HAFENBLATT

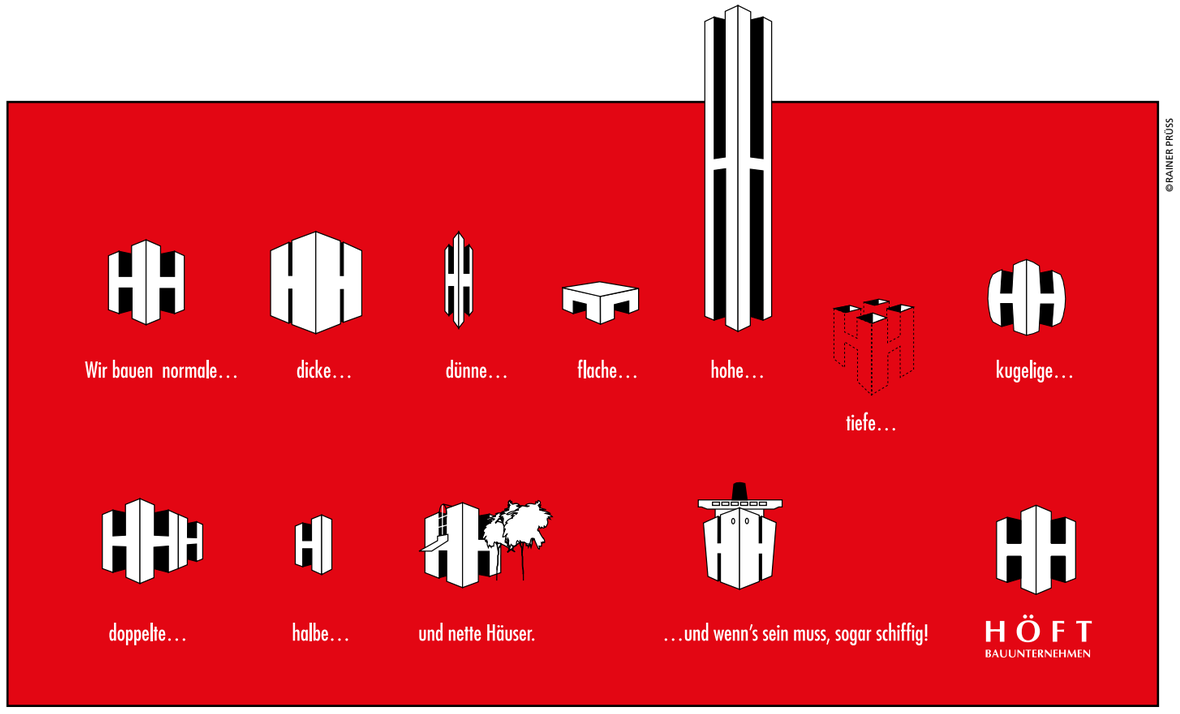
FLENSBURG HISTORISCH MARITIM

ISSN 16[illegible]

GRETA wieder da !

Die ALEX ... eine Wundertüte, Gemeinsam Rudern, Kisten, Unsinkbar, Sonne und Segeln – auch für Gäste, GRETA, Seemannssprache, FRIEDAs Facelift, Jollensammlung, HELENE ÖLHAFEN, Farbengatt, maritime Termine ...

Nr. 41 – Mai 2016



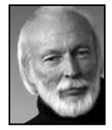
FLENSBURG
HISTORISCHER HAFEN

Alle Vereine im Überblick	Tonne	4
Übersichtsplan	Tonne	5
ALEX in der Werft ... eine Wundertüte	Tonne	6
Gemeinsam Rudern	Tonne	8
Aaberaa, Ausstellung „Frauen zur See"	Tonne	10
Netzeknüpfen	Tonne	11
KONGELIG CLASSIC	Tonne	12
Kisten	Tonne	14
UNSINKBAR - Nicol-Rettungsboote	Tonne	16
Sonne und Segeln – auch für Gäste	Tonne	18
GRETA wieder da	Tonne	21
Entdeckt	Tonne	23
Bildbetrachtung	Tonne	24
Flensburger Impressionen	Tonne	25
Seemannssprache	Tonne	26
Jollensammlung	Tonne	28
HELENE ÖLHAFEN	Tonne	29
Farbengatt	Tonne	30
Veranstaltungen, Leserbriefe	Tonne	32
Impressum	Tonne	34

Liebe Leserin, lieber Leser …

es ist wieder soweit, die Rum Regatta steht vor der Tür und diesmal ist sie wieder sehr früh im Mai, und wir hoffen, dass die Winterarbeit an den Schiffen termingerecht fertig wurde. Diesmal soll zur Rum Regatta auch der historische KRAHN wieder stehen, jedenfalls wenn nichts dazwischen kommt, denn eigentlich soll das zur Regatta gefeiert werden. Feiern müssen wir eigentlich auch die Rückkehr der GRETA und die neuen Pfähle bei den KLASSIKERN, weil die Eigner bei Sturm und wechselnden Wasserständen endlich ruhiger schlafen können, denn durch die Bojen wurden je nach Wasserstand die Leinen loser oder strammer, und der MAJA hat das das Heck zerstört., weil sie auf den Steg aufschlug. Wir freuen uns auch über den Zuwachs bei der Jollensammung der KLASSIKER und hoffen auf weitere Füllung mit historischen Jollen. Klein ist eben auch fein, jedenfalls bei Jollen. Kleine Löcher sind dagegen gar nicht schön, denn bei ALEX öffnete sich nach dem neuen Kessel jetzt auch eine kleine Wundertüte, aber lesen sie selbst, alles wie immer mal ernst, mal heiter.

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 ermöglichen.

...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 35 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 Infarhthaltung 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 37 | 24939 Flensburg
Tel. am Liegeplatz 0461 17190

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

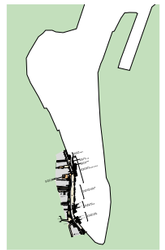
Museumswerft Flensburg gemeinnützige GmbH
Die Museumswerft betreibt einen Ausstellungs- und Werkplatz für traditionelle Tätigkeiten der maritimen Arbeitswelt und für historische Segelschiffe. Auf der Werft werden Segel- und Arbeitsboote dieser Region restauriert und nachgebaut. Es handelt sich um offene 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

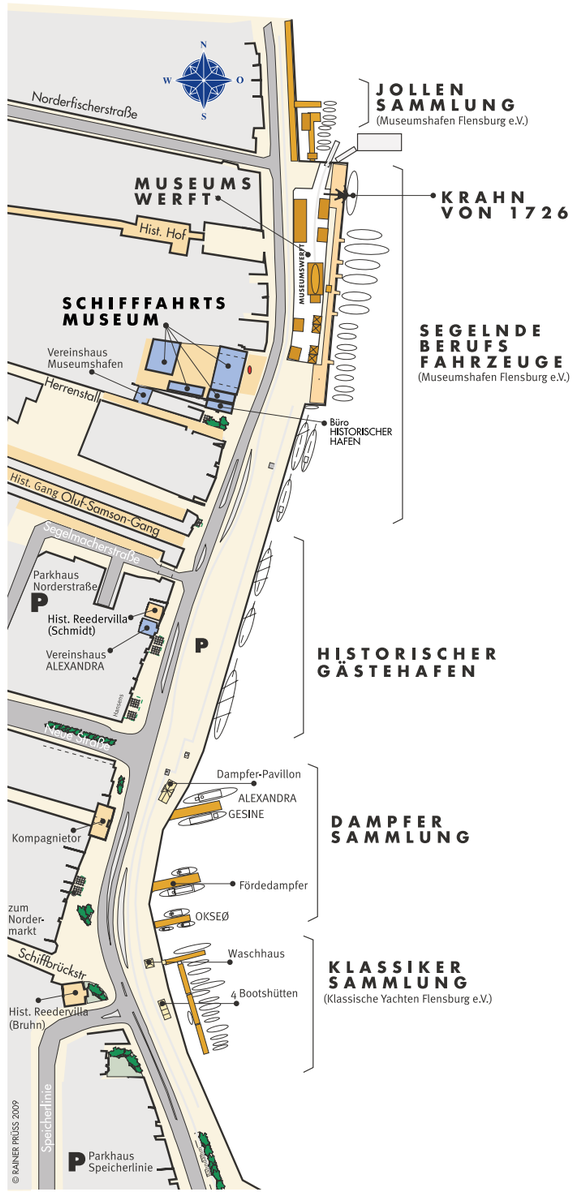
Flensburger Hafen



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 ist 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, der Schlepper FLENSBURG und andere Maschinenfahrzeuge.

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

So ist es oft bei sehr alten Schiffen. Unter Lack und Farbe sieht alles gut aus. Aber wenn man anfängt irgendwo etwas zu öffnen, dann folgt eine Überraschung nach der anderen.

ALEX in der Werft...

Wer kennt sie nicht aus der Kindheit, die Wundertüte. Es war etwas Geheimnisvolles drin, man konnte fühlen, hören und ahnen.
Das tat auch die Crew der Alex, als sie wohlahnend das Vorschiff im Bereich der Restauration hohl machte.
Hohl, das bedeutete nicht nur Einrichtung, Tresen, Kühlung und Waschbecken demontieren und einlagern, nein hohl bedeutet: Es gibt keine Wand- und Deckenverkleidung und keinen Fußboden mehr.
So wurde die Alex nach Kiel in die Werft der Gebr. Friedrichs gebracht und Gründonnerstag aufgeslipt. Dann begann ein Trupp der Crew mit dem Sachverständigen Uwe Fuchs den Rumpf mit ca. 200 Messpunkten auf seine Stärke zu überprüfen. Es ergaben sich nur 3 (in Worten drei) Stellen, die offensichtlich erneuert werden mussten. Heureka, was für ein positives Ergebnis.
Dann begannen die Werftarbeiter die zu dünnen Platten herauszubrennen und die Wundertüte wurde geöffnet. Im

Und dann stellt sich die Frage, wo fängt man an, und wo hört man auf? Alt ist ja alles, aber was geht noch, und was geht nicht mehr? Es geht ja nicht um Optik, sondern um Sicherheit!

...eine Wundertüte

Bereich der Steuerbordseite Höhe Fäkalientank mussten die Arbeiter weiter in Richtung Kielschwein brennen, um an stabiles Material anzuschließen. Man kam in den Bereich der Bodenwrangen, die bei der Alex schifffahrtsüblich mit Beton ausgegossen sind. Bodenwrangen, die Bleche zwischen Spanten und Kielschwein, waren das neue Problem, denn sie waren fast weggerostet. Durch die Lage unter dem Tank und im Beton verborgen, konnte man ihren Zustand noch nicht einmal erahnen.
Was tun, sprach Zeus. Das Schiff wurde zusätzlich abgestützt und die Außenhaut auf der gegenüber liegenden Seite ebenfalls geöffnet. Jetzt konnte man die alten Wrangen und Spanten herausnehmen und grundsolide auf dem stabilen Kielschwein aufbauen.
Natürlich muss der Werftaufenthalt jetzt finanziell überarbeitet werden und wir hoffen auf keine weiteren Inhalte aus der Wundertüte.
Unser Spendenkonto findet man unter www.dampfer-alexandra.de.

Vielleicht kommt für die Bodenwrangen ja noch was drauf.

Günter Herrmann

Gemeinsam rudern

Rudern kann man natürlich alleine. An der Nordsee macht man das mit einem sog. Wriggriemen. Das ist ein Ruderblatt, das am Heck des Bootes im Wasser steckt und das mit einer Bewegung in der Form einer liegenden 8 das Boot vorwärts treibt. Das geht mit kleineren Booten ganz fix, und sieht für Landratten wohl lustig aus, aber wenn das Boot groß ist, dann kommt man alleine nicht weiter.

