 ft lang (30 m) und gilt als längstes Grab Englands. Am Wochenende des 1. und 2. Februars 2014 gedachte die Gemeinde Veryan anlässlich des 100. Jahrestages des Unglücks den Opfern, aber auch der mutigen Rettungscrew, die ihr Leben bei der Bergung der Gestrandeten eingesetzt hatte. An den Gedenkgottesdiensten und Feierlichkeiten nahmen knapp 500 Menschen teil. Auch wir möchten den Jahrestag zum Anlass nehmen, um an das tragische Ereignis zu erinnern, das in der Geschichte der Seefahrt zwar nur eines von unzähligen Schiffsunglücken markiert, als Einzelfall jedoch die Dramatik und Tragik der tödlichen Gefahren des Meeres spürbar macht.

Was genau ist in jener stürmischen Nacht geschehen? Die HERA hat am 1. November 1913 mit einer Salpeterladung den chilenischen Hafen Pisagua verlassen und ist auf dem Weg nach Falmouth "for order". Sie soll also den britischen Hafen an der Südküste Cornwalls als Zwischenstation anlaufen, um hier ihr endgültiges Ziel zu erfahren. Der Segler wird von Kapitän Johann Peter Lorenzen aus Schleswig geführt. Im englischen Kanal gerät die HERA in einen schweren Sturm. Am Mittag des 31. Januar 1914 glaubt der Kapitän, ungefähr 15 Seemeilen südlich von Falmouth zu sein – ein folgenschwerer Irrtum. Die HERA ist bereits an ihrem Ziel vorbeigefahren. Kurz vor Mitternacht rammt das Schiff den Felsen Gull Rock in der Veryan Bucht und sitzt mit dem Vorderschiff fest. Es gibt keine Hoffnung für die Bark. Kapitän Lorenzen lässt Raketen und Blaufeuer abbrennen sowie zwei Kanonenschüsse abfeuern. Tatsächlich werden die Notsignale an Land bemerkt, doch es wird noch mehrere Stunden dauern, bis das Rettungsboot BOB NEWBON zur Unglücksstelle gelangt.

Währenddessen steigt die Flut. Ein erster Rettungsversuch für 19 der 24 Seeleute mit dem eigenen Rettungsboot schlägt fehl. Nur wenigen gelingt es, auf das wasserumspülte Deck des Wracks zurückzukommen. Der 1. Offizier Mühleisen übernimmt das Kommando und beordert die Männer in die Takelage. Bei Hochflut ragt am Ende nur noch die Stenge des Besanmastes aus dem Wasser, an die sich die Überlebenden mit allen Kräften klammern. Ihre Schreie werden von den alarmierten Menschen an Land gehört, doch sie können nichts für die Verunglückten tun. Bevor Mühleisen selbst in die Tiefe gerissen wird, übergibt er dem Matrosen August Lassen die Signalpfeife. Lassen, ein 18-jähriger Flensburger, bläst auf der Signalpfeife in die kalte, stürmische Dunkelheit.

Gegen 3.30 Uhr, also rund drei Stunden nachdem die HERA ihre Notsignale abgefeuert hatte, gelangt die BOB NEWBON endlich in die Nähe der Unglücksstelle. Dank des Pfeiftons entdeckt die Rettungsmannschaft die letzten fünf Seeleute. Unter großer Gefahr gelingt die Bergung der Schiffbrüchigen, die längst schon alle Hoffnung aufgegeben hatten. Noch am selben Tag telegrafierte August Lassen an seine Familie in der Flensburger Toosbystraße: „Schiff gestrandet. Bin gerettet. August." Die Begräbnisfeier für die Ertrunkenen findet am 4. Februar 1914 auf dem Friedhof der Veryan Church statt. Mehr als 600 Menschen nehmen an ihr teil.

Im Nachhinein erscheinen die große Anteilnahme an dem Unglück der HERA sowie die selbstlose Rettung der fünf deutschen Seeleute durch die britische Rettungscrew als ein Akt tiefer menschlicher Verbundenheit, der nur wenige Monate später mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges in Vergessenheit geriet. August Lassens Signalpfeife und sein Telegramm sind im Flensburger Schifffahrtsmuseum ausgestellt.

Dr. Thomas Overdick, Museumsleiter

KRAHN von 1726

1876		Name des Schiffers u. des Schiffes	Last		Rk.	ß.	Rk.	ß.
			11	1 d. Kielholen				
			.					
			65					
Mai 6	3	Jacob	25	1 d. d.	1	38		
.		d	.	2 d unterlegen	1	50	3	48
.	4	Jegersen	46	2 d. d.	3	25		
			.	2 d. Kielholen	6	70	9	—
. 24	5	Schottland: Thomas	71	1 Tag ausgeholen	7	30		
.			.	1 Tag Kielholen	5	30		
.			.	1 d. unterlegen	1	60	14	20
.	6	Lundbeck	25	1 d. d. d.		70		
			.	1 d. Kielholen	1	98	2	78
April 7	7	Ulrichsen August	44	1 d. d.	3	46		
.			.	1 d. unterlegen		55	3	95
.	8	P. v. Barm Ulrich	60	2 d. Kielholen	9	—		
.			.	2 d Zimmern	1	50	10	50
.	9	Christensen	74	1 d. Kielholen	5	30	5	30
.	10	Rasmussen Catharine		1 d. unterlegen	3	25	3	25
Mai	11	H. Petersen	48	2 d. Kielholen	7	32		
.			.	2 d. Zimmern	1	20		
.			.	2 d. unterlegen	2	44	10	98
.	12	Jörg Wilhelm	37	2 d. Kielholen	2	11	3	18
.	13	Nielsen Johann	81	3 d. Zimmern	12	09	12	09
.	14	Schiffer von Kehman	10	2 d. Kielholen	1	70	1	70
.	15	Carlsen Dietrich	10	2 d. d.	1	70	1	70
.	16	Lüder Schiffkellermann		2 Masten eingesetzt	1	10	1	10
.	17	Möller Marid Thomas	20	1 Tag Kielholen	1	70	1	70
Juni	18	Christiansen Emanuel	50	1 d. d.	3	65		
.			.	1 d. unterlegen	1	22	4	87
.	19	H. H. Hansen Dietrichsen	34	2 d. Kielholen	5	16	5	16
.	20	Kühn	20	1 d. d.	1	70		
.			.	1 d. unterlegen		65	2	35
.	24		80	4 d. Kielholen	24	—		
.			.	4 d unterlegen	7	60		
.			.	4 d. Zimmern	4	80	42	20
				Transport			160	86

Von 1726 bis 1889 stand er am Hafen und wurde für die Reparatur von Schiffen genutzt. Seit 1989 steht er da wieder und gehört inzwischen zu den Wahrzeichen Flensburgs.

Nein, hier wurde kein Rum verladen und auch kein Zucker. Eigentlich überhaupt keine Handelswaren, denn der KRAHN, so die alte Schreibweise, diente dem Setzen von Masten und Stengen. Der nebenstehende Auszug aus dem Protokollbuch der Aktivitäten rund um die Schiffsreparatur im Jahre 1876 zeigt z. B. neben dem Zimmern und Kielholen, das wir in der Bildbetrachtung auf S.22 erläutern, im Mai unter der laufenden Nr. 16 auch das Einsetzen von zwei Masten auf dem Feuerschiff KALKGRUND.

Der KRAHN um 1989 an seinem letzten Standort am alten Bohlwerk. Man sieht hier eine kielgeholte Danske Jagt und eine fünfflügelige Mühle durch die das Aufnahmejahr ermittelt werden konnte.

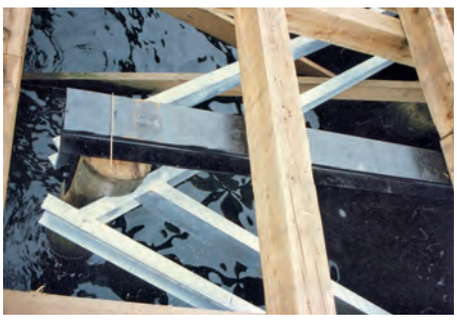
Der KRAHN um1889

Am 3. März im Jahre 1725, übergaben die Älterleute des Schiffer-Gelags eine Bittschrift an den Magistrat der Stadt über die Anlegung eines Krahns, dessen Einnahmen dem Waisenhaus zugute kommen sollten.