Mit dem dem HISTORISCHEN HAFEN ist es wie mit dem Rudern: „All together now!“ oder auch „Alle Mann an die Riemen“. Die „Riemen“ nennt der Seemann die Ruderblätter mit denen man „pullt“, und daher kommt auch der Ausdruck vom „am Riemen reißen“. Wenn man nicht am Riemen reißt, dann bewegt sich nichts. Das am Riemen reißen passiert im HISTORISCHEN HAFEN und seinen einzelnen Vereinigungen jeden Tag. Zumeist, ohne dass das alles beobachtet wird. Kleine Ausstellungen, Hütten, neue Stege, neuer KRAHN. Jede Menge Schiffsreparaturen, Instandsetzungen, Instandhaltungen usw. Daran sind viele Menschen beteiligt, viele auch unsichtbare Helfer und Unterstützer.

Und weil man das kaum mitbekommt, sei all diesen Menschen an dieser Stelle für das Mitrudern einmal richtig doll Dank gesagt.

Danke !

FRAUEN ZUR SEE

mitsegelnde Kapitänsfrauen auf (fast) allen sieben Weltmeeren

Sonderaussstellung im Schiffahrtsmuseum in Apenrade (Museum Sønderjylland - Kulturhistorie Aabenraa), Eröffnung am 19. Juni 2016, 14 Uhr

Trotz der zahlreichen Geschichten über die Gefahr, die von weiblichen Wesen an Bord von Segelschiffen angeblich ausgeht, haben etliche der weitgereisten Kapitäne aus Flensburg und Nordschleswig/Sønderjylland auch dieses vermeintliche Risiko nicht gescheut. Im Gegenteil, seit etwa 1850 war es ein relativ weit verbreitetes Phänomen, dass vor allem jung verheiratete Kapitäne ihre frisch angetrauten Ehefrauen auf ihre Reisen nach Südamerika, Südafrika, in die Südsee oder nach China mitnahmen.

Diese Frauen, die oft aus Kapitänsfamilien stammten, kannten die Seefahrt bereits seit ihrer Kindheit aus Erzählungen und lieβen sich nicht so leicht bange machen. Dies gilt auch für die Kapitänsfrau Petrea Kier, die in den 1860er Jahren mit ihrem Mann, dem Kapitän Friedrich Kier, im Fernen Osten segelte. Die Überlegungen, die hinter der Entscheidung der Eheleute stand, zusammen an Bord zu gehen, beschreibt sie folgendermaβen: „Als er mich bat, seine Frau zu werden, hat er mir alle Gefahren, die uns bevorstanden, geschildert. Aber er sagte auch, er wusste, mein festes Gottvertrauen würde mir helfen, allen Unbill zu ertragen und die Welt wäre unsagbar schön und mit 4 Augen noch viel, viel schöner, aber mit 6 vielleicht unaussprechlich schön.“

Unterwegs erlebten die Kapitänsfrauen etliche dramatische Ereignisse und nicht ohne Stolz schildert der Kapitän C.C. Fischer folgenden Episode: Seine Frau Anna Marie habe angesichts eines bevorstehenden Schiffbruchs auf die besorgte Frage des Steuermannes, ob sie Angst habe, geantwortet, dass er sich um sich selbst kümmern und dafür sorgen solle, selbst keine Angst zu bekommen. Im Übrigen überlebte die gesamte Familie Fischer, die außer den Eheleuten auch aus der kurz zuvor geborenen Tochter bestand, den Schiffbruch und die 9 Tage auf einer unbewohnten japanischen Insel, bis ein russisches Schiff sie an Bord nahm. Auch dieses Erlebnis schreckte Anna Marie Fischer nicht ab; erst etliche Jahre später und während sie mit dem vierten Kind schwanger war, kehrte sie in ihre Heimatstadt Apenrade zurück.

Geburten an Bord fanden relativ häufig statt und manch Kapitän musste auch seine Qualitäten als Geburtshelfer unter Beweis stellen. Dies hat auf den Friedhöfen der Region Spuren hinterlassen, wo bis heute etliche Grabsteine erhalten sind, auf denen Hafenstädte wie Shanghai oder Rio als Geburtsorte angegeben sind. Auch in den Namen einiger an Bord geborenen Kinder finden sich Hinweise auf diese Lebensweise: Der kleine Hans, der als Sohn von Kapitän Hans Marcussen Krag und seiner Frau geboren wurde, während das Schiff seines Vater sich südlich der Insel Madagaskar befand, wurde sein Leben lang nur „Hans Magagask“ genannt. Zum Glück für uns heute haben etliche der mitsegelnden Kapitänsfrauen auf ihren Reisen nicht nur Briefe an ihre Lieben zu Hause, sondern auch Tagebücher geschrieben, in denen sie einen unmittelbaren Eindruck vom Alltag an Bord und ihren Erlebnissen in Hafenstädten wie Hongkong, Rio oder Shanghai vermitteln. So ist es ihnen zu verdanken, dass wir uns ein anschauliches Bild vom Wassermangel an Bord oder der Angst vor einem Überfall durch chinesische Seeräuber machen können oder wissen, dass auch Apenrader Kapitäne verbotenerweise am Opiumschmuggel beteiligt waren.

Im Schifffahrtsmuseum in Apenrade wird deren Geschichte ab dem 18. Juni 2016 anhand von ihren eigenen Schilderungen und Objekten vermittelt.

http://www.museum-sonderjylland.dk/aabenraa.html
Schauen Sie doch mal bei uns in Apenrade vorbei!
Wir freuen uns auf Sie!

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
Öffnungszeiten:
1.9.-31.5.: 13-16 Uhr 1.6.-31.8.: 10-16 Uhr, Montags geschlossen.
Eintritt: Erwachsene: 40 kr (ermässigt: 35 kr). Kinder frei.
Gruppenführungen nach Vereinbarung auch außerhalb der Öffnungszeiten und auf Deutsch.

Kvindelig galionsfigur/ Weibliche Galionsfigur

Dorothea Nissen und ihr Mann, Kapitän Jep Nissen von der Insel Barsø.

Sømandskone om bord/Mitsegelnde Kapitänsfrau auf dem Flensburger Segelschiff „Dora“ in chinesischen Gewässern.

Netzeknüpfen

Traditionelles maritimes Handwerk für den Wissensfang

Das Netzwerk Maritimes Erbe hat sich zu einer guten Plattform in unserer Region etabliert, die den maritimhistorischen Museen, Vereinen, Initiativen und Skippern ein Forum des Austauschs bietet. Die vergangenen Treffen in Flensburg, Cathrinesminde, Husum, Haithabu und auf Ærø waren für alle Beteiligten nicht nur informativ und inspirierend, sondern stets auch von einem freundschaftlichen Geist beseelt. Wasser verbindet eben, das war schon immer so und gilt auch heute noch.

Das Netzeknüpfen ist ja ein altes maritimes Handwerk, das in unserem Fall vor allem dem Wissensfang dienlich ist. Es kann nicht schaden, mal neue Ufer anzusteuern! Deshalb ist es so wichtig, größer zu knüpfen. Im Februar waren zum Beispiel die Freunde des Gaffelriggs mit ihrem Wintertreffen im Flensburger Schifffahrtsmuseum zu Gast. Am Nachmittag tagte hier zudem der Vorstand der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen (AGDM). Vor zwei Jahren tagte der europäische Taditionsschiffsverband European Maritime Heritage (EMH) in Apenrade und Flensburg, wo es viel Wissenswertes zum Erhalt und zur Infahrtsetzung historischer Schiffe zu hören gab. Auf dänischer Seite leistet auf diesem Gebiet die Træskibs Sammenslutningen Hervorragendes. All diese Treffen boten auch tolle Gelegenheiten, dass sich Traditionsskipper und Museumskapitäne besser kennenlernen und mehr denn je erkennen, dass man am selben Thema mit unterschiedlichen Schwerpunkten und Kompetenzen arbeitet, nämlich das maritime Erbe zu erhalten und erlebbar zu machen.

Für die Sache der maritimen Museen setzt sich auf internationaler Ebene der ehrwürdige International Congress of Maritime Museums (ICMM) ein, dessen neuer Präsident niemand geringeres als Steve White ist, seines Zeichen Präsident von Mystic Seaport. ICMM versucht verstärkt, Aktivitäten auf regionaler Ebene zu entwickeln bzw. zu unterstützen. Eine erste Tagung 2013 in Göteborg gab wichtige Impulse zur Ausstellungsgestaltung in Schifffahrtsmuseen. Allen maritimen Museen sei die Mitgliedschaft nachdrücklich ans Herz gelegt! Nirgendwo sonst ist man näher am Puls der maritimen Museen als hier. Akademischer geht es im Northern Seas Maritime Museum Network zu, das regelmäßig die neusten Forschungen zur maritimen Kulturgeschichte des Nordsee-Raums präsentiert. Das Ostsee-Pendant ist das Baltic Sea Maritime Museums Network, dessen nächste Tagung vom 26.-27. Oktober 2016 im Nationalen Schifffahrtsmuseum Schwedens, dem Sjöhistoriska Museet in Stockholm, unter dem Motto “Lighthouses of tomorrow“ zur Nutzung, Präsentation und Erhaltung von Leuchttürmen stattfindet. Hierzulande formiert sich langsam das lose Netzwerk Maritime Museen Norddeutschlands, das sich regelmäßig unregelmäßig auf Einladung einzelner Teilnehmer trifft. Auch hier geht es vor allem um Kennenlernen, Erfahrungsaustausch, Projekteschmieden. Auf dänischer Seite soll nun die Søfartspuljen wiederbelebt werden, einem Netzwerk dänischer Museen, die sich schwerpunktmäßig der maritimen Geschichte des Landes widmen. Das erste Treffen findet am 15. Juni 2016 im Schifffahrtsmuseum Marstal statt.

Im Grunde ist es wie auf jedem Schiff: Man kann den Segler oder Dampfer nur gemeinsam ans Ziel bringen. Also lasst uns weiter Netze knüpfen!

Thomas Overdick, Flensburger Schifffahrtsmuseum

Stefanie Robl Matzen, Museum Sønderjylland Kulturhistorie Aabenraa

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen: www.agdm.de
Baltic Sea Maritime Museums Network: keine eigene Homepage, das Programm zur nächsten Tagung findet sich demnächst unter www.sjohistoriska.se
European Maritime Heritage (EMH): www.european-maritime-heritage.org
Freunde des Gaffelriggs: www.freunde-des-gaffelriggs.de
International Congress of Maritime Museums (ICMM): www.icmmonline.org
Maritimes Erbe: www.maritimeserbe.eu oder www.denmaritimearv.eu
Northern Seas Maritime Museum network: www.northernseas.eu
Træskibs Sammenslutningen: www.ts-skib.dk

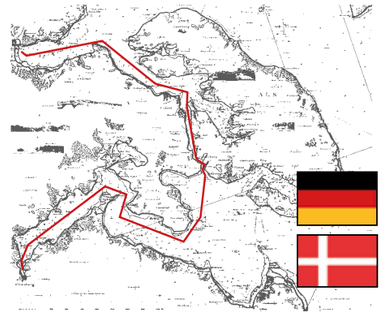
KC
1855

Es ist wieder soweit...

Der Termin muss dringend in die Segelkalender. Sommer, Sonne, Wind und schöne Schiffe. Große Gegensätze treffen wieder aufeinander. Vom Folkeboot bis zum Wikinger, vom stäbigen Lotsenboot bis zu eleganten Schonern ist immer alles vertreten. Bereits 2013 waren es 110 Schiffe, die wie schon 1855 in bunter Mischung, aber in getrennten Klassen gegeneinander antreten.

Vom 25.-28. August ist es wieder soweit. Wir starten die 5. KONGELIG CLASSIC von Flensburg über Sønderborg nach Aabenraa und wir freuen uns auch auf die wunderbaren „hyggeligen" Hafenfeste.