Die Stadt reagierte zügig: „Bürgermeister und Rath dieser Stadt tuen hiermit kund, was gestalt gelegentlich zum Besten des Hafens und der Schiffahrt im Jahre 1725 hinter dem Brüggschen Haus ein sogenannter Schiffskrahn zur Reparati und Ausbesserung der Fahrzeuge angeleget und dabei nachreiflicher Überlegung undgemeinsamer Bewilligung auch nach aufgenommenen Gutachten derhisigen Schiffergesellschaft eine desfällige Taxe angeordt worden nach welchem die Schiffe für den unterschiedlichen Gebrauch diesesKrahnes und der dabei nötigen Gerätschaft und Arbeit eine bestimmteAbgabe, so dem hiesigen Waisenhause zufließet, zu entrichten haben.“ Am 5. Februar 1726 ward beschlossen, einen neuen Krahn zu erbauen. Bei Inbetriebnahme des Krahns erstellte man eine, für die Benutzung desselben, entsprechende Ordnung und Taxe. 1816 mußte der alte Krahn durch einen neuen ersetzt werden. War doch ihre Bedeutung in Bezug auf durchzuführenden Reparaturen an Schiffen, wie das Einsetzen von Masten und Rahen oder auch das Kielholen zwecks Reinigung oder auch Verhäuten mit Kupfer unermeßlich. Die Regelungen der Krahntaxe waren eindeutig, dies zeigt die Bestimmung Nr. 10: „Jeder welcher den Krahn oder die Krahnbrücke gebraucht hat bevor er wieder auf Reisen geht seine Rechnung dem Krahnvogt zu berichtigen, widrigenfalls er bei seiner Zuhausekunft einen dritten Theil mehr als die taxmäßige Vergütung zu bezahlen hat.“ Sogar für ungeregelte Fälle gab es Vorschriften, so sagt Nr. 9: „Wenn besondere Fälle vorkommen, in welchem abseits des Krahns oder des Werkes Leistungen verlangt werden, worüber die Krahntaxe nichts enthält, oder auf welche nicht angewandt werden kann, so hat der Vorsteher des Waisenhauses die Vergütung nach Maßgabe der Taxe auf das Billigste zu bestimmen, oder es haben Beikommende sich darüber vorher zu verständigen.“ Das Stadtarchiv hat diese Dokumente alle vorliegen und daraus stammt auch die Ablichtung der Vorseite aus dem Protokollbuch über die Arbeiten, das offensichtlich ordnungsgemäß geführt wurde. Das zitierte Waisenhaus war übrigens das „Flensborg Hus“ in der Norderstraße, in dem heute SSF und SSW zu Hause sind.

Wolf-Rüdiger Kuhnke

Das Bohlwerk wurde beim Neubau zur Wasserseite vorverlegt. Anstelle der Museumswerft gibt es hier noch eine Blechsammlung.



Die stählerne Plattform war das Teuerste am ganzen KRAHN.

Das neue Bohlwerk ist offen zur Aufstellung der KRAHNhölzer.

Holzschutz pinseln gehört zu den ständigen Erhaltungsarbeiten.

Aufwändige Einrüstung für das Auswechseln maroder Hölzer.

Zwei Krähne waren nötig für die Aufrichtung der langen Hölzer.

Der neue KRAHN von 1989

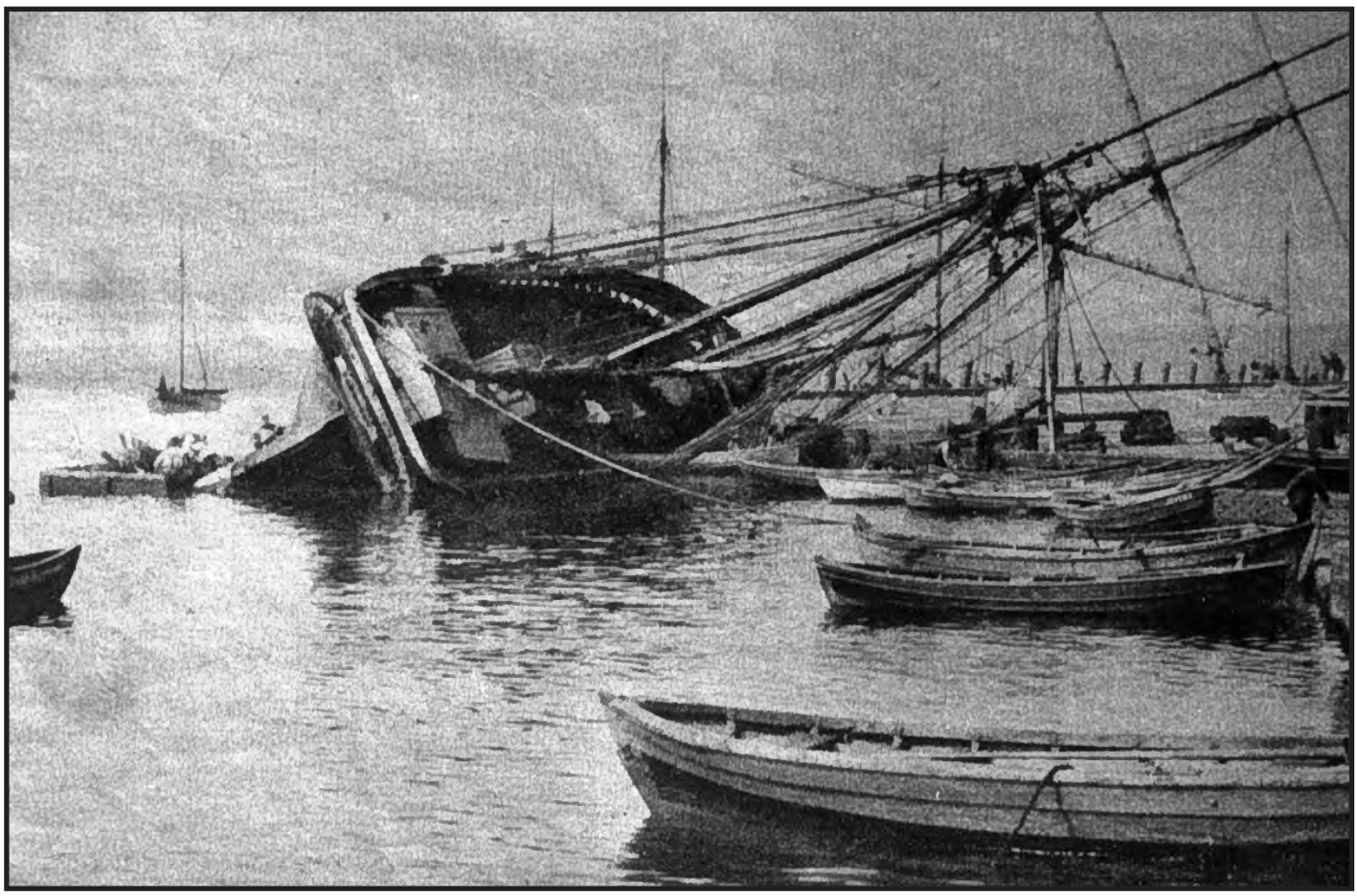
Mehrere historische Darstellungen des Flensburger Hafenkranes sind in dem Buch „Flensburg in alten Bildern“ von E. Redlefsen in der Reihe „Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte, Nr. 9“ wiedergegeben. Bereits aus diesen Darstellungen lässt sich unzweifelhaft der Standort des Kranes ermitteln. Es ist das Gelände der alten Werften am Bohlwerk des Museumshafens. Dabei handelt es sich um einfache, statisch sinnvolle Holzkonstruktionen. Die letzte ist sogar auf dem nebenstehenden Foto belegt.

Warum ein Nachbau? Unsere Gedanken waren eindeutig. Wir wollten mit dem Museumshafen für die große Schifffahrtsgeschichte der Stadt einen angemessenes Zeichen setzen. Hafen und Schiffbau sind ohne Kran nicht vorstellbar. Für die satzungsgemäße Zielsetzung der Restaurierung und Infahrthaltung historischer Wasserfahrzeuge brauchte es einen Kran und auf der Suche nach einer einfachen Holzkonstruktion stießen wir 1983 mit Hilfe des Schifffahrtsmuseums auf die alten Abbildungen. Der Rest ist auch schon wieder Geschichte, füllt aber endlose Seiten mit Protokolldaten in der von Wolf-Rüdiger Kuhnke aufgezeichneten KRAHN-Akte. Die ersten Skizzen wurden schnell von Rekonstruktionszeichnungen ersetzt, die mit Hilfe des nebenstehenden Fotos erstellt werden konnten. Es gab eine umfangreiche Projektmappe mit der Darstellung des Warum und Wofür. Damit gingen wir Geld sammeln. Die Sparkassenstiftung sagte schnell eine Spende von 10.000 DM zu und die Stadtwerke wollten die Fundamentpfähle rammen. Damit war der Grundstock gelegt. Die Rohwer Ingenieure rechneten und Ing. Otte prüfte. Und plötzlich waren wir bei Kosten von 50.000 DM. Puuuh! Dann kam die Super Spende von Danfoss. Aus Anlass des 200.000.000 Kompressors legten sie 50.000 DM in unsere KRAHN-Kasse und es konnte losgehen. Dabei stellte sich raus, dass das Bohlwerk leider rott war. Das dann auch noch...

Um es abzukürzen: Das von uns in der ersten Fassung in Eigenleistung gebaute Bohlwerk wurde saniert. Die KRAHN-Kosten stiegen auf ca 120.000 DM, was den Verein in große Schwierigkeiten stürzte, aber trotzdem, am 14.09.1991 wurde „KRAHN-Fest“ gefeiert.