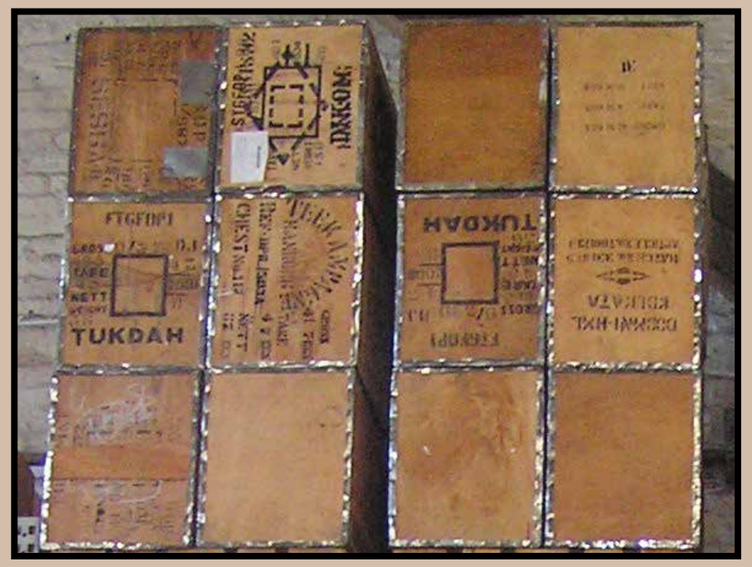
Anmelden nicht vergessen!



www.kongelig-classic.org

25 - 28. AUGUST 2015

FLENSBURG · SØNDERBORG · AABENRAA



KISTEN

Jahrhundertelang wurden Bäume zu Brettern gesägt und daraus Kisten zusammengenagelt, um das mehr oder weniger kostbare Gut vor Beschädigung zu schützen.. Heute kommt fast alles in standardisierte Container.

VON DER BRETTERKISTE ZUM CONTAINER

Ja, manchmal wird auch das Auto„Kiste“ genannt, „steig mal schon ein in die Kiste...“, besonders, wenn es sich um eine sogenannte „Schrottkiste“ handelt und sie aus mehr oder weniger wohlgeformtem Blech ist. Aber eigentlich denkt wohl jeder an Holz, wenn man Kiste oder Kasten hört. Dann denkt man an „Seekiste“, an „Appelkiste“, den „Zigarrenkasten“ oder auch den „Werkzeugkasten“ oder „hol ma‘ ’ne Kiste Bier“. Wobei der Kasten wohl eher ein kleineres Format hat, aber es gibt offenbar keine feststehende Norm. Außer, wenn man zum Ende des Lebens „in die Kiste kommt“. Die hat dann natürlich ein festes Maß. Aber auch wenn Hein Seemann müde in die Koje geht, sagt er oft „ich muss in die Kiste“.

Als ich Tischler lernte, war das erste Probestück eine Werkzeugkiste. So ähnlich wie auf dem zweiten Foto von oben. In den Stirnbrettern steckte dann noch ein dicker Dübelstab, um sie besser tragen zu können. Das war hier sicher auch der Fall, aber es handelt sich um eine Kiste, in der der Bootsbauer seine Rolle mit sog. Hüsing oder Garnen liegen hatte, die sich bei der Arbeit abwickelte und die wegen der schrägen Oberkannte nicht rausrollte.

Die Ecken schön mit Schwalbenschwänzen gezinkt, naja, beim ersten Versuch eher weniger schön, der Geselle meinte, man könne eine Mütze durch die nicht pasenden Fugen schmeißen, aber es war doch eine Kiste. Jeder Tischler hatte seine Werkzeugkiste, wie auch der Seemann seine Seekiste hatte, in der er seine berühmten „Sieben Sachen“ verwahrte (oberes Foto). Was das eigentlich genau ist und wieso sieben? Wer weiß? Auf alle Fälle hat die traditionelle Seekiste auf der Innenseite ein kleines vertieftes Ablagebrettchen. Die war für seine Heuer, das war die „hohe Kante“, auf die er sein Geld legte. Aber wie man weiß, lag da nach dem Hafenbesuch meist nichts mehr...

Der Laderaum der Schiffe war voll mit Kisten in allen erdenklichen Größen. Nahezu alles wurde, wenn nicht in Säcken, so doch in Kisten verpackt und mit Karren und Kränen an Bord gebracht. Das kennen wir von der Apfelfahrt, wenn die Appelkisten auf die Appelkähne gebracht werden. Da haben wir es schon mit standardisierten Kisten zu tun, denn auch hier hat der Mensch das Maß der Kistengröße bestimmt. Man muss sie tragen und Stauen können. Für das Tragen und Stauen brauchte man in den großen Häfen die „Schauerleute“, die das „Stückgut“ verstauen mussten. Was dabei alles an Bord kam, musste natürlich gezählt werden, und wie sang Harry Belafonte in seinem

Karibik-Song: „Come Mister Tallyman, tally me Banana“, der Tallyman zählte die Stauden mit den Bananen oder auch die Teekisten, deren Ecken mit kleinen Metallkanten geschützt waren (Abb. o. links). Wie erklärte ein ehemaliger Stauer im Hafenmuseum, wenn nur ein 1 mm kleines Loch in der Metallkante ist, läuft die ganze Teekiste leer.

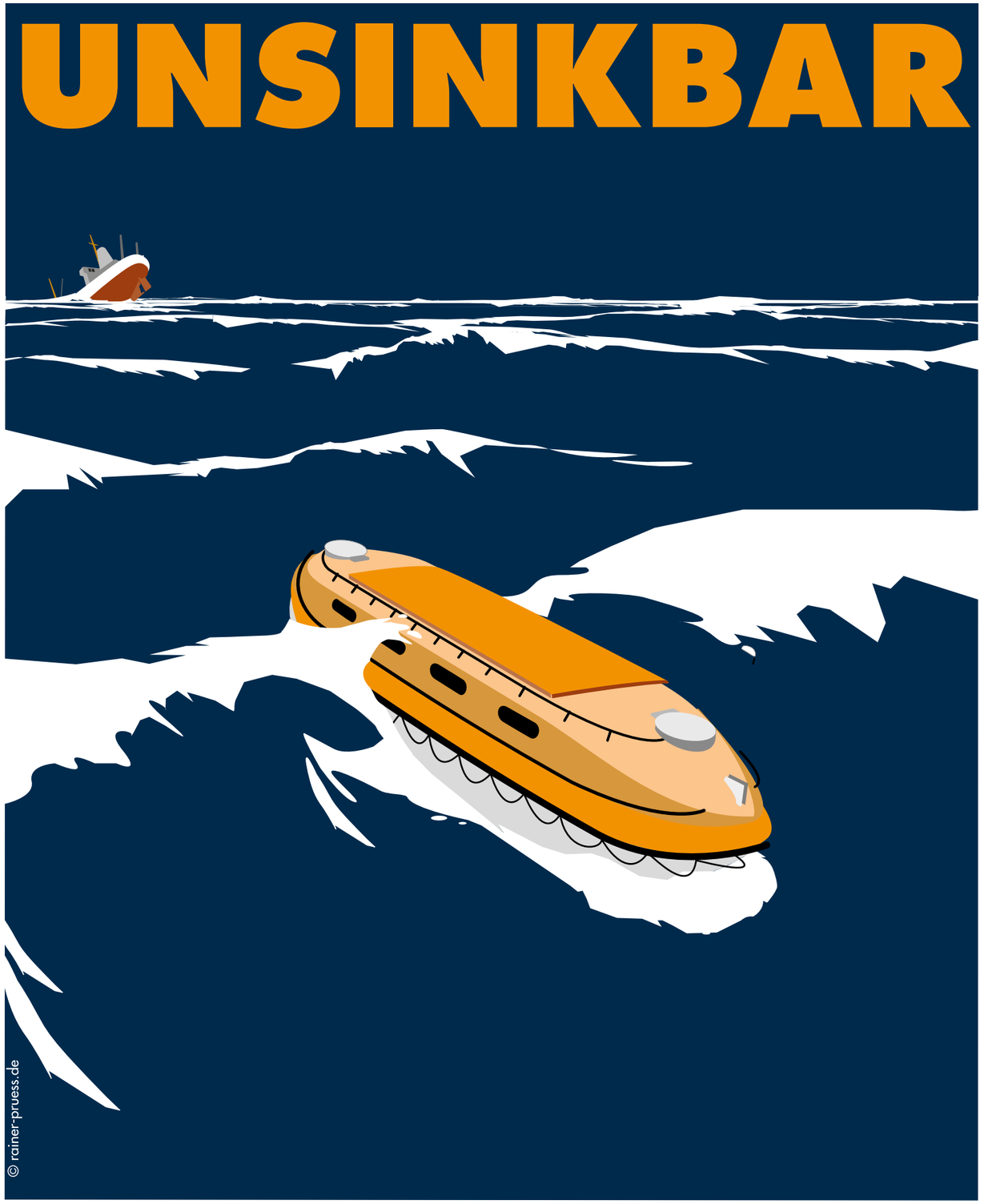
Schon seit erdenklichen Zeiten wurden mit einem Heer von Hafenarbeitern die Schiffe beladen. Mit großer Sorgfalt und nach exakten Stauplänen lagen Jutesäcke neben Maschinenteilen, Kakaokisten auf Anhängerachsen und Papierrollen neben Wasserpumpen, Kaffesäcke neben Wasserrohren und Hydraulikflansche auf Kokossäcken. Das meiste sauber in Kisten und Kästen verpackt, sauber gelascht, gezurrt, gestaut mit großer Kenntnis und Erfahrung. Und dann kam da so ein Spinner mit dem Vorschlag, dass man das doch eigentlich alles irgendwie in gleichgroße Riesenkisten packen könnte, davon müsste man dann zwar ein paar Millonen Stück anfertigen lassen, aber die ließen sich viel besser und schneller stapeln und dann brauchte man nur weltweit dafür sorgen, dass in allen Staaten, in allen Häfen der Welt die gleichen Kistenentlademaschinen stünden, und dann wär‘ überhaupt alles ganz einfach.

„Spinner“ und „Schwachkopf“ waren sicher noch die freundlichsten Titulierungen solcher Gedankengänge. „Unbezahlbar..., völlig weltfremd..., gar nicht durchsetzbar..., und eine Standardgröße passt doch nie für alles, und an die technischen, zollrechtlichen und juristischen Fragen gar nicht zu denken... und überhaupt.“

Die Geschichte des Seecontainers verlief so rasant wie konsequent. Sie war die Realisierung einer einfachen Idee, aber einer unglaublichen Vision. Ein New Yorker Spediteur hatte den Gedanken, den Kastenaufsatz seines Kastenwagens abnehmbar zu gestalten. Das war‘s. Niemand wurde gezwungen mitzumachen. Einer fing einfach an, die Idee ernst zu nehmen. Heute können wir uns gar nichts anderes vorstellen. Aber eigentlich hat sich nichts geändert. Auch ein Container ist nur eine Kiste und wie schon die Teekiste hat sie ein standardisiertes Maß, damit kein Platz verschenkt wird.

Inzwischen werden sogar die Inhalte an das Kistenmaß angepasst, und selbst IKEA entwirft die Möbel so, dass sie in ihren Pappkartons platzsparend und ohne Raumverlust in die große Kiste passen, sonst heißt es: „Ele-mele-miste, es rappelt in der Kiste“.

Rainer Prüß



FLENSBURGER SCHIFFFAHRTSMUSEUM

UNSINKBAR – Nicol-Rettungsboote

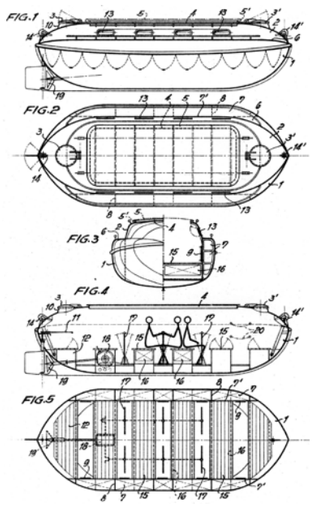
Ausstellung im Flensburger Schifffahrtsmuseum · Verlängert bis 30. Oktober 2016

Ernst Nicol (*1923) ist ein Pionier der internationalen Schiffssicherheitstechnik. 1954 hat der in Flensburg geborene Schiffbau-Ingenieur eine revolutionäre Erfindung gemacht: Er konstruierte ein geschlossenes Rettungsboot, das aufgrund seiner Bauweise unsinkbar ist und den Insassen überlebenswichtigen Schutz gegen Nässe, Kälte und Hitze bot. Heute ist seine Idee eines geschlossenen Rettungsbootes Standard in der internationalen Seeschifffahrt. Rettungsboote seines Typs finden sich auf allen Weltmeeren.