Inzwischen gehört er zum Stadtbild, muss natürlich ständig gewartet und erneuert werden, aber wir finden zunehmend Unterstützung in der Flensburger Wirtschaft, die die Gesamtanlage HISTORISCHER HAFEN nicht nur als internationales Vorzeigeobjekt, sondern auch als Teil der Lebensqualität sieht und ihren Teil immer wieder in kleinen und großen Hilfen beiträgt. Danke dafür!

Rainer Prüß



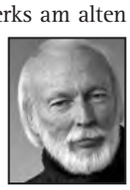
Ein Bild mit vielen Unbekannten. Wenn Sie mehr über dieses Foto wissen, über Details zu Wasser oder zu Lande, dann freuen wir uns mit dem Flensburger Schifffahrtsmuseum über Hinweise.

Kielholen...

Bildbetrachtung

„...da werden wir dich mal Kielholen“ sagt der Schipper, und damit ist dann ganz sicher nicht gemeint, dass der Betroffene eine nette Reise nach Kiel antreten soll. Nein, das „Kielholen“ war eine Bestrafung für Seeleute, die sich irgend etwas an Bord hatten zu Schulden kommen lassen. Eine üble Strafe. Dabei wurde der Betroffene je nach Strafmaß an einer langen Leine quer oder längs unter dem Schiffsrumpf durchgezogen. Da das Unterwasserschiff meist mit scharfkantigen Seepocken bewachsen war, ging das Ganze nicht ohne erhebliche Hautverletzungen ab, und je nach Geschwindigkeit des Durchziehens ist wohl auch schon mal der eine oder andere dabei versoffen. Nicht nur die Seefahrt an sich, nein, auch die Gebräuche auf See waren durchaus hart, und wer beim Kielholen keine gute Lunge hatte, der „blieb auf der Strecke“.

Das „Kielholen“ hat aber noch eine zweite Bedeutung, und die kommt aus dem Schiffbau, bzw. der Schiffspflege und Instandsetzung. Das Unterwasserschiff war der empfindsamste Teil des Schiffes, und zudem der, der über das Wohl und Wehe entschied, denn wenn der Rumpf undicht wurde, ging es um Leben und Tod, und manche Mannschaft hat um ihr Leben gepumpt, weil das Wasser bei einem Leck meist in unvorstellbarer Geschwindigkeit durch die Plankennähte dringt. Das war durchaus an der Tagesordnung, denn im Seegang verformt sich ein Rumpf ständig, und dies führte dazu, dass das Werg, mit dem die Plankennähte abgedichtet wurden, sich langsam aus den Nähten herausarbeitete. Da half auch das schwarze Pech wenig, mit dem die ausgestopften Plankennähte übergeschmiert wurden. So ging es also darum, die Nähte ständig im Auge zu haben und wachsam zu sein. Dazu mussten die Schiffe ja irgendwie aus dem Wasser. An der Nordsee konnte man sich mit kleineren Kuttern im Watt bei Ebbe trockenfallen lassen. Größere Schiffe konnten in ein Schwimm- oder Trockendock, aber die waren selten und teuer. Irgendwer kam dann wohl auf die findige Idee, das Schiff einfach schwimmend auf die Seite zu reißen, um dann auf der freiliegenden Hälfte die notwendigen Arbeiten vornehmen zu können. Nun lässt sich ja ein Schiff nur ungern auf die Seite legen, denn der Auftrieb ist stark, und es kostet gewaltige Kraft, so etwas vorzunehmen. Wenn es die Körperkraft übersteigt, nimmt der Seemann eine „Talje“, also einen Flaschenzug, wie der Landmann sagt. Diese Talje wurde oben am Mast angebunden und unten am Kai sehr fest verankert. Und dann ging es los. Alle Mann ziehen. Wer sich die Größe einer solchen Talje vorstellen will, dem kann das Schifffahrtsmuseum nachhelfen. Hier ist ein sog. „Taljenblock“ in gewaltiger Dimension zu sehen (siehe Bild rechts). Damit sich der Schiffsrumpf bei dieser Maßnahme nicht verrenkt, wurden im Schiffsinneren starke aussteifende Hölzer eingesteckt, die den Rumpf in Form hielten. War der Kraftakt vollzogen, konnten die Arbeiten von einem Arbeitsfloß aus vorgenommen werden. Tang und Seepocken abkratzen, denn die mindern die Geschwindigkeit, Nähte nachsehen und „kalfaten“, also neues Werg einschlagen und überteeren. Vielleicht sogar hier und da eine neue Planke einziehen. Das erwies sich erst beim Kielholen. Auf dem Bild oben, von dem man annimmt, dass es den Flensburger Hafen am Nordende des Bohlwerks am alten Jollenhafen zeigt, ist das Kielholen sehr gut zu sehen. Die Handwerker arbeiten vom Schwimmponton aus. Und fast verdeckt bei einem dünnen, hellen Jollenmast kann man auch die beiden großen Taljen entdecken, die das Schiff auf die Seite reißen. „Krängung“ heißt es, wenn ein Schiff sich auf die Seite legt. Ist ja auch nicht schön das zu erleiden. Das kann einen ja kränken...



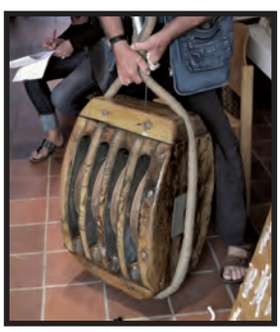
Rainer Prüß

Flensburger Impressionen

Nach langen Bemühungen kann jetzt die Altschiffssammlung am Historischen Hafen um ein wesentliches Element bereichert werden. Die Gründung eines historischen „Wrack-Museums“ steht unmittelbar bevor. Werden in der Sammlung der Segelnden Berufsfahrzeuge am Bohlwerk des Vereins Museumshafen hervorragend restaurierte Schiffe gezeigt, so können am Nordende des Bohlwerks seit geraumer Zeit eine Knick-Briggantine, eine Walfangverhinderungsschute und ein halbe Rote Queen Marie gezeigt werden. Erweitert werden kann die Sammlung um einen Tiefsee-Guckponton für Wegbleibschüler und möglicherweise um eine kopflose Grünjagt. Da sich in der Altschiffszene jede Menge ehrenamtliche Schiffsretter herumtreiben, kostet es erheblichen Aufwand, diese präsentable Urzustandsflotte vor einer möglichen Restaurierung und Nutzung zu bewahren, denn das wäre das Ende einer solchen Sammlung. Es wurden bereits ein EU-Förderantrag zur Restaurierungsfortgangsverhinderung gestellt. Durch die zuständige Interverreck-Behörde wurde eine wohlwollend Prüfung zugesargt, denn man kann sich dort neben dem Wrackmuseum Cuxhaven durchaus eine sehr viel umfangreichere Ostseevariante vorstellen. *RP*

Die Ostseevariante

Die Bildbetrachtung auf der nebenstehenden Seite zeigt das Kielholen eines Schiffes mit Hilfe von sog. „Taljen“, also Flaschenzügen, und den dazugehörigen „Blöcken“ in gewaltiger Dimension (siehe Foto). Offenbar hat selbst die IHK Mangel an solchen Blöcken, die sie braucht, um die Politik in Bund und Land für die verkehrlichen Vorstellungen und Anforderungen auf die Seite zu reißen, denn sie arbeitet nach eigenen Aussagen immer wieder „Ohne Block und Bleistift“. Ist die Arbeit ohne Bleistift in einer IHK schon schwer vorstellbar, so wird es doch wenigstens Kugelschreiber im Hause geben. Die Arbeit ohne Blöcke hingegen erscheint unmöglich, wie anders sollen sonst die kräftezehrenden Arbeiten verrichtet werden. Offenbar gestaltet sich selbst bei einer möglichen Anschaffung von Blöcken auch die Beschaffung von entsprechend qualifiziertem Aufsichtspersonal schwierig, denn es gab keine Bewerbungen, obwohl die Stelle eines „Blockwarts“ mehrfach ausgeschrieben wurde. *RP*



Mit Block, ohne Bleistift

VON VIEL KOMMT VIEL.

Viele Experten, viele Kontakte, viel Erfolg. | **www.eep.info**

EHLER ERMER & PARTNER

WIRTSCHAFTSPRÜFER | STEUERBERATER | RECHTSANWÄLTE

Flensburg · Rendsburg · Kiel · Neumünster · Lübeck

© rainer-pruess.de

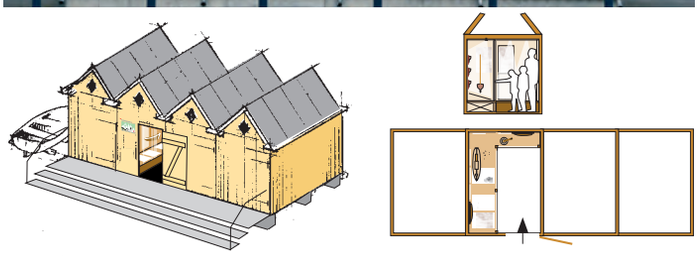
FLENSBURGER SCHIFFFAHRTSMUSEUM

FLENSBURGER SCHIFFFAHRTS MUSEUM

Start einer neuen Sammlung

Die Klassiker freuen sich: Es gibt einen Neuzugang. Mit Hilfe des Ladebaums der GESINE wurde der kleine „Pirat“ ins Wasser gesetzt. Er schwimmt, und wir hoffen, dass er nicht wächst, denn der kleine Pirat ist die erste Klassenjolle, die die Sammlung klassischer Jollen begründen soll. Sie haben eine eigene Geschichte und so mancher gestandene Segler hat das Segeln auf so einer Jolle gelernt. Die Klasse der Piraten war weit verbreitet, und wir hoffen, dass im Laufe der Zeit auch noch ein Finn Dinghy, oder eine O-Jolle oder OK-Jolle, vielleicht sogar ein 14 Fuss-Dinghy oder eine Hansa-Jolle den Weg zu uns findet. Diese Pirat-Jolle verdanken wir Kay Peters, der sich als gelernter Holzwurm an die Arbeit gemacht hat. Jetzt liegt sie in neuem alten Glanz vorne am Torhaus der Klassischen Yachten. Sie kann sogar den Mast klappen, denn sie ist ein echter ”Ossi“.

Neues Mini-Museum bei den Klassikern



Die Fischer auf der Hafenostseite haben es vorgemacht mit ihrem kleinen Fischerei Mini-Museum, das einen netten Einblick gibt in die Fangtechnik und die Arbeitsgeräte der Fischer. Jetzt gibt es ein ähnliches kleines Mini-Museum bei der Sammlung der Klassischen Yachten. Jeder kennt wohl inzwischen die Gruppe der vier kleinen gelben Hütten an der Hafenwestseite, deren Treppen so zum Verweilen einladen. Eine der Hütten wurde jetzt freigeräumt und von den vereinseigenen Holzwürmern als Ausstellungsraum hergerichtet. Wer etwas wissen möchte über das Leben an Bord so kleiner „Lystyachten“, der erhält hier Aufklärung. Wie wurde z.B. gekocht und gegessen? Und wie wurden gewisse Geschäfte erledigt unter den beengten Zuständen unter Deck? Die Geheimnisse zum Thema „rein und raus“ werden jetzt gelüftet und der Eintritt ist frei.

Deck schrubben?

...oder die Milchschläuche der Espressomaschine reinigen?

Handwerkerbürsten, Massagebürsten, Haarbürsten, Klosterbürsten, Nagelbürsten, Kleiderbürsten, Flaschenbürsten, Gemüsebürsten, Tierbürsten, Kinderbürsten, Pinselbürsten, Bürsten, Bürsten, Bürsten ... (und natürlich auch Natur-Bimsstein)

Und natürlich auch die Bürste, die Sie schon immer gesucht haben ...

Der kleine Laden

Ingeborg Becker

Norderstraße 18 · 24939 Flensburg · Tel/Fax 0461 22004

Norderstraße 24 • 24939 Flensburg
Tel. 04 61 / 97 88 84 99 • www.butikken.de

ECMI Kapitäne, Steuerleute und Lotsen...

Im alten Seeamtssaal des alten Kompagnietores wurde schon immer geprüft, ob der Kurs eines Schiffes denn richtig war, und ob die Schiffsführung die Herausforderungen der Reise richtig eingeschätzt hatte. Hier war zur Zeit der Aufnahme des unten stehenden Fotos auch das HAFENAMT untergebracht und die „Öffentliche Arbeitsnachweisstelle“. Hier konnte man sich Arbeit beschaffen, und – Wunder oh Wunder – eine Wandaufschrift zeigt: „Verein Frauenwohl, Vermittung weiblicher Arbeitskräfte, Dienstboten etc.“ Hier hat man sich schon vor Zeiten um „Minderheiten“ gekümmert, denn „anständige“ Bürgerinnen gingen keiner Arbeit nach. Sie ließen die Arbeit verrichten von Frauen aus den unteren Schichten der Gesellschaft, „die das nötig hatten“. Die waren zwar zahlenmäßig keine Minderheit, genossen aber absolut kein Ansehen. Und auch Seeleute gehörten –außer Kapitäne und Reeder – nicht unbedingt zu den angesehenen und wohlgelittenen Bürgern einer Stadt. Matrosen waren „unstet“. Sie trieben sich rum in der Welt, waren nirgends richtig zu Hause und in ihrem Verhalten für „bürgerlich gesittete Kreise“ schwer einzuschätzen.

Heute kümmert sich das „European Centre for Minority Issues“ (ECMI) um Minderheiten und leistet ihre Arbeit im alten Kompagnietor. Es verfolgt z.B. von hier aus, ob die Staaten, die von den mehr als 40 Staaten ratifizierte „Framework Convention for the Protection of National Minorities“ tatsächlich dem Folge leisten, was sie unterschrieben haben. Schutz von Minderheiten ist einer der Hauptaufgaben dieser Institution, und so gehören zu den betroffenen Minderheiten auch die Sinti und Roma, die ähnlich wie die früher als „unstet“ bezeichneten Seeleute mit massiven Vorurteilen zu kämpfen haben. Flensburg ist durch das ECMI zu einer Art europäischen Minderheitenhauptstadt geworden. Hier kümmert man sich.

ECMI Direktorin Dr. Tove H. Malloy: „Das Grenzland bietet eine hervorragende Kulisse, um die Geschichte des europäischen Minderheitenschutzes weiter zu schreiben. Die Gründer des ECMI haben dies in ihrer Glaskugel vorhergesehen und jetzt bekommen sie etwas von dem, worauf sie so gehofft haben. Und wir bleiben natürlich weiter dabei.“

EUROPEAN CENTRE
FOR
MINORITY ISSUES

Maj-Britt Risbjerg Hansen

Rainer Prüß

BETEN WATT IN SWATT UND WITT VUN NEIHMASCHIEN UND FENSTERKITT

Plattdtüsche Riemels

Das Institut für Niederdeutsche Sprache schreibt über das neue Buch: „Zunächst sind es die Illustrationen, die den Blick auf sich ziehen: in schwarz-weiß gehalten und sehr flächig gearbeitet, haben sie eine starke Ausdruckskraft. Sie lenken die Aufmerksamkeit auf die Gedichte und bilden eine gelungene Einheit mit den Texten. Rainer Prüß, aufgewachsen in Dithmarschen, ist mit dem Plattdeutschen vertraut. Beim Schreiben denkt er meist gar nicht über die Sprache nach, er lässt dem kreativen Prozess freien Lauf, und so sind die Gedichte, die entstehen, mal auf Hochdeutsch, und mal auf Plattdeutsch verfasst. Dieses Buch enthält nun plattdeutsche „Riemels“: Prüß entlockt Musikinstrumenten wie der Tuba, der Triangel oder dem Fagott Melodien, er lässt technische Geräte wie die Nähmaschine oder den Rasenmäher zu Wort kommen und nimmt den Leser mit in Urlaub - ganz nach Belieben nach Venedig, Peking oder Hawaii. Der Autor beobachtet genau, bringt scheinbar Unpassendes zusammen und formuliert so treffend und mit viel Wortwitz, dass das Lesen zu einer großen Freude wird.“

Als Autor freut man sich über solche Rezension.
Um so mehr, als das Buch von der PLATTDEUTSCHEN BIBLIOTHEK der CARL-TOEPFER-STIFTUNG in Hamburg
und dem INSTITUT FÜR NIEDERDEUTSCHE SPRACHE (ins) in Bremen ausgezeichnet wurde als PLATTDEUTSCHES BUCH DES JAHRES 2013.

Und so machen wir hier ein bisschen Eigenwerbung.
Das Buch erhalten Sie direkt bei uns in der Redaktion in Flensburg in der Norderstr. 20a, oder im Buchhandel z.B. bei Bücher Rüffer.