Dem Flensburger Schifffahrtsmuseum ist es gelungen, das umfangreiche Archiv des heute 93-jährigen dauerhaft in seine Sammlung zu übernehmen. In der Ausstellung „Unsinkbar“, die noch bis zum 30. Oktober zu sehen ist, würdigt das Museum Ernst Nicol und seinen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit auf See.

Ernst Nicol war bereits als Kind von der Seeschifffahrt fasziniert und baute mehr als 300 Modelle aus Knetmasse und Pappkarton. Sein Hobby machte er später zum Beruf. Nach der Schule absolvierte er bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft eine Lehre zum Schiffsbauer. Nach der Rückkehr aus russischer Kriegsgefangenschaft fand Nicol 1951 eine Anstellung auf der Husumer Schiffswerft der Gebrüder Kröger. Hier war er anfangs als Leiter für Planung und schiffbaulichen Einkauf tätig, ab 1958 bis zum Ruhestand 1987 als Projektingenieur und Konstrukteur. In dieser Zeit projektierte Nicol vor allem Frachtschiffe („Kümos“), Fischereifahrzeuge, Motoryachten und Fahrgastschiffe. So sind ein Großteil der Flensburger „Butterdampfer“ nach den Entwürfen von Ernst Nicol gebaut.

Zu jener Zeit beschäftigten Nicol bereits die Nachrichten über Schiffskatastrophen auf den Meeren und die oft nur unzureichenden Rettungsmittel an Bord. „Auf See hatten wir katastrophale Verhältnisse nach dem Zweiten Weltkrieg“, erinnert sich Nicol in einem Interview 2013. „Ich habe gedacht, warum tun die Behörden nichts? Als Schiffbauingenieur fühlte ich mich verpflichtet, etwas zu machen.“ In seiner Freizeit begann Nicol, sich intensiv mit der Verbesserung von Rettungsbooten zu beschäftigen. Schnell erkannte er, dass der Verlust von Menschenleben



an dem Einsatz offener Rettungsboote lag, in denen die Schiffbrüchigen ungeschützt der Kälte oder Hitze sowie überschlagenen See ausgesetzt waren. Die Lösung des Problems lag für ihn auf der Hand: ein effektives Insassen-Schutz-Rettungsboot musste geschlossen und gewichtsstabil sein, um den Kräften des Meeres widerstehen zu können. „Im Prinzip funktioniert mein Boot wie eine Konservendose“, erklärt Nicol. „Die geht ja auch nicht unter, wenn man Sie ins Wasser wirft.“ Nach Fertigung mehrerer Skizzen baute Nicol 1954 das erste Modell seines überdachten Bootes.

Da sein Arbeitgeber kein Interesse am Rettungsboots-Bau hatte, entwickelte und vermarktete Ernst Nicol mit großer Unterstützung seiner Frau Leni sein Rettungsboot in seiner Freizeit. 1956 meldete Nicol Patente in 10 Ländern an. Gleichzeitig begann eine langwierige Auseinandersetzung mit deutschen und internationalen Behörden, stellte Nicols Idee eines geschlossenen Rettungsbootes doch die gültigen Vorschriften des internationalen Schiffssicherheitsvertrags SOLAS von 1948 in Frage, nach denen alle Rettungsboote als offene Boote gebaut werden mussten. Um diesen Bedingungen zu entsprechen, konstruierte Ernst Nicol bei seinem Boot eine große Einsteigöffnung, die mit einer Persenning schnell zu schließen war. Sein eigentlich geschlossenes Boot war somit konstruktiv immer noch ein offenes. 1957 wurden die ersten Nicol-Rettungsboote auf deutschen Seeschiffen installiert. In der Folgezeit gelang es dem Konstrukteur, die deutschen Behörden von seiner segensreichen Erfindung zu überzeugen, sodass 1960 auf der internationalen Seeschifffahrts-Konferenz in London erstmals geschlossene Rettungsboote international zugelassen wurden. Es sollte aber noch mehr als zwei Jahrzehnte und weitere verheerende Schiffsunglücke dauern, bis 1983 schließlich das vollständig geschlossene Rettungsboot als internationaler Standard vorgeschrieben wurde. Nicols Hoffnung, dass die von ihm „eingeleitete Entwicklung auf dem Gebiet der Rettungsboote eines Tages allen Seeleuten zugute kommt“, wie er 1968 in einem Brief schrieb, hatte sich erfüllt.

Dr. Thomas Overdick,
Museumsleiter
Flensburger Schifffahrtsmuseum

Sonne und Segeln Rum Regatta, traumhaftes Wetter und der Wind schiebt die dicken alten Schiffe mit Brassfahrt über die Innenförde. Es weht wohl mit 4 Bft und hoch am Wind jagt die stählerne PIROLA Richtung Ziellinie. Sie lief ca. 1910 auf einer holländischen Werft vom Stapel und diente auf der Nordsee der Fischerei. Der Colin Archer Fischkutter DOLLY mit dem Baujahr 1919 ist ihr auf den Fersen. Diese Art zu segeln auf historischen Segelschiffen ist nicht nur für die Mannschaft immer wieder ein Erlebnis. Auch Gäste sind begeistert und manch einer sitzt mucksmäuschenstill in der Bordwand, guckt und genießt, oder denkt über Gott und die Welt. Aber man kann auch mit anfassen und die Kräfte spüren, die hier wirken, oder die Kräfte spüren, die man alleine nicht hat, aber die zu zweit oder dritt plötzlich die Dinge bewegen. Mit der PIROLA oder auch anderen Schiffen geht es z.B. **auch für Gäste** mittwochs und donnerstags ab 18.00 Uhr vom Museumshafen aus hinaus auf die Förde: Traditionelle Seefahrt kennenlernen, Segel setzen, Geschichten hören und den Abend genießen. Karten gibt es in der Touristinformation.

Viele neue Planken. Die Nähte sind schon mit Werg kalfatet und mit Pech verschmiert. Über der Wasserlinie wurde schon grundiert, damit die Planken nicht unnötig austrocknen.

Auch im Bugbereich viele neue Planken. Hier sieht man auch sehr gut den geschwungenen sog. Wiegenfußkiel.

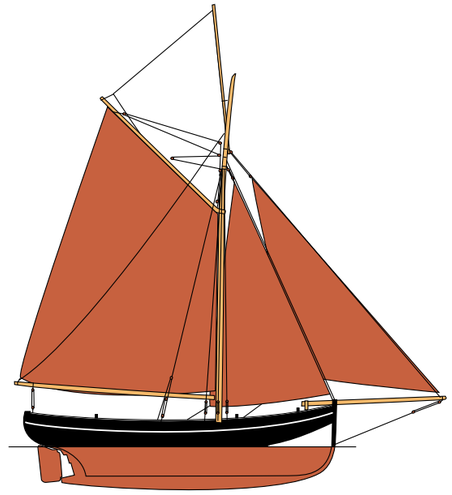
Echte Drecksarbeit, erst Pech schmieren und dann abkratzen.

...und innen im Rumpf gibt es für Jan ordentlich was zu tun.

Mast schleifen und lackieren, und wie man sieht, Marten , Charlotte und Maike haben Spaß bei der Arbeit. Im Hintergrund GRETA.

Marten strahlt, denn die Arbeit geht sehr gut voran!

Und endlich wieder ins nasse Element. Jetzt wird aufgeriggt!



GRETA

Sie gehörte zu den Gründungsschiffen des Vereins Museumshafen Flensburg. Jetzt kommt sie wieder.

Einst war sie „Günthis“ Geliebte und gehörte zu dem erlauchten Kreis der Schiffe, die im Jahre 1979 die Flotte der Gründer bildeten, die im Lokal „Schwarzer Walfisch“ in der Angelburger Straße zusammenkamen, um das für Flensburg Unvorstellbare anzupacken: Die Schaffung des zweiten deutschen Museumshafens nach dem Vorbild der Leute von HH-Oevelgönne. (heute gibt es 21 Museumshäfen)
GRETA war als Elbfischkutter neben ANNALISA, GULLE, FRIEDERIKA, DORA, und NORDLYS das kleinste Frollein unter den altehrwürdigen Damen.
Günther Wulf hat sie mit verschiedenen Anteilseignen bis 1998 gesegelt, sie dann an die Elbe verkauft und sich mit der ALBATROS vergrößert.

Heute segelt ANNALISA auf der Elbe, NORDLYS ist vor Jahren gestrandet, befindet sich aber in Dänemark im Wiederaufbau, GULLE ist zersägt, DORA liegt seit Jahren leider auf dem Trockenen und GRETA drohte das gleiche Schicksal. Noch vor wenigen Jahren kam sie in gutem Zustand zur Rum Regatta, dann landete sie in einem Hamburger Schuppen und zuletzt konnte man sich durch die Plankennähte freundlich zulächeln. Holz ist hygroskopisch und dehnt sich bei Feuchtigkeit wieder aus, aber zu lange ausgetrocknete Plankennähte werden nie wieder dicht. Der Zustand war trostlos und Günthi guckte bei einem Besuch der alten Dame ziemlich erschrocken. Der Eigner sehnte sich nach Erlösung und machte das unvorstellbare Angebot: „Wenn ihr sie wieder herrichten wollt, könnt ihr sie haben.“ Was dann folgte, stand in der Tradition des Museumshafenvereins: Man kann bei allem zögern, man kann alles zerreden, man kann die Sache aber auch einfach anpacken, denn die GRETA ist eine der letzten ihrer Art. Gesagt, getan.

„Günthi“, ganz erschrocken vom Zustand der GRETA

Günthi trennte. Der Verein Museumshafen übernahm das Eigentum. Der Rumpf kam auf die Werft von Christian Jonsson in Egernsund. Ein Förderverein wurde gegründet, der sich nur um die GRETA kümmert, der die Arbeitseinsätze organisiert und deren Mitglieder die GRETA später segeln können. Der Förderverein hat neben „Günthi“ mit Jan-Christian Rössler, Maike Krüger und Elli Kose tatkräftige junge Vorstandmitglieder, die die Aufgaben mit gesundem Optimismus anpacken.
Inzwischen ist GRETA fast neu aufgeplankt und hat neue Steven und etliche Spanten ersetzt bekommen. Mast, Spieren und die Besegelung sind in gutem Zustand, so dass das Schiff in absehbarer Zeit wieder auf der Flensburger Förde zu sehen sein wird.
Am 21. April kam sie wieder ins Wasser. Wir freuen uns über den Elan und werden über den Fortschritt berichten. Es gibt jeden zweiten Dienstag im Monat ein Helfertreffen. Wer mitmachen möchte, kann sich melden bei:
Maike Krüger
<maikec.krueger@online.de>
oder bei Jan-Christian Rössler
<jan.christian.roessler@gmail.com>

Rainer Prüß

FRIEDA in der Werfthalle von Christian Jonsson in Egernsund. Sie wird runderneuert und hier sichtbar, die Alu-Relingstützen, die für Diskussionen in der Scene der Museumshäfen sorgen.

FRIEDA

Ein Facelifting sorgt für Stoff...

Segler nennen es „Buchteln". Bucht suchen, Anker werfen, Jolle aussetzen, Jolle segeln, angeln, quatschen, lesen, dann Tisch decken, Essen fassen, Abwaschen, Rotwein testen, ausloten wie lange der Vorrat und der Erzählstoff reichen, dann Petroleumfunzeln löschen und ab in die Koje. Am nächsten Morgen zieht leichter Kaffeeduft durch die Gänge. Wieder gibt es ein Super Frühstück mit Konrads frischgebackenem Brot an der großen 14 Personen-Back und dann: Auf gehts! Anker lichten. Der Generator hat leider 'ne Macke. Der Saft reicht nicht für die hydraulische Winsch, also Handarbeit. Puuuuh...