112 Seiten, 48 Illustrationen
ISBN 978-3-943582-05-5
EUR 19,80

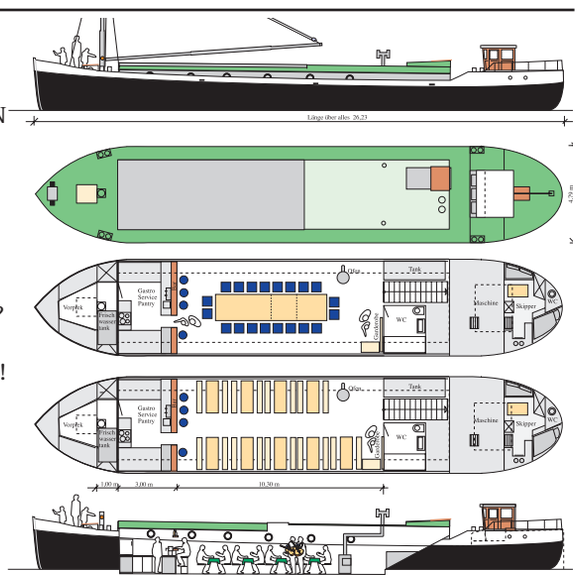
PLATTDEUTSCHES BUCH 2013 DES JAHRES

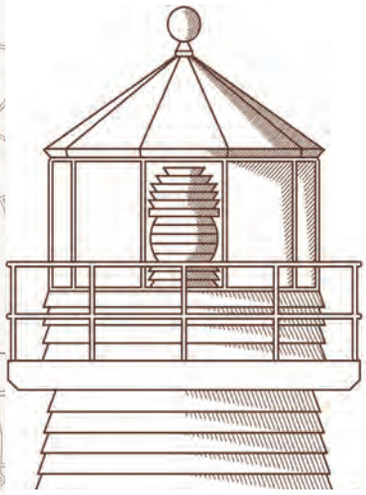
Feste feiern auf GESINE

Feiern im HISTORISCHEN HAFEN
Das historische Frachtschiff GESINE hat alles was man zum Feiern braucht. Entweder für Selbstversorger oder mit Service. Für alle Anlässe vom Geburtstag bis zur Firmenfeier mit viel Platz unter Deck. Was das kostet? Kommt drauf an.
Einfach anrufen. Fragen kost nix!

Tel. 0461 18 29 18 02

HISTORISCHER HAFEN
Frank Petry





Der NV.Verlag ist in den neuen Medien.
Ab jetzt gibt es die neue kostenlose
nv charts App Navigation beta version
für alle Plattformen,
Windows 7/8, iPad, iPhone, Android...

Und jetzt gibt es auch die NV Seekarten
für Kartenplotter im Plug & Play Prinzip.

Mehr finden Sie auf unserer Homepage.
Und uns finden Sie jetzt in Eckernförde.

NV Seekarten und Handbücher
www.nv-verlag.de

Seekarten und Handbücher · Maritime Kompetenz

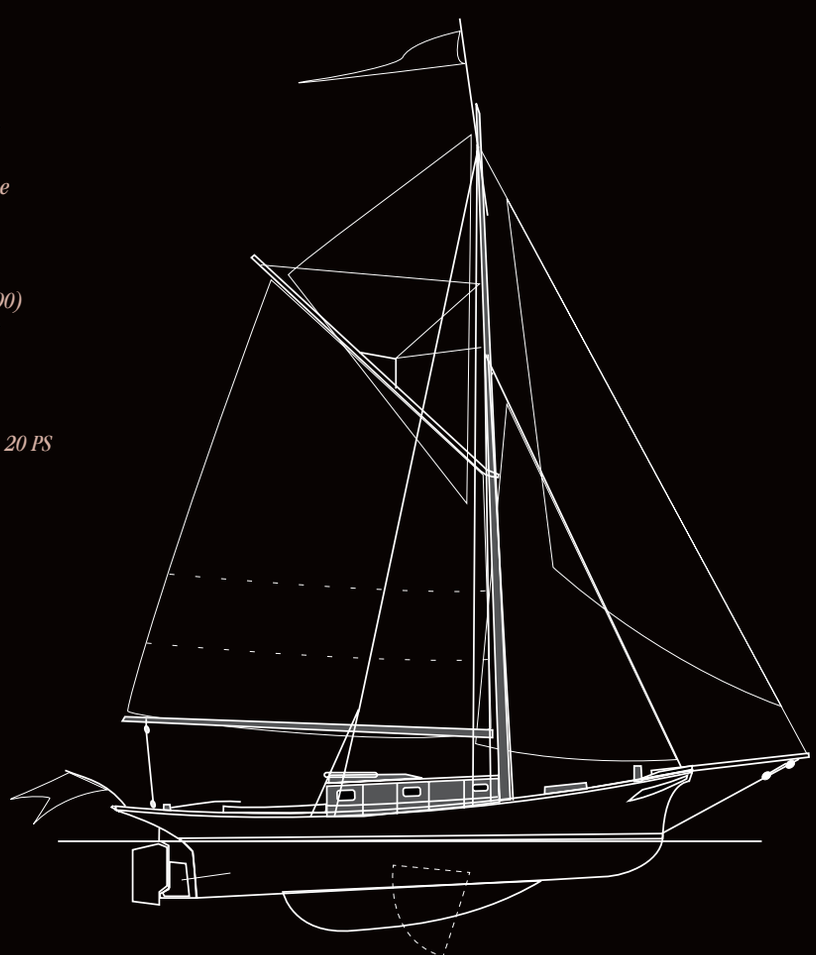
Sammlung Klassische Yachten

Sie fällt auf. Sie fällt sogar sofort auf. Das weit überhängende Heck, das geringe Freibord sind bemerkenswert. Der elegante Klippersteven kommt daher, als gehörte er einer Viermastbark. Der Rumpf ist von großer Eleganz und weist sie aus als Zeuge kaiserlicher Zeit.

KLASSISCHE YACHTEN FLENSBURG

KORSAR
Typ: Lustyacht
Konstrukteur: unbekannt

Gebaut:	vor 1912
Werft:	unbekannt
Bausmaterial:	Stahl
Deck:	Oregon Pine
Länge üA:	11,80 m
Rumpflänge:	9,50 m
Breite:	2,63 m
Tiefgang:	1,50 m (0,90)
Verdrängung:	unbekannt
Takelungart:	Kutter
Segelfläche:	60 qm
Motor:	Bukh 2 Zyl. 20 PS



KORSAR

Die Ursprünge liegen im Dunkeln. 1892 und 1896 findet sich die Yacht im Yachtenverzeichnis des Kaiserlichen Yachtclubs Kiel. 1920 strandete sie vor Sæby/Randers Fjord. Der Besitzer besaß sie seit 1912. Wie es sich für einen Korsar gehört, führte sie ein Schwert. Danach instandgesetzt segelte sie 7 Jahrzehnte in Dänemark, erhielt in den 50ern einen Kiel und konnte 1991 in Svendborg erworben und dann restauriert werden. Das war nicht einfach, denn der „Stahl" war kein moderner Stahl, sondern eher kaiserliches Eisen, an das man nicht mit moderner Schweißtechnik herangehen konnte. Roland Aust von der Pirola konnte auf die alte Weise, und so ging es dann doch voran. Das Rigg gehört offensichtlich nicht zum ursprünglichen Rumpf. Es wurde in der dänischen Zeit aufgesetzt. Aber so gibt es immer Aufgaben an den alten Schiffen. Der Eigner trägt sich jetzt nach langen Jahren mit Verkaufsabsichten, also wer es gerne kaiserlich elegant liebt, kann sich an diesem über hundertjährigen, traumhaften Objekt verwirklichen. Nicht gerade ein Boot für schweres Wetter, aber in jedem Hafen ein echter Hingucker. UD/RP

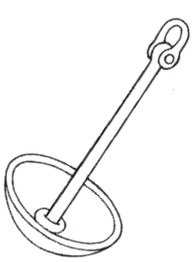
Wahrhaft kaiserlich

FARBENGATT

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

Traditionsbewusst

Neue Maßstäbe in der Traditionspflege setzt zunehmen die Jugend.
In Würdigung traditioneller Seemannschaft üben sich jetzt insbesondere junge Mädchen in alten maritimen Techniken. Sie sind es offenbar leid, als „Heimchen am Herd“ in die Rolle armer Seemannsfrauen zu fallen.
Das seit Jahrhunderten tradierte sog. „Komasaufen“ kerniger Seeleute findet offenbar großen Anklang und Nachahmung, so dass dies nicht nur zur Existenzsicherung der Küstenkioske beiträgt, sondern auch zu einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme für die ansässigen medizinischen Dienste wird. *RP*



Küchenanker

Der sog. Löffel- oder auch Teller-Anker gehört, weil er sich wie ein Löffel in das Nutella-Glas eingräbt, zu den maritimen Küchengeräten. Seeleute sprechen deshalb auch von einem Nutella-Anker.
RP

Seemannsgarn

Wie auf diesem englischen Foto unschwer zu erkennen ist, handelt sich das abgebildete Garn nicht um das Produkt von Seidenspinner-Raupen. Dazu hätte es eine zu große Zahl von Spinnern gebraucht. Der englische Tauwerkshersteller bemühte zunächst einige spinnerte Matrosen, die ihre Arbeit aber aufgaben als ein lizensierter Flensburger Hersteller von hochwertigstem Seemannsgarn ganz allein diese Arbeit ohne die obligatorische weiße Mütze übernahm. Das Original stellte das Original Seemannsgarn mit einem Umfang von 56 cm in nur einem Nachmittag her. Das Garn ist im Internet unter der Bezeichnung Googlehupf und der Produktmarke GB (Greet Britten) zu bestellen *RP*

EUROPA

Die EUrOpa-Wahlen sind geschafft. Dabei war die Frage, gewinnt UnserOpa oder EurOpa. Dabei hat sich revolutionäres gezeigt: Es wurden auch viele EurOmas gewählt.
RP

Kurzfilm

Die Beibootregatta zur Rum Regatta bietet immer wieder die schönsten Anblicke. Hier der ungekürzte Dokumentarfilm eines Amateurs, der sein Werk für die Flensburger Kurzfilmtage produziert hat. *RP*

Grogtörn

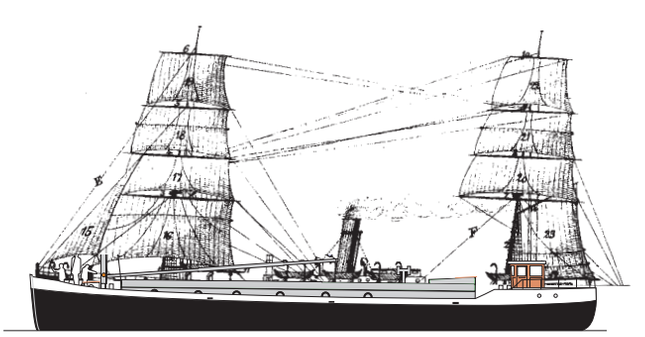
Das Siegerlied des letzten Grogtörns kam von der LINA, und ist zu singen auf die Melodie von „Süßer die Glocken nie klingen“:

Süßer der Zucker nie rieselt,
als zu der Grogtörnzeit
mit Wasser und Rum versüßelt,
damit ist kein Weg zu weit.
Ob St. Thomas, die Lofoten oder hier
zum blau sein brauchen wir
weder Wein noch Bier
auch nicht den schnösligen Sekt
nur Grog bringt den Wohlfühleffekt.

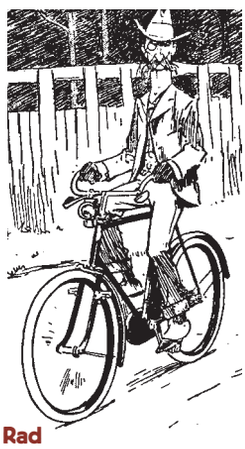
Jetzt streiten sich zwei namhafte Flensische Spirituosenhändler um die Nutzungsrechte. *RP*

Große Pläne

Nachdem sich jetzt herausstellte, dass das Motorschiff GESINE eigentlich ein Segelschiff war, fanden sich im Schifffahrtsmuseum die originalen Baupläne. Die Mitglieder des Vereins tragen sich derzeit mit dem Gedanken einer kompletten Restaurierung, um das Motorschiff wieder in den Originalzustand zu versetzen. Wie auf den Plänen unschwer zu erkennen ist, war die GESINE ein kombiniertes zweimastiges Dampf-Segelschiff, mit dem Rigg einer Brigg, das galt damals als schigg. *RP*



Das nächste HAFENBLATT erscheint im Herbst 2014

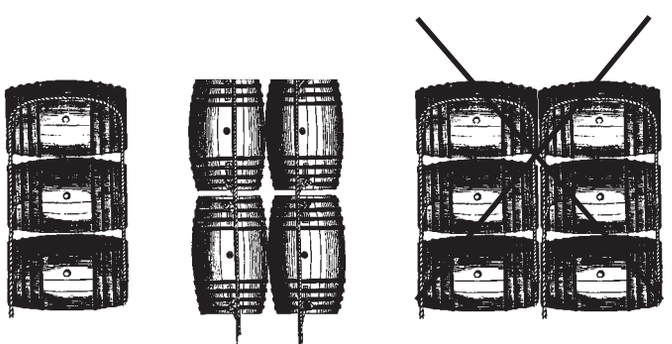


Guter Rad

Wir berichteten bereits im letzen Heft über die raduellen Bemühungen des Stadtrades. Die Ballastbrücke soll nun ganz konsequent zum Radweg werden. Auf Beschluss der Radversammlung soll der bisher am Ballastberg gewonnene Sand als reibender Ballast in die Getriebe der Autos gefüllt werden, um so einen reibungsvolleren Verkehr zu gewährleisten. Die Mitglieder der Radversammlung sollen ab Juni auch radeigene Räder erhalten. Bei den örtlichen Autohändlern macht sich Radlosigkeit breit. Böse Zungen sagen „Mein Gott Gustav“. Er hat damit aber nichts zu tun! *GW*

Ich bin…

ein Altgedienter und ein KRAHN Fan. Eingeweihte und Gäste denken, der Typ hat einen Schuss, keinen Sockenschuss, sondern einen Kopfschuss, weil ihm ein Pfeil durch den Kopf gesaust ist. Das ist die ständige Verkleidung für die KRAHN-Lotterie, mit der sich Harald Harpke als KRAHN-Fan geoutet hat. Ohne seine ständige Präsenz bei allen maritimen Anlässen wäre das Fotoarchiv ziemlich leer. Harald bannt seit der Gründung des Museumshafens und des ALEX-Vereins alles auf die Platte und hat davon auch ein eigenes Archiv angelegt, das man in Form einer CD bei ihm gegen geringes Geld erstehen kann. Fotos von ALEX, als sie noch als Schrottdampfer ausgemustert auf der Hafenostseite lag, Fotos von Eis und Hochwasser am Hafen, endlose Bildfolgen von Dampf Rundum, Rum Regatta und Apfelfahrt. Wahrlich eine Schatzkiste, und wir bedanken uns bei ihm, dafür, dass wir diese Bilder alle für das HAFENBLATT nutzen können! *RP*



Neues Rum Marketing

„Dry Martini“ gilt immer noch als weltweit populärstes Bar-Getränk. „Drei Rum“ soll jetzt bei den Bestellungen in der Bar „ Dry Martini“ ablösen. Rum-Macher WB: „Wir starten die Kampagne zunächst für die gezielte „Drei Rum“-Order und haben dafür auch ein spezielles Logo entwickelt. Wenn das Geschäft gut anläuft, werden wir für die besseren Verdienstmöglichkeiten die Bargäste zu einer „Vier Rum“ Bestellung annimieren. Unsere Bardamen heißen alle Anni, so dass sie die trinkfreudigen Gäste zu einem „Anni! Mir vier!“ annimieren können. Auf das Angebot eines Sixpacks soll allerdings wegen sprachlicher Verwirrung bei der Bestellung „Anni! Mir Seks“ verzichtet werden. *RP*

Kalfaten

Das in der Bildbetrachtung S. 22 erwähnte Kalfaten am Schiffsrumpf erfolgt in der Regel arbeitsteilig. Dazu gehören drei Personen. Böse Zungen behaupten, es wäre wie im öffentlichen Dienst: Einer haut rein, einer hält sich stielvoll an der Arbeit fest, und einer liegt schon halb danieder und ist am abkratzen… *RP*

Erweitert

Ben bietet am Bohlwerk seit geraumer Zeit nicht nur gesunde Fischbrötchen an. In Erweiterung des Angebotes sind jetzt am Nordende des Bohlwerks auch Kneipp-Kuren möglich. Wie sagte Vadder Kneipp: „Für scho wenig Knete kannschte Wassertrete!“ Ben bietet dazu ein leckeres belegtes „Tret-Brot“. Seine Fischbude soll damit auch zur „Fisch-Kneippe“ upgegradet werden. *HH*

Neuerung

Die Rum Regatta lebt bei aller Kontinuität von Veränderungen. Auf Vorstandbeschluss wurde nun ein Regatta-Begrüßungskomitee einberufen, das die eintreffenden Schiffe stilvoll willkommen heißt. Böse Zungen nennen dieses werte Komitee „ Vierzylinder mit 20 cm Hubraum. *RP*

Achtung!

Am Torhaus des Lüttfischersteges der Jollensammlung soll ein Warnschild angebracht werden mit dem Hinweis, „Achtung, junge Hüpfer ohne Springerstiefel“ *AB*

Veranstaltungen von Mai bis Oktober 2014

Flensburger Schifffahrtsmuseum

Ausstellungen

6. Juli bis 26. Okt. 2014
Viele Grüße aus Singapur
Seefahrt & Familie
Eine Ausstellung für Kinder
ab 10 Jahren

Weitere Termine

29. Juni 2014
Sonntag, 11.30 Uhr
Neueröffnung des Rum-Museums im Flensburger Schifffahrtsmuseum

11. Juli 2014
Freitag, 20.30 Uhr
17 Hippies
Eröffnungskonzert der Flensburger Hofkultur im Schifffahrtsmuseum

12. Juli 2014
Samstag, 20.30 Uhr
Landesjugendjazzorchester (D) feat. Johanna Jürgensen (DK)
Konzert im Rahmen der Flensburger Hofkultur

Weitere Termine

26. Juli 2014
Samstag, 22 Uhr
Afro-Beat Party im Schifffahrtsmuseum
Afrolatin - Afrojazz - Afrofunk - Afrobeat
Live: Bubakarr Bangura

8. August 2014
Freitag, 20.30 Uhr
Alain Apaloo & Apo Pipo (Togo/DK)
Konzert im Rahmen der Flensburger Hofkultur im Schifffahrtsmuseum

9. August 2014
Samstag, 10-17 Uhr
Afro-karibisches Hoffest
Musik, Tanz, Kunst, Kinderspaß, Kulinarik. Kulturfest im Rahmen der Flensburger Hofkultur.