Dann Segelsetzen und los geht's durch den traumhaften Fjord. Von Überall grüßen kleine Leuchttürme. Wir kreuzen den Weg eifriger Fjordfähren. Die schneebedecken Kuppen der Berge versuchen sich von den tiefhängenden Wolken zu befreien. Jürgen sitzt am Ruderhaus, liest plattdeutsche Verse und gniggelt in sich hinein. Ulli laviert sich mit leichter Hand durch die gesamte Blautonpalette seines Tuschkastens und Stephan läuft bei Allem das Herz über. An der Wäscheleine pendeln frisch gewaschene Socken und ein paar feuchte Kopfkissen tropfen aufs Vorschiff. Auf dem Achterdeck wird gespleißt. Auch FRIEDA gehörte zur Gründungsflotte des Vereins Museumshafen Flensburg. FRIEDA von HADERSLEBEN heißt sie eigentlich, so benannt nach der Großmutter von Rainer Ullrich, seines Zeichens Gründungsmitglied und langjähriger Expeditionsmaler auf der DAGMAR AAEN von Arved Fuchs. Beide Schiffe sind sog. Hai-Kutter, nicht weil sie Haie fingen, sondern weil sie so schnell waren und den alten Kuttertypen den Fang wegschnappten.

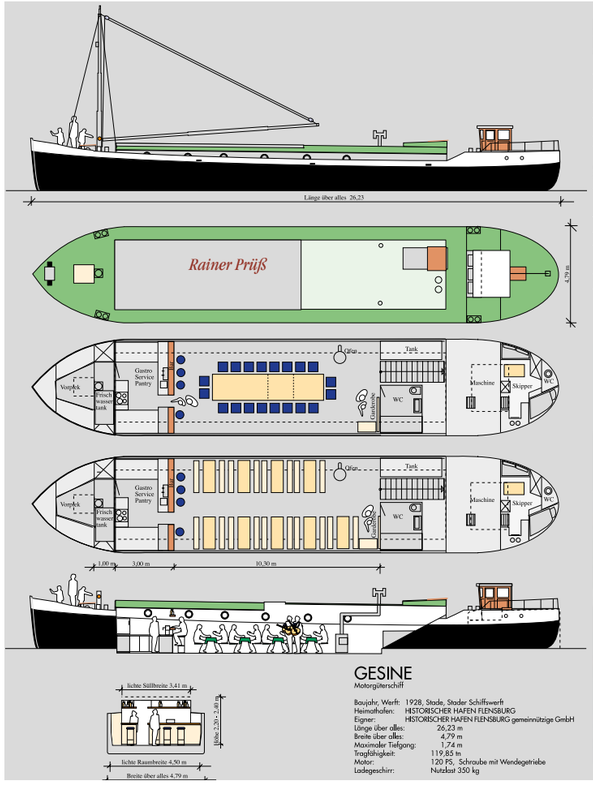
FRIEDA war schon lange verkauft. Stark überholungsbedürftig und Rainer hatte sie aus Altersgründen abgegeben. Das neue Eignerpaar investierte in ungeahnten Größenordnungen ohne ein Ende der Fahnstange zu sehen. Nun ist FRIEDA im Besitz des Eigners des Hai-Kutters RUTH mit Heimathafen Breiholz an Eider/Nord-Ostseekanal. Er ist ebenfalls langfähriges Mitglied im Museumshafen und ewiger Gast der Rum Regatta. Jetzt kriegt FRIEDA eine Generalsanierung bei Christian

Christian

neue Pfähle

Nachdem die Klassiker Ende letzten Sommers mit Entsetzen feststellen mussten, dass 10 Jahre im Flensburger Hafenwasser die 12 mm starken Schäkel der Bojenverankerung zu Blumendraht werden ließen, wurde nach einer dauerhafteren Lösung gesucht. In langen Verhandlungen mit dem Eigentümer, dem Fachbereich Vermögen der Stadt, konnten die Klassiker im Verein mit dem Pächter HHF nach anfänglichen Schwierigkeiten die Zustimmung zur klassischen Pfahllösung erreichen. Auch die Umsetzung dieses Plans mit der Hafen GmbH hat nun im Winter noch geklappt, so dass die Yachten in der neuen Saison wieder sicher liegen können. Einige Abweichungen vom Soll ließen sich wohl aufgrund der Wassertiefe nicht vermeiden; teilweise ist es enger als geplant, dafür sind die langen Pfähle recht flexibel. Vielen Dank für die konstruktive Zusammenarbeit an die Vertreter der Stadt und vor allem an Frank Petry, der hier nicht nur getaucht, sondern auch gut verhandelt hat !

Kay Peters



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!
HISTORISCHER HAFEN Tel. 0461 18 29 18 02
Frank Petry

Zwei Bilder aus dem FSC Archiv. Wenn Sie mehr über diese Fotos wissen, über Details zu Wasser oder zu Lande, dann freuen wir uns mit dem Flensburger Schifffahrtsmuseum über Hinweise.

Bildbetrachtung

Ziemlich leer am Ostufer...

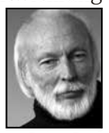
Ein Blick von der westlichen Höhe auf das Hafenostufer. Es herrscht fast Windstille. Das Hafenwasser ist spiegelglatt und das weiße Segel hängt sinnlos herunter. Mehrere Yachten versuchen den Hafen zu verlassen. Vielleicht zu einer Regatta? Im Bildvordergrund drängelt sich Schornstein neben Schornstein. Flensburg hat noch keine Fernwärme, man heizt mit Kohle. Darauf verweist auch der auf einer Gitterträgerkonstruktion fahrende Kran, mit dem die Kohlendampfer entladen wurden. Auf dem Dach an der rechten unteren Bildseite hat sich ein kreativer Dachdecker verwirklicht und im Zickzack-Muster seine Dachziegel verlegt. Man gönnt sich ja sonst nichts...

Im Bildhintergrund trohnt die Marineschule Mürwik, die der Marinebaurat Kelm ganz im Geiste der Großmannssucht des Deutschen Kaisers im Stile der Marienburg des Deutschen Ritterordens entworfen hatte, und der heute nach dem Motto: Immer schön festhalten, wenn die Kadetten den Übungsmast für die Ausbildung auf der GORCH FOCK hochklettern.

An der Hafenostseite ist noch gähnende Leere. Nur der große Backsteinsilo erhebt seinen optischen Herrschaftsanspruch. Es ist der inzwischen denkmalgeschützte HABRO-Stadtsilo. Er führt an seiner Front schon moderne Getreide-Hebeanlagen, mit denen wohl die davor liegende holländische Tjalk entladen wurde. Die nächste wartet schon links unter dem auch heute noch existierenden weißen Lagerhaus. An der Spitze dieses „Nordkaps“ schließt sich derzeit der ebenfalls geklinkerte sog. Hübsch-Silo an, er wird aber erst später gebaut, und auch von der „Luftschloss Fabrik“ redet noch keiner. Es gibt aber schon andere Luftschlösser.

Wenn man genau hinsieht, wird deutlich, dass rechts hinter dem Silo das Becken des „Industriehafens“ als zolltechnischer Freihafen schon ausgebaggert wurde. Er entstand 1919-23. Das dort ganz allein stehende Gebäude wird der zukünftige Standort von JACOB CEMENT und auf der Ostseite dieses sog. Industriehafens werden später auch die Schiffe ihr Holz für die Holzhandlung Dethleffsen entladen. Flensburg aber träumt an dieser Stelle nach dem Prinzip Hoffnung von einem industriellen Hafen für Öltanker. Der Freihafen wurde in seiner Funktion aber schon 12 Jahre später aufgegeben.

An der rechten Bildseite des Ostufers zeigen sich die Vereinsanlagen der Segler-Vereinigung Flensburg (SVF), des Flensburger Segel-Club (FSC) und der Ruder Klub Flensburg (RKF) über die sie schon bei der letzten Bildbetachtung lesen konnten (Heft 40). Deutlich zu erkennen hier der weiß gerahmte Giebel des Vereinshauses des FSC. Alle Eigner hatten für ihre Boote nur Bojenplätze zur Verfügung. Zugunsten der hafenwirtschaftlichen Entwicklung wurden diese Flächen von der Stadt gekündigt und 1966 zog auch der FSC ganz nach Glücksburg um. Dass der Verein Museumshafen knapp 15 Jahre später in den „boomenden Hafen“ rein wollte - unvorstellbar ... ■



Rainer Prüß

Schreckensnachricht: Unser Heimathafen versandet! Schon bei Niedrigwasser wurde es hin und wieder deutlich, der Mühlenstom treibt so viel Sand mit sich, dass die Hafenspitze zu versanden droht. Schiffe mit Tiefgang konnten schon lange nicht mehr anlegen, und wie auf dem Foto sichtbar, zeigt sich in den ersten Ecken der versandeten Hafenspitze schon der Strandhafer. Derzeit wird versucht, mit Schutzpalisaden die zunehmende Versandung einzudämmen. Weil der Seemann solch gefährliche Sände fürchtet und bei einer Strandung auch Verdurstung droht, hat eine regionale Brauerei rasche Hilfe zugesagt. Jetzt werden für die Paletten noch sog. Palettenabräumer gesucht, die sich um die Gestrandeten kümmern. Ansonsten: Alles Paletti... *RP*

Heimat der Gestrandeten: „Stranditüde“

Unter dem Plaster liegt der Strand, nach diesem alten 68er Spruch und Songtitel ist die Baubehörde der Stadt jetzt dabei, die offenbar nicht einzudämmende natürliche Versandung der Hafenspitze im Sinne einer touristisch vermarktbaren kommerziellen „Verstrandung” voranzutreiben. Entsprechende Geländeuntersuchungen wurden im Bereich der ehemaligen Ufer des Mühlenstromes eingeleitet. Auf der Suche nach dem Strand stieß man unter dem Pflaster allerdings nur auf den im Bild sichtbaren Beton. Jetzt hofft man Investoren zu finden, die in dieses sog. „Betongold” investieren. *RP*

Strandsuche am Mühlenstrom

Bürsten, Bürsten...

...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

Für Liebhaber...
für die Wand!

Es gibt sie wieder, die oft nachgefragte, handgezeichnete Seekarte mit den Standern aller Vereine an der Förde.

Sie können für Ihren Rahmen die Größe selber bestimmen und die gewünschte Breite angeben. Wir drucken sie auf festem Papier zu kleinem Preis.

Interessiert? Mailen Sie uns die gewünschte Größe, wir nennen den Preis.

Alles unter DIN A 2 gibt es für 35,- EUR.

Tel. oder mail genügt.

0461 902190 oder pruess@rainer-pruess.de

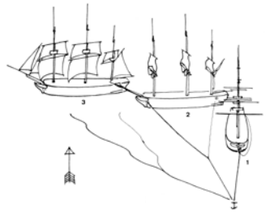
DIE SPRING

Von den Besonderheiten der Seemannssprache

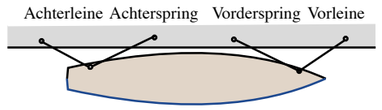
Der Terminus Technikus ist allen mit der Seefahrt Beschäftigten vertraut und geläufig, insbesondere den Festmachern, die nun genau wissen müssen, welche Trosse wo festgemacht werden muss. Bei den Hobby-Seefahrern ist man sich da nicht immer so sicher, aber auch da gibt es immer so'che und so'che…

Spring: Beim Vertäuen eines Schiffes längsseits eines anderen oder einer Kaje, die von hinten schräg nach vorn und von vorn schräg nach hinten (parallel zu den ebenfalls schräg laufenden Vor- und Achterleinen) laufenden Festmacher, die das Schiff bei Strom oder Wind stets parallel der Kaje halten. Man spricht dabei von »auf Spring legen« (s.Abb.). Hier heißt sie nun „die" Spring und ist sprachlich weiblich.