Weitere Termine

9. August 2014
Samstag, 20.30 Uhr
BRINA
World Roots Reggae from Jamaica
Support: ALBINO
Konzert im Rahmen der Flensburger Hofkultur

6. September 2014
Samstag, 19.30 Uhr
Amerindia, Konzert

21. – 24. Oktober 2014
Ferien-Programm

Mehr Infos unter:
flensburger-schifffahrtsmuseum.de

Maritime Termine
in und um Apenrade

5. – 7. Juni 2014
Besuch der „Georg Stage“ in Apenrade

17. August 2014
Werfttag auf Kalvø
ca. 10 km nördlich von Kalvø
(www.calloe.dk)

Traditionswochen

Auftakt zu den Traditionswochen
29. Mai – 1. Juni 2014
Rum Regatta
Internationale Wettfahrt historischer segelnder Berufsfahrzeuge

4. – 6. Juni 2014
8. EMH (European Maritime Heritage) Kongress
Maritime Kultur über Grenzen hinweg. In Apenrade und Flensburg.

6. – 8. Juni 2014
Pfingsttreffen der dänischen Traditionsschiffe
Es werden weit über 100 historische Gaffelsegler in Flensburg erwartet.

13. – 15. Juni 2014
Classic Week
Zehn Tage werden entlang der Ostseeküste zwischen Flensburg und Kiel die unterschiedlichsten Regatten gestartet.

21. Juni 2014
Ankunft des Schlepper „Flensburg“ in Flensburg

29. – 31. August 2014
KONGELIG CLASSIC

26. – 28. September 2014
Flensburger Regatta von 1855

mehr unter
www.historischer-hafen.de

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. 500 fördernde Mitglieder und wird vom Kuratorium Salondampfer „Alexandra“ unterstützt. 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!

SALONDAMPFER ALEXANDRA

Es schrieb uns…

Gerda Stappenfeld, Hamburg
Sehr geehrte Redaktion,
wir haben sehr lange überlegt und möchten nun doch einmal fragen, denn wir sind uns uneinig. Handelt es sich bei dem Foto auf der Titelseite auf dem letzen Hafenblatt Nr. 36 mit den Segelschiffen im Sturm um eine Computersimulation oder ist das Foto echt? Mein Mann meint, heute könnte man das alles am Computer machen und das Bild sieht ziemlich unecht aus, denn da schwimmt doch auch ein silbernes Wikingerhorn im Wasser und auf Seite 10 ist das gleiche Foto, aber das Trinkhorn schwimmt an einer anderen Stelle. Mein Mann meint auch, das Geisterschiff im Hintergrund wäre reingemogelt und soll ja wohl den Hamburger Segler Elbe 5 darstellen. Wer hat recht?

Anmerkung der Redaktion
Sie liegen beide richtig, aber es betrifft nur das Trinkhorn, das ist nämlich dem Foto jeweils zugefügt. Das eigentliche Bild der Yachten im Sturm ist aber echt, und im Hintergrund ist tatsächlich der Lotsenschoner ELBE 5 zu sehen, dem bei der Regatta dann auch noch ein Vorsegel zerfetzt wurde. Das Foto wurde während der Sturmböen bei der Kongelig Classic im letzten Jahr auf der Außenförde aufgenommen und stammt von Kaj Verner Sørensen. Er hat sehr viele schöne und spannende Fotos gemacht. Die kann man sich ansehen auf der Homepage. www.kongelig-classic.com

Christoph Schönfelder, Berlin
Liebe Redaktion,
wir segeln leider nur mit eine Plastikjolle auf den Berliner Seen, und bei uns in Berlin sieht vieles natürlich anders aus. Wir fragen uns jedoch bei Ihrer Berichterstattung über die Regatta der Kongelig Classic, ob man bei einem solchen Wetter überhaupt eine Regatta segeln darf und ob die nicht abgebrochen werden müsste, denn das Titelfoto zeigt doch eindeutig die Schiffe in schwerstem Wetter. Da hätten wir ja nicht mitsegeln mögen. Gibt es hier keine Vorgabe? Darf man bei so einem Wetter eine Regatta überhaupt starten?

Anmerkung der Redaktion
Die Frage ist berechtigt. Sie ist aber eindeutig zu beantworten. Es gibt für Regatten Wettervorhersagen. In diesem Fall war für den Tag zwar Wind vorhergesagt und auch Böen, aber jeder Segler muss zunächst in freier Entscheidung nach seemännischen Gesichtspunkten einschätzen, ob er, seine Mannschaft und sein Boot dem angesagten Wetter gewachsen sind. Das gilt insbesondere für alte museale Schiffe. Aber gerade die größeren Arbeitsschiffe können das in der Regel gut ab. Die Vorhersage war für unsere Region nicht unüblich und für die meisten Schiffe und Teilnehmer gut geeignet. Als Segler wissen Sie, dass man auch reffen kann. Dass es zu einer solchen Böenwalze kommen würde, war nicht vorherzusehen, und gehört wie manches andere zu den Unwägbarkeiten des Wassersportes. Wenn es einen dann erwischt, muss man mit Umsicht reagieren. Das haben zum Glück alle Teilnehmer getan. Die Regatta wurde im Übrigen verkürzt.

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. Bitte Absender anzugeben, sonst können wir die nicht abdrucken. Unsere Adresse finden Sie im Impressum auf Seite 34. Leserbriefe können aus Platzgründen gekürzt werden.

Galionsfiguren

„Galionsfiguren“ nennt man die grau oder weißhaarigen Personen, die ein „lebendes Aushängeschild“ eines Vereines oder einer Interessengruppe darstellen bzw. eine Führungs- oder Vorreiterfunktion innehaben. Begriff stammt von „Galion“ - spanisch ‚Balkon‘, ein Vorbau vor dem Vordersteven einer Galeone, der den Bugspriet stützte. Es waren die spanischen und portugiesischen Seefahrer zur Zeit von Christoph Columbus, die Figuren auf dem Galion aufstellten, später wurden sie an dessen Außenseite unter dem Bugspriet befestigt. Die große Zeit der Galionsfiguren begann im 17. Jahrhundert und dauerte bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts. Im Zuge der Industrialisierung und Rationalisierung verschwand die Bugzier. Im 18. Jahrhundert nannte man die Galionsfigur das Bild des Schiffes. Im Aberglauben von Seeleuten sollte die Figur den Kurs des Schiffes beobachten und es vor Unglück bewahren. Galionsfiguren wurde häufig eine mystische Bedeutung zugeschrieben. Für die Seeleute war das Bild der Galionspopp (-puppe) die Verkörperung des Schiffes selbst, die Seele des Schiffes, das sie trug und dem sie sich anvertraut hatten. Die Galionsfigur wird oft so gestaltet, dass sie einen Bezug zum Schiffsnamen hat. Die Formen der Galionsfiguren wandelten sich im Laufe der Zeit. Außer dem Löwen – auf holländischen Schiffen findet man immer einen Löwen, als Wappen des Landes – wurden Meerfrauen und Nixen bevorzugt, aber auch furchterregende Krieger, prächtige Ritter, repräsentative Fürsten, Reeder, Kaufleute mit Zylinder und vor Allem zarte und kraftvolle Frauengestalten. In der Regel war eine weibliche Galionsfigur bei der Besatzung beliebter als irgendein alter Knabe am Bug. Wenn auf einem kleinen Kunststoff – Nachbau – der Serie Cornish-Crabber eine kleine Meerjungfrau den Bug ziert, dann findet man das in Flensburg schon „szehr szinnig“.

Gerd Büker
Schiffshistorisches Archiv Flensburg
www.schiffshistorisches-archiv.

IMPRESSUM

Die Autoren der Beiträge in diesem Heft:

Dr. Thomas Overdick ist seit 2007 Leiter des Flensburger Schifffahrtsmuseums, hat Volkskunde, Soziologie, BWL und Museumsmanagement studiert und zur visuellen Ethnographie promoviert, war vorher am Freilichtmuseum am Kiekeberg. Von den Harburger Bergen hat es ihn dann aber doch noch näher ans Wasser gezogen.

Wolf-Rüdiger Kuhnke, ist lange Jahre für den Verein Museumhafen als „Archivar" auf Spurensuche gewesen und hat viele Daten recherchiert und gesammelt. Die Daten und Bilder zum KRAHN-Artikel stammen aus seinem Archiv, das auch zu diesem Thema richtig gut gefüllt ist. Wer also etwas über „Gienen" oder Kielholen wissen will, ist bei ihm richtig.

Gerd Bücker, langjähriges Mitglied des Vereins Museumshafen, schuf über Jahre aus den Ur-Daten des Vereins und der Grundlagenarbeit von Joachim Kaiser das „Schiffshistorische Archiv". Von Haus aus eigentlich „Maschinist", Gewerbelehrer, und bis vor wenigen Jahren Eigner des Lachskutters VAAR. Heute bekennender Fahrer eines 2CV.

Rainer Prüß, Dipl. Designer und Musiker, segelt seit seinem 10. Lebensjahr auf alten Gaffelschiffen, ist aber auch Unternehmensberater und Konzeptionist im Bereich Kommunikation und Markenentwicklung. In seiner Agentur entsteht seit 1980 ganz nebenbei das HAFENBLATT. Und wenn er nichts zu tun hat, schreibt er Gafflerhymnen wie: „So schietig und schön ...".

Vincent Büsch, ist Historiker und Volontär am Flensburger Schifffahrtsmuseum, zuständig dort für den Aufbau des grenzüberschreitenden Netzwerkes „Maritimes Erbe". Er hat an der Hanseatischen Yachtschule in Glücksburg das Segeln gelernt, auch schon im Museum in Bergen/N gearbeitet und zur KC 1855 die schöne Segelsport-Ausstellung konzipiert.

Frank Petry, ist Hafenkapitän, Geschäftsführer der Historischer Hafen Flensburg gGmbH, und auch im Vorstand des Vereins ALEXANDRA. Als Berufskapitän und Segler kennt er natürlich die Probleme von kleinen und großen Schiffen und von professionellem Hafen- und Schiffsbetrieb. Inzwischen weiß er auch genug über Bier- und Wurststände auf Hafenfesten.

Stefanie Robl Matzen ist Overinspektør am Museum Sønderjylland - Kulturhistorie Aabenraa und hat hier das erste Mal geschrieben. Sie freut sich, dass das Schifffahrtsmuseum Aabenraa in Zukunft im HAFENBLATT dabei ist. So wächst auch die maritime Region durch ihre gemeinsame Seefahrtsgeschichte zusammen.

Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers. 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

Herausgeber: Rainer Prüß, wirtschafts- und kulturkonzepte
Norderstraße 20 A | 24939 Flensburg
fon (0461) 90 21 9-0 fax (0461) 90 21 9-21
info@rainer-pruess.de | www.rainer-pruess.de
www.hafenblatt.de (Hafenblätter zum blättern...)

Erscheinungsweise: 2-3 x jährlich über kostenlose Auslage
Redaktion: Rainer Prüß (verantw.)
Layout: Rainer Prüß, Norgard Siegmund

Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: Herbst 2014
Anzeigenschluss: 1. August 2014, Anzeigenbestellung bitte ü. obige Adresse
Druck und Verarbeitung: Druckhaus Leupelt GmbH, Weding

Bildnachweis:
Titelfoto: Schlepper Flensburg, R.Prüß
Seite 6-7 Archiv ALEXANDRA
Seite 8 / 9 Archiv Museum Aabenraa / Vincent Büsch
Seite 10 / 11 Archiv FSC / R. Prüß
Seite 12-13 Archiv GESINE
Seite 14-15 Hütten-Luftbild: H. Harpke, alle anderen R. Prüß
Seite 16-17 Archiv Schifffahrtsmuseum
Seite 18 / 19 Stadtarchiv / R. Prüß
Seite 20 / 21 Stadtarchiv / H. Harpke
Seite 22 / 23 Archiv. R.W. Kuhnke / R. Prüß
Seite 24-25 Illustr.: R. Prüß, Fotos: R. Prüß
Seite 26-27 Archiv Schifffahrtsmuseum, Gesine: Foto u. Illustr. R. Prüß
Seite 29 Archiv Klassische Yachten FLensburg e.V.
Seite 30-31 Archiv R. Prüß, Hochwasser: H. Harpke
Seite 32 Illustr. Afro-karibisches Hoffest: R. Prüß
Logos der Stadt Flensburg, Flensburger Schifffahrtsmuseum, Museumswerft, Historischer Hafen, Klassische Yachten Flensburg, KC 1855: © Rainer Prüß
Ein Teil der Auflage als Sonderdruck der KC 1855 wurde finanziert durch:

INTERREG4A SYDDANMARK-SCHLESWIG-K.E.R.N.
Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
Investition in Ihre Zukunft

Part-financed by the EU
The European Regional Development Fund
Investing in your future

BRINK & PARTNER
RECHTS ANWÄLTE NOTARE

IHRE RECHTSANWÄLTE IM EUROPA HAUS

RATHAUSSTRASSE 1
24937 FLENSBURG
P IM HOF

TELEFON: 0461 14141-0
TELEFAX: 0461 14141-24

E-MAIL: info@brink-partner.de
WEB: www.brink-partner.de

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 18,90

Rainer Prüß
wirtschafts- und kulturkonzepte
Norderstraße 20 A, 24939 Flensburg
www.hafenblatt.de
Bestellung einfach per Post,
anrufen 0461 / 90 21 90
oder per email: info@rainer-pruess.de

Kreatives Satzstudio | Werbetechnik | Offsetproduktion | Veredelung | Logistik
Druckhaus Leupelt GmbH | Heideland-Ost 24 | Weding
D-24976 Handewitt | Fon 0461 95770-0 | Fax -11
info@leupelt.de | www.leupelt.de

DRUCKHAUS LEUPELT

SERVICE IM BLUT
Echte Leidenschaft geht weiter

Denn unser Herz schlägt nur für Sie. Das ist es, was uns von anderen unterscheidet. Das ist es, was am Ende zum besten Ergebnis führt. Und das ist es, was uns unermüdlich daran arbeiten lässt, Ihre Ideen wahr werden zu lassen. Flexibel. Schnell. Und mit jeder Menge Kreativität ..... mehr echte Leidenschaft gibt's unter **www.leupelt.de**

ClimatePartner
klimaneutral
Druck | ID: 11261-1405-1001

Wie klein die Kleinen sind, merkt man erst, wenn sie neben Großen segeln. Hier ein schönes Schnappschuss von Joachim Staugaard bei der Rum Regatta 2007 mit achterlichem Wind.

Lammertz
Online Services

Unsere Leistungen:
- Content-Management
- E-Commerce
- Multimedia
- Schulung
- Hosting u.v.a.m.

Haben Sie Fragen?
www.lammertz.net

FLENSBURG
HISTORISCHER HAFEN

Wir bedanken uns bei den Flensburger Unternehmen, die mit ihrer Anzeige die Herausgabe des Hafenblattes ermöglichten.

...mehr erfahren Sie unter
www.historischer-hafen.de

In schwere See geraten?

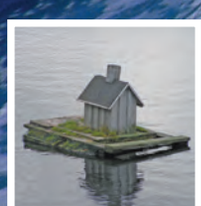
Hat Ihr Floß ein Leck?
Probleme mit der „Zweierkiste“ ?
Zuviel Ballast ?

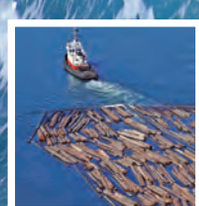
...Frau weg? ...oder Mann weg ...Stress im Beruf?
Ganz gleich, ob Trennung oder Verlust, Burnout,
alleinerziehend, Prüfungsangst oder Mobbing,
es ist wichtig, gut für sich zu sorgen und klar zu bleiben.
Manchmal helfen dabei gute Freunde,
manchmal hilft auch das nicht.

„Beratung in stürmischen Lebenszeiten“

Petra Franck
Gestalttherapeutin (HPG)

0461 840 15 45
petra-franck@schwere-see.de





www.schwere-see.de

R E G I S T E R E D T R A D E M A R K

MANUFAKTUR · RUM · MUSEUM
NEU AB SOMMER 2014

Unser Umbau auf Facebook: „Wein & Rumhaus Braasch“

Alle Informationen über Rum-Führungen mit Verkostung – auch für Gruppen – finden Sie auf unserer Internetseite: **www.braasch.sh**

So was Gutes spricht sich Rum.

BRAASCH
RUM

REGISTERED TRADEMARK
RUM
nach altem Flensburger „Chef-Rezept“
WEIN- & RUMHAUS
BRAASCH
FLENSBURG
0,5 l
www.braasch.sh
40 % Vol.

1755 stach der erste Westindiensegler aus Flensburg in Richtung Karibik in See. Es kam der Rum in die Stadt und sogleich begannen die Flensburger Rumhäuser, von denen es einst über 200 gegeben hat, um die vielfältigsten Sorten, die interessantesten Flaschen, die schönsten Etiketten und die längste Tradition zu wetteifern.
Dabei ist nur eines bis heute wirklich wichtig – die Qualität.
Probieren Sie Braaschs echten Rum nach altem Flensburger Chef-Rezept. Und dann urteilen Sie einfach selbst.

Wein- & Rumhaus Braasch · Rote Straße 26-28 · Große Straße 24 · 24937 Flensburg · Tel. 0461 - 14 16 00 · **www.braasch.sh/shop**