Goedel nennt sie 1902 noch männlich „der" Spring und meint eine vom Heck aus zum Anker oder der Ankerkette laufende Trosse, mit der man das Schiff schräg zum Wind oder Strom legen kann, um besser Ankeraufgehen usw. unter Segel gehen zu können. Wenn man aus irgendeinem Grunde das Schiff nicht so liegen haben will, wie es sich, von der Strömung abgesehen, von selbst zum Winde legt; wenn man also nicht haben will, dass der Wind von vorne kommt, sondern, besserer Ventilation oder — beim Kohlen-Übernehmen — größerer Reinlichkeit wegen, von der Seite; oder wenn nicht Raum genug da ist, um in der gewöhnlichen Weise vor Anker zu liegen,... so gibt man dem Schiffe die gewünschte Lage dadurch, dass man das Hinterteil mit Hilfe einer ausgebrachten Trosse dreht. Diese Trosse kann an der eigenen Ankerkette oder an einem Duckdalben oder einer Boje oder sonstwie festgemacht werden. Man sagt dann: „Das Schiff liegt auf dem Spring", „ist auf den Spring geholt."



Zeichnung aus John Harland, Seamanship in the Age of Sail



Soweit die Fundstücke in der maritimen Literatur. Mit „Springen" hat er offenbar nichts zu tun, oder doch? Unser Experte für „Seemännisches" unser historischer Modellbauer, Adolf Born, der sich seine Kenntnisse als Kadett auf der Pamir erfahren hat und später in der Motor-und Binnenschifffahrt tätig war, mutmaßte: „Spring" käme aus der Binnenschifffahrt: Binnenschiffe wurden vor der Motorisierung gegen Strom und Wind getreidelt, d.h. mit Menschen oder Zugtieren an langen Seilen gezogen. Beim Anlegen konnte die Fahrt mit der Treidelleine gestoppt werden.

Beim Anlegen unter Segeln jedoch musste einer von der Besatzung an Land „Springen" um das Schiff mit einer Leine der "Spring" aufzustoppen. Dazu gab es auf vielen Binnenschiffen zum Aussetzen des „Springers" einen sogenannten „Springbaum", der dann ausgeklappt wurde. Seemannsgarn? Mitnichten! Im Binnenschiffahrtsmuseum Duisburg gibt es ein Modell eines Binnenschiffes, eines Tjalkähnlichen Fahrzeug mit den genannten „Springbaum"!

Die Glaubhaftigkeit dieser interessanten Deutung ist inzwischen belegt durch Bilddokumente aus der Sammlung von den werten Kollegen aus dem „Arbeitskreis Historischer Schiffbau", Dieter Eyhoff, Düren und Siegfried Borgschulze, Duisburg.

Auf den franz. Kanälen wird der schwenkbare Galgen „sauterelle" genannt, von sauter = springen; (ansonsten La Sauterelle = die Heuschrecke).

Man musste aber ordentlich Schwung nehmen, um nicht zum Gaudi der übrigen Besatzung zwischen Schiff und Ufer über dem Wasser hängen zu bleiben.

Eine äußerst interessante Bestätigung erhielt ich jüngst von Kapitän Chr. De la Motte, im Ruhestand Museumspädagoge am Flensburger Schifffahrtsmuseum. Er befuhr in jungen Jahren mit der MS Holstein den St. Lorenz Strom bis in die Großen Seen. Am Strom und in den Kanälen musste betriebsbedingt häufig der Jungmatrose, am Schwingbaum an Land gesetzt und auch wieder aufgenommen werden, um die „Springs" und die Vor- und Achterleine anzunehmen und auch wieder loszuwerfen.

Wo hat jedoch der Ausdruck nun etymologisch seinen Ursprung? Wir haben es bis heute noch nicht herausgefunden. Sachdienliche Hinweise werden gerne angenommen.

Gerd Büker

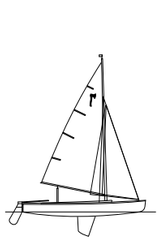
Gerd Büker
Schiffshistorisches Archiv Flensburg
www.schiffshistorisches-archiv.de

Kay Peters bei der Arbeit. Die „Pirat-Jolle“ wird segelklar gemacht. Alles ist gut unter Lack und man kann nur ahnen, wieviel Arbeit in so einem kleinen Boot steckt.

Jollensammlung
Und wer kümmert sich?

Die Sammlung Klassische Yachten ist sehr schnell gewachsen und es sind inzwischen schöne Beispiele und Entwicklungslinien für den traditionellen Segelsport und den typischen Bootsbau der Ostseeregion dabei. Schon früh war immer auch eine eigene Sammlungslinie für klassische Jollen im Gespräch, aber alles nach dem Motto „Schön wär's“. Doch es gab jemanden, der dran blieb (es braucht für alles immer das spezielle Engagement von Einzelnen). Kay blieb dran und kümmerte sich, und plötzlich und fast unerwartet schwimmt da jetzt am Ende des Schwimmsteges für die Klassischen Yachten ein kleiner Jollensteg und die Sammlung wächst. Ein „Zugvogel“, ein „Pirat“ sind fertig. Ein sog. „12' Dinghy“ (12 Fuß) ist im Bau und eine „O-Jolle wird gerade überholt. Eine „BM-Jolle“ hat zwar jetzt den Eigner gewechselt, aber wir hoffen, sie bleibt der Sammlung erhalten. Die auf der Nebenseite vorgestellte „Hansajolle“ ist jetzt dazugekommen und wir hoffen auf weitere reviertypische Exemplare. So würden z. B. ein „Finn-Dinghy“, eine „Sharpie-Jolle“, eine „Tempest“ oder auch ein „Flying Dutchman“ wunderbar passen. Vielleicht gibt es hier oder da noch segelnde Exemplare oder auch im einen oder anderen Bootsschuppen die eine oder andere Kostbarkeit im Tiefschlaf. Dies ist ein Weckruf. Wer für seine klassische Jolle einen Liegeplatz sucht oder unter einer großen Plane einen Schatz versteckt, kann sich gerne melden bei den Klassikern und Kay kontakten unter <kay-peters@freenet.de>.

Rainer Prüß



PIRAT (5 m)

ZUGVOGEL (5,80 m)

BM-JOLLE (6 m)

HANSAJOLLE (5,85 m)

Neu in der neuen Jollensammlung

Im Jahre 1920 baute Henry Rasmussen für zwei Kopenhagener Freunde eine kleine Jolle namens „Viska“, mit der einhand längere Reisen von Kopenhagen nach Stockholm, Gotland, Skagen und sogar bis zur Weser gemacht wurden. An die guten Erfahrungen mit diesem Boot knüpfte der Konstrukteur an, als 1947 alle deutschen Sportboote beschlagnahmt waren, keine größeren Boote von deutschen Seglern benutzt werden durften und ein kleines Boot gebraucht wurde, mit dem man auf den Flüssen, Seen und in den Watten segeln durfte. Der „Viska“-Entwurf bekam mehr Freibord und Tiefgang, mehr Sprung und vor allem einen festen, abschließbaren Kajütaufbau. Unter dem Namen „Hansa-Jolle“ wurde dieser Werftyp in großer Serie gebaut und war auf allen Revieren zu finden. 1960 wurde sie dann als Nationale Klasse des DSV eingeführt.

Schiffsname:	*Helene Oelhafen*
Typ:	*Hansajolle*
Rigg:	*Sloop 3/4tel*
Baujahr:	*1963*
Bauwerft:	*Abeking und Rasmussen*
Bauort:	*Lemwerde*
Länge (Messbrief):	*5,85 m*
Länge über alles:	*5,85 m*
Breite:	*1,65 m*
Tiefgang:	*0,5*
Segelfläche:	*13,75 m2*
Motor:	*AB*
Leistung:	*2,5 PS*

HELENE ÖLHAFEN

Was für ein Name!

Nach einer Figur aus Thomas Mann's „Doktor Faustus“ heißt die Hansa Jolle mit der Baunummer 5928. „Ihre Schlichtheit ist trotz des klassischen Vornamens unübertrefflich - und „den Interessen ihres Mannes definitiv nicht gewachsen.“, sagt das Figurenverzeichnis der Thomas Mann-Seite über sie.

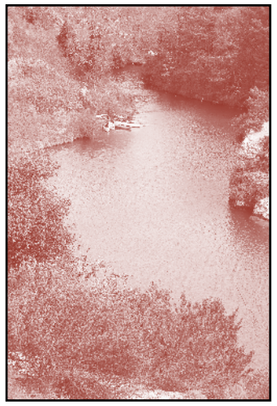
Zum Jahreswechsel hat der „Historische Hafen Flensburg“ das Boot als Spende entgegengenommen. Es gibt erheblichen Restaurierungsbedarf: delaminierte Spanten, lose Wrangen etc. Mit handwerklichem Geschick kann man mit um und bei 200 Arbeitsstunden rechnen.

Wir suchen verantwortliche Paten und Helfer, die bereit sind ihre Instandsetzung und Instandhaltung mit Hilfe des Vereins und dem HHF zu organisieren, sich zu kümmern und sie später zu segeln. Auch sind zweckgebundene Spenden und anderweitige Unterstützung für dieses Projekt immer willkommen.

Kontakt über Kay Peters (KYF) oder Frank Petry (HHF).

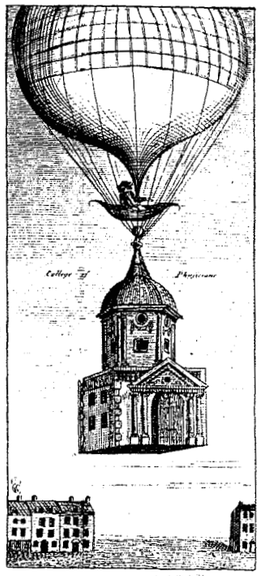
„Helene Oelhafen“ wird, sobald möglich, am Steg des KYF e.V. liegen. Wir hoffen, wir sind ihren Bedürfnissen gewachsen und können diesem schönen kleinen Klassiker eine Zukunft bieten. An den Namen gewöhnen wir uns auch noch...

Kay Peters



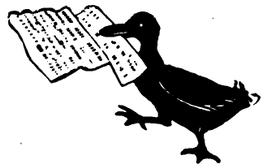
Renaturierung
Die von den Dunkelgrünen angestrebte Renaturierung des Flensburger Innenhafens (hier ein virtuelles Luftbild) mit Blick von Norden auf die Hafenspitze), findet besonders bei der Wrackabteilung einer historischen Werft besonderen Zuspruch: „Alte Rümpfe könnten hier für die Torfgewinnung zur Verfügung stehen und helfen, den gesamten Ufersaum des Hafens entsprechend zu begrünen. Einzig der „Heimathafen“ würde mit den vor im platzierten farbigen Yachten (hier oben links im Bild) einen touristisch vermarktbaren fröhlichen Tupfer ins ökologisch bedeutsame Grün bringen. *AB*

Luftschlossfabrik
Ein bemerkenswertes Modell als Ersatz für die vom Nordkap des Flensburger Hafens entschwundene Luftschlossfabrik kreist derzeit im Luftraum über dem Flensburger Rathaus. In bewährter Eintracht verlautete aus dem Rathaus: „Wir werden das Ersatzmodell der Luftschlossfabrik mit dem bewährten Fingerspitzengefühl in luftige Höhen entschwinden lassen.“ *RP*

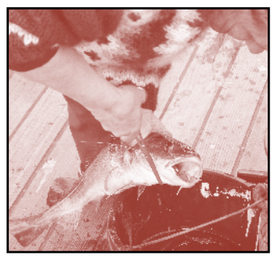


Neue Dynamik
Der Förderverein der GRETA strotzt vor jugendlichem Eifer (siehe auch der Bericht auf S. 26). Endlich ist es gelungen, das durchschnittliche Alter der Jugendabeilung von 55 auf nahezu 35 abzusenken. Die Bundesregierung sieht hierin ein Beispiel, für die Beherrschung des demographischen Problems der Alterspyramide, die hier geradezu auf den Kopf gestellt zu werden scheint. Im Bild ein sogenannter Berufsjugendlicher als hochmotivierter Enthusiast bei der dynamischen Bemalung des GRETA Rumpfes. *RP*

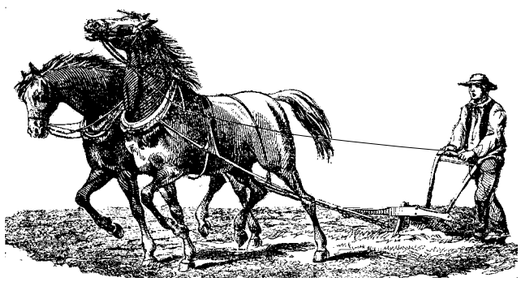
Zeitungsente
Die Vermutung, dass es auch im HAFENBLATT sogenannte Zeitungsenten gibt, konnte jetzt bestätigt werden. Auf dem Bohlwerk des Museumshafens wurde die Zeitungsente bei der Verteilung von unglaubwürdigen Informationen beobachtet. Sie konnte kurz darauf durch beherzten Zugriff eines Mitarbeiters von Bens Fischbude zur Strecke gebracht werden.
Auf Bens Speisekarte sollen jetzt auch Entenbrötchen zu finden sein. Medienkritische Leser halten das allerdings für eine Zeitungsente.
RP



Preisfrage
Die Biologen können nicht alle Fragen beantworten und auch die Fischereisachverständigen sind manchmal ratlos. Im Leben der Fische kommt es hin und wieder zu besonderen Verhaltensweisen, die Rätsel aufgeben. Warum müssen Fische sich übergeben? Verdorbener Heringssalat oder zu hastig verzehrtes Labskaus? *RP*



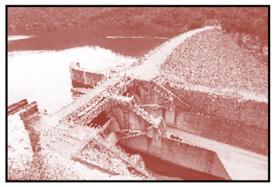
Kartoffelbrücke
Beim Ideenwettbewerb zur Umgestaltung des Parkplatzes der Schiffbrücke wurde der Vorschlag einer biodynamischen Landbaugruppe favourisiert, hier passend zum HISTORISCHEN HAFEN eine historische Kartoffel der Sorte „Schroeders Liebling“ anzupflanzen. Die Straße soll dann umbenannt werden in „Kartoffelbrücke“. Hier Peter S. beim Probepflügen. *RP*



Das nächste HAFENBLATT erscheint im Oktober 2016 zur Apfelfahrt.

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

Schutzdamm
Zur endgültigen Sicherung des Flensburger Hafens gegen die berüchtigten Herbst-Hochwasser stellte die Hafengesellschaft jetzt ein virtuelles Modell eines Schutzdammes vor, der zwischen dem sog. Hübsch-Silo und der Kohlepier der Stadtwerke aufgeschüttet werden könnte.
Für eine solche Maßnahme brauchte man viel Kohle, aber davon hätte man ja bei den Stadtwerken genug, so der Fachreferent. Im Falle einer Perinealhernie (Dammbruch) wegen zu lockerem Hafenbeckenboden wäre außerdem die Diako in nächster Nähe, so dass fachliche Hilfe bereit stünde. Der Bauausschuss steht dem geschlossenen Vorhaben offen gegenüber, befürchtet aber wegen der notwendigen Schleusung des Schiffsverkehres es mit Schleusern zu tun zu bekommen. *RP*



Ich bin…
der Neue, an den Günthi seine CAPELLA verkauft hat und ich genieße meine Anonymität…
Björn ist begeisterter Yachtie und hat sich als neuer Bothsmann schon richtig eingelebt bei den Klassischen Yachten. Seine CAPELLA ist über den Winter von Mike Pelzer überholt worden und präsentiert sich zur neuen Saison in strahlendem Glanz. Björn freut sich, jetzt zu dieser berühmten CAPELLA zu gehören und genießt besonders auch das Clubleben am Vereinssteg. *RP*

Rattenplage
Gegen die Ratten auf dem Steg der Klassischen Yachten gibt es jetzt den Beschluss, eine sogenannte „Schnarchkatze“ anzuschaffen, die mit lautem Schnarchen die Ratten vertreibt, ohne ethisch bedenkliche Rattenmorde zu begehen. *RP*

OB Wahlkampf
Der Kampf der Heroen gestaltet sich gut gerüstet. Hier Ritter Simon der Faberhafte im Kampf gegen König Richert Löwenherz, beobachtet von einer fähnchenwinkenden Hofdame, die hier als Schildbürgerin assistiert.
Wie man unschwer erkennen kann, scheinen die Kandidaten sehbehindert. Alle sollten das Sehhilfen-Angebot des Optikerknappen annehmen. *RP*

Neue Pfahlbauten
Der Verein Klassische Yachten Flensburg e.V. erhält jetzt Pfahlbauten. Die Pfähle wurden bereits gesetzt und die Pläne für die historische Pfahlbausiedlung konnten mit Hilfe der Kontakte des Wikingermuseums von den maledivischen Inseln beschafft weden. Geplant sind hier bei den Lystsejlern zwei Lysthytten für die Lystyachties. Vier verbleibende Pfähle werden als traditionelle Sitz-Angelplätze vermietet.
RP

Toosbüy-Tunnel
Zur Minderung der Verkehrsdichte an der Schiffbrücke wurde jetzt eine Tunneldurchfahrt mit Eingang Neue Straße zwischen Piercingladen und Hansens Brauerei geplant. Damit würden auch die Toosbüystraße und der Burgplatz verkehrsberuhigt.
Die Ausfahrt soll am Harrisleer Nordkreuz liegen. *RP*

Neues Kranschiff
Hier im Bild das neue Arbeitsschiff des Museumshafen. RYVAR wurde rechtzeitig umgerüstet zum Aufstellen des neuen historischen Krahns. RYVAR war so freundlich, diese Investition vorzunehmen, damit sich die Kosten niedrig zu halten. Außerdem hofft die RYVAR auf Aufträge der Flensburger Werft. *RP*

Herzi
Nachdem er seiner nicht freiwillig aufgesuchte Lagerstatt entspringen konnte, wurde der gewisse Herr B. aus M. schon wieder im Büro HISTORISCHER HAFEN bei der Entnahme etlicher Portionen sogenannten Heidikaffees gesichtet. Böse Zungen behaupten, er hätte dafür sein Herz entdeckt.
Heidi meint hingegen, er wäre schon immer herzig gewesen.
RP

Veranstaltungen von Mai bis September 2016

Flensburger Schifffahrtsmuseum

Veranstaltungen

5. bis 8. Mai 2016
Rum-Regatta
größtes nordeuropäisches Traditionsseglertreffen, Hafenfest

8. Mai 2016
Sonntag, 11.30 Uhr
Sklaven, Zucker, Rum
Führung durch die Westindien-Ausstellung mit Lena Werner Flensburger Schifffahrtsmuseum. Teilnahme frei, Museumseintritt: 6, – €, Kinder unter 18 Jahren frei

14. Mai 2016
Samstag, 14.30 Uhr
Rum & Zucker
Stadtrundgang mit Einführung in der Ausstellung „Sklaven, Zucker, Rum“ mit Anne Lössl.
Anmeldung unter
Tel. 0461 - 85 29 70 oder
E-Mail: schifffahrtsmuseum@flensburg.de

22. Mai 2016
Sonntag, 11.30 Uhr
Internationaler Museumstag
Sonntagsführung: Mit Frau Botilla auf der Handelsroute.
Museumsführung zur Flensburger Kaufmannsgeschichte mit Anne Loessl im historischen Kostüm.
Flensburger Schifffahrtsmuseum
Teilnahme und Eintritt frei!

29. Mai 2016
Sonntag, 10-17 Uhr
Kartonbautag
Das Modellbauen aus Papier und Karton hat eine über 500jährige Tradition. Beim Kartonbautag präsentieren Modellbauer aus ganz Norddeutschland die Vielfalt des Kartonbaus. Geboten werden eine große Modellschau, Bastel-Vorführungen, offene Workshops für Kids und Erwachsene sowie Präsentationen und Verkaufsstände verschiedener Verlage. Bereits am Vortag (Sa, 28. Mai) findet eine Kartonbauwerkstatt statt, bei der sich die Szene trifft und den intensiven fachlichen Austausch sucht. Interessierte sind auch hier herzlich willkommen!

29. Mai 2016
Sonntag, 11.30 Uhr
Sonntagsführung: Dicke Pötte und schwere Maschinen
Führung zu Technik und Schiffbau mit Maschinist Hinnerk Jäger.
Flensburger Schifffahrtsmuseum
Teilnahme frei, Museumseintritt 6, – €, Kinder unter 18 Jahren frei.

5. Juni 2016
Sonntag, 14-17 Uhr
Technik-Sonntag
Dampfmaschine, Dieselmotor und Brückensimulator. Eintritt 6, – €
Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren frei.

7. Juni 2016
Dienstag, 19.30 Uhr
Oliver Lück:
Flaschenpostgeschichten

Veranstaltungen

Lesung präsentiert von Bücher Rüffer
11. Juni 2016
Samstag, 11-16 Uhr
5. Dän.-deut. Musikschultag

11. Juni 2016
Samstag, 14.30 Uhr
Hoch im Norden
Stadtteilrundgang durch die nördliche Altstadt mit Gisela Mikolajewicz.
Anmeldung unter
Tel. 0461 - 85 29 70 oder
E-Mail: schifffahrtsmuseum@flensburg.de

19. Juni 2016
Sonntag, 11.30 Uhr
Nicol-Rettungsboote
Führung durch Sonderausstellung „Unsinkbar“ mit Manuela Nitsch.
Flensburger Schifffahrtsmuseum
Teilnahme frei, Museumseintritt 6, – €, Kinder unter 18 Jahren frei.

25. Juni 2016
Samstag, 14.30 Uhr
Kapitänsweg Stadtrundgang
mit Gisela Janiak
Anmeldung unter
Tel. 0461 - 85 29 70 oder
E-Mail: schifffahrtsmuseum@flensburg.de

3. Juli 2016
Sonntag, 14-17 Uhr
Technik-Sonntag

10. Juli 2016
Sail Flensburg
Hafenfest

10. Juli 2016
Sonntag, 11.30 Uhr
Sonntagsführung: Mit Frau Botilla auf der Handelsroute
Museumsführung zur Flensburger Kaufmannsgeschichte mit Anne Loessl im historischen Kostüm.
Flensburger Schifffahrtsmuseum
Teilnahme frei, Museumseintritt 6, – €, Kinder unter 18 Jahren frei.

15. Juli 2016
Freitag, 14 Uhr
Patentvergabe der Fachschule für Seefahrt
Achtung: Das Museum schließt heute bereits um 13 Uhr!

15. Juli 2016
Freitag, 20.30 Uhr
Mi Solar
Eröffnungskonzert zur Flensburger Hofkultur

16. Juli 2016
Samstag, 14.30 Uhr
Führung: Rum & Zucker
Gisela Janiak führt im Schifffahrtsmuseum durch die Abteilung „Sklaven, Zucker, Rum“ und erkundet anschließend ausgewählte Stationen der Rum & Zucker Meile.
Treffpunkt Schifffahrtsmuseum
Teilnahme: 7, – €
Mitglieder des Fördervereins Schifffahrtsmuseum frei.

Veranstaltungen

Anmeldung unter
Tel. 0461 - 85 29 70 oder
E-Mail: schifffahrtsmuseum@flensburg.de

16. Juli 2016
Samstag, 20.30 Uhr
Basta Fou
Konzert im Rahmen der Flensburger Hofkultur

17. Juli 2016
Sonntag, 11.30 Uhr
Sonntagsführung: Dicke Pötte und schwere Maschinen
Führung zu Technik und Schiffbau mit Maschinist Hinnerk Jäger.
Flensburger Schifffahrtsmuseum
Teilnahme frei, Museumseintritt 6, – €, Kinder unter 18 Jahren frei.

23. Juli 2016
Samstag, 14.30 Uhr
Leben auf dem Kaufmannshof
Museums- und Stadtrundgang zur Flensburger Handelsgeschichte mit Martina Maaß
Treffpunkt: Schifffahrtsmuseum
Teilnahme: 7, – €
Mitglieder des Fördervereins Schifffahrtsmuseum frei.
Anmeldung unter
Tel. 0461 - 85 29 70 oder
E-Mail: schifffahrtsmuseum@flensburg.de

31. Juli 2016
Sonntag, 11.30 Uhr
Sonntagsführung: Flensburg maritim
Führung durch das Flensburger Schifffahrtsmuseum mit Lena Werner.
Flensburger Schifffahrtsmuseum
Teilnahme frei, Museumseintritt 6, – €, Kinder unter 18 Jahren frei.

7. August 2016
Sonntag, 14-17 Uhr
Technik-Sonntag

12. August 2016
Freitag, 20.30 Uhr
Konzert im Rahmen der Flensburger Hofkultur

13. August 2016
Samstag
Afro-karibisches Hoffest
mit großem Abschlusskonzert zur Flensburger Hofkultur.
Interkulturelles Fest mit mitreißenden Musik- und Tanzdarbietungen, veganen Köstlichkeiten aus Afrika und der Karibik sowie einem Rum- und Zucker-Markt
Kurzvorträge und Infostände sowie ein buntes Programm für Kinder machen den Tag zu einem Erlebnis für die ganze Familie.

14. August 2016
Sonntag, 11.30 Uhr
Nicol-Rettungsboote
Führung durch Sonderausstellung „Unsinkbar“ mit Manuela Nitsch.
Flensburger Schifffahrtsmuseum

Veranstaltungen

Teilnahme frei, Museumseintritt 6, – €, Kinder unter 18 Jahren frei.
20. August 2016
Samstag, 14.30 Uhr
Führung: Rum & Zucker
Gisela Janiak führt im Schifffahrtsmuseum durch die Abteilung „Sklaven, Zucker, Rum“ und erkundet anschließend ausgewählte Stationen der Rum & Zucker Meile.
Treffpunkt: Schifffahrtsmuseum
Teilnahme: 7, – €
Mitglieder des Fördervereins Schifffahrtsmuseum frei.
Anmeldung unter
Tel. 0461 - 85 29 70 oder
E-Mail: schifffahrtsmuseum@flensburg.de

28. August 2016
Sonntag, 11.30 Uhr
Sonntagsführung: Sklaven, Zucker, Rum
Führung durch die Westindien-Ausstellung mit Lena Werner.
Flensburger Schifffahrtsmuseum
Teilnahme frei, Museumseintritt 6, – €, Kinder unter 18 Jahren frei.

25.-28. August 2016
KONGELIG CLASSIC 1855
Flensburg – Sønderborg – Aabenraa

3. September 2016
Samstag, 14.30 Uhr
Kapitänsweg Stadtrundgang
mit Gisela Mikolajewicz
Treffpunkt Schifffahrtsmuseum
Teilnahme: 7, – €
Mitglieder des Fördervereins Schifffahrtsmuseum frei.
Anmeldung unter
Tel. 0461 - 85 29 70 oder
E-Mail: schifffahrtsmuseum@flensburg.de

4. September 2016
Sonntag, 14-17 Uhr
Technik-Sonntag

8. September 2016
Donnerstag, 19 Uhr
Fördervereinsfest

11. September 2016
Sonntag
Tag des offenen Denkmals
Eintritt frei!

18. September 2016
Sonntag, 10-17 Uhr
Familientag der Museen
Spiel und Spaß rund um Kunst, Natur und Maritimes.

Regatten/Hafenfeste

Rum Regatta 5.- 8. Mai 2016
Sail Flensburg 8.-10. Juli 2016
KONGELIG CLASSIC 25.-28. Aug. 2016
mehr unter
www.historischer-hafen.de

Termine für die Vortragsveranstaltungen „Das Bullauge“ finden Sie auf:
www.museumshafen-flensburg.de

HANNES LUCKHARDT

Lieber Hannes,

jetzt bist Du weg, und doch immer noch da. Unvorstellbar, dass wir Dich nicht mehr sehen werden inmitten einer Schar von fröhlichen Kindern und Jugendlichen auf der MINNA, oder auch allein auf der ABBI. Immer mit großer Aufmerksamkeit, mit heiterer Ruhe und Gelassenheit. Immer mit menschlicher Wärme, und immer ganz bei Dir – trotz allem...

Wir vermissen Dich.

Rainer

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 gibt es auch Vollservice (Bustransfer, Hotelreservierung, Programm, Musikunterhaltung, Catering ...), und Preise nach Vereinbarung.

Willkommen an Bord!

SALONDAMPFER ALEXANDRA

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.

Die Schlappkiste

Samstags ertönte in der Regel vom Achterschiff der Ruf in der aus vielen Nationalitäten zusammengewürfelten Seemannssprache, die aber jeder Matrose verstand: „Schlappkiste is open“. „Schlappkiste“ ist abgeleitet/verballhornt von „Slop-chest“, Krimskrams- oder Plünnenkiste. In früheren Zeiten auf einfachen Segelschiffen tatsächlich nur eine Kiste, später ein regelrechtes Schapp in der Kapitänskajüte. Hier konnten die Matrosen Dinge des täglichen Gebrauchs, wie Seife, Rasierzeug, Tabak oder wollene Socken bis hin zum Ölzeug, die Dinge nachkaufen, die ihnen auf der Reise ausgegangen waren oder in ihrer Grundausrüstung, die sie selbst beschaffen mussten, fehlten. Für den Kapitän ein einträgliches Nebengeschäft. Von gepfefferten „See-Preisen“ ist gelegentlich die Rede. Wie die legendären Kapitäne der Laeisz-Reederei sich mit solch profanen Dingen beschäftigten, ist von der PAMIR nach Aussagen des Fahrensmannes Adi Born überliefert. Der alte Laeisz hat sehr auf den Ruf seiner Kapitäne geachtet, dass sie ja nicht in den Geruch der „Bestechlichkeit“ gerieten. Daher hatte er ein wachsames Auge darauf, dass mit der „Slopkiste“ kein Missbrauch getrieben wurde. Der Betrieb des Stores war unter der Aufsicht des Kapitäns an den Steward/Storekeeper delegiert.

Gerd Büker
Schiffshistorisches Archiv Flensburg
www.schiffshistorisches-archiv.de

Literatur:
Hugill, Shanties,
Karl-Heinz Reger, »Dann sprang er über Bord«: Alltagspsychologie und psychische Erkrankung an Bord britischer Schiffe im 19. Jahrhundert
Reich/Pagel, Himmelsbesen über weißen Hunden, Rostock
J. Rath, Schiffszwieback, Pökelfleisch und Koje, Seemannsleben an Bord, Koehler-Hamburg 2004

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.

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, 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 nicht seine VAAR segelt, schreibt er Gafflerhymnen wie: „So schietig und schön ...".

Günter Herrmann, Ist eigentlich Wasserschutzpolizist und war dort zuständig für Öffentlichkeitsarbeit und hat auch für uns etliche Veranstaltungen zum Thema Sicherheit durchgeführt. Inzwischen ist er im sog. Ruhestand. Weil ihm das aber keine Ruhe lässt fährt er jetzt als Kapitän die ALEXANDRA und kümmert sich auch um die notwendige Kohle

Stefanie Robl Matzen ist Overinspektør am Museum Sønderjylland - Kulturhistorie Aabenraa und gehört zum maritimen Netzwerk. Sie freut sich, dass das Schifffahrtsmuseum Aabenraa im HAFENBLATT dabei ist. So wächst auch die maritime Region durch ihre gemeinsame Seefahrtsgeschichte zusammen.

Kay Peters ist Vorsitzender des Vereins Klassische Yachten Flensburg e.V., segelt selber einen Klassiker, die NICOLINE. Derzeit kümmert er sich intensiv um die neue Jollensammlung. Eigentlich ist er Tischlermeister und hat auch die Einrichtung unseres gemeinsamen Büros vom Historischen Hafen gefertigt.

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

Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: 15. Okt. 2016
Anzeigenschluss: 15. Sept. 2016, Anzeigenbestellung bitte ü. obige Adresse
Druck und Verarbeitung: Druckhaus Leupelt GmbH, Weding

Bildnachweis:
Titelfoto: auf dem 3-Mast Bramsegelschoner ACTIV, R.Prüß,
Seite 6/7 Günter Herrmann
Seite 8/9 R.Prüß
Seite 10/11 Archiv Museum Aabenraa
Seite 12/13 Katrin Storsberg, Kleine Fotos: Archiv Hist Hafen
Seite 14/15 R.Prüß
Seite 16/17 Illustration: R.Püß, Archiv FLensburger Schifffahrtsmuseum
Seite 18/19 PIROLA, Foto ?, bitte melden...
Seite 20/21 Rouven Sacha, Illustr.: R.Prüß, Portrait Wulf: Katrin Storsberg
Seite 22/23 R. Prüß
Seite 24 Archiv FSC
Seite 25 R.Prüß
Seite 26 Nagelbank der ACTIV, R.Prüß
Seite 27 Schiffshistorisches Archiv G.Bücker
Seite 28 R.Prüß
Seite 29 Kay Peters
Seite 32/33 Archiv R.Prüß
Seite 35 Kaj Nielsen

Logos der Stadt Flensburg, Flensburger Schifffahrtsmuseum, Museumswerft, Historischer Hafen, Klassische Yachten Flensburg, KC 1855: © Rainer Prüß

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

ClimatePartner
klimaneutral
Druck | ID: 11261-1310-1001

Gravensteins „Apfelkönigin", Karin Baum, und Nis-Edwin List-Petersen, als die Apfelfahrt 2015 vom Gravensteiner Apfelfestival wieder aufgenommen wurde. Foto: Søren Gülck

Setzen Sie Kurs auf die Gravensteiner Apfelfahrt!

Gravenstein ist wieder bei der Apfelfahrt auf der Flensburger Förde dabei. Die Apfelfahrt ist ein wichtiger Teil des jährlichen Gravensteiner Apfelfestivals mit vielen Besuchern.
Alle Traditionsschiffe sind herzlich in den Gravensteiner Hafen eingeladen, und zwar am Freitag, den 14. Oktober. Den ganzen Tag ist am Hafen etwas los, es gibt Marktstände mit vielen Apfelsorten, Apfelschokolade und Apfelschnaps, für die Kinder Holzschnitzen und Theater und so manches mehr. Die Schiffe dürfen gerne auch eigene Stände an Bord oder auf dem Kai haben. Abends sind alle Skipper und ihre Besatzungen zum gratis Essen mit nachfolgendem Hafenfest mit Livemusik im großen Zelt eingeladen, am Samstag Morgen zum Frühstück, bevor die Schiffe dann um 9.00 Uhr ablegen. Teilnehmende Schiffe sollten spätestens am Freitag um 9.00 Uhr ankommen, gerne aber auch schon am Donnerstag.
Anmeldung:
Gravensteiner Apfelfestival, Kaj Nielsen, Tlf. +45 40 32 06 73
E-mail: k.nielsenbyg@mail.dk

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

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

So was Gutes spricht sich Rum.

BRAASCH
RUM

1755 stach der erste Westindiensegler aus Flensburg in Richtung Karibik in See ... und die Geschichte, die Sie heute in unserem Museum erleben können, nahm ihren Lauf. Das kulinarische Vermächtnis ist köstlich: Probieren Sie das "Gold der Karibik" und unsere anderen Spezialitäten rund um den Rum – in den malerischen Braasch-Höfen in der Roten Straße.

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