HAFENBLATT

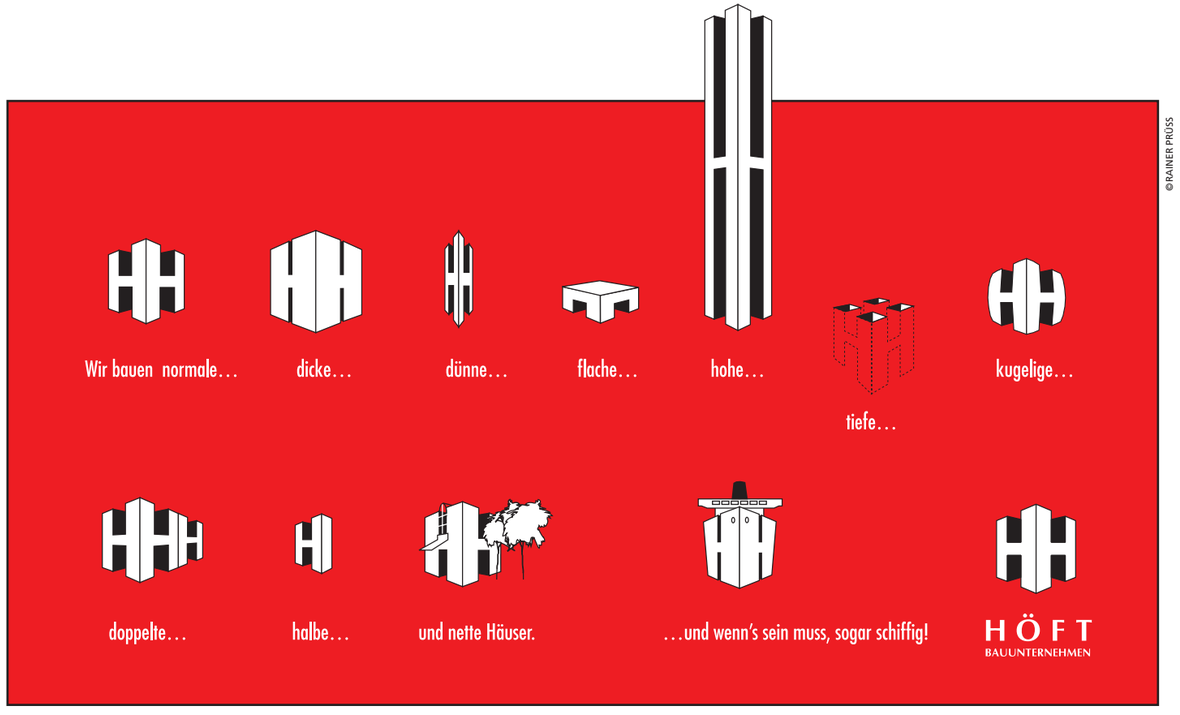
FLENSBURG HISTORISCH MARITIM

ISSN 1610-2827

ALEXANDRA wie neu

SÄCKE, Seekisten, FEUERLAND, Gerettet, Nicht gerettet, Platz da!, PERITIA, Maritime Kultur und Stadtumbau, Timpe te, ACTIV, Farbengatt, maritime Termine...

Nr. 43 – April 2019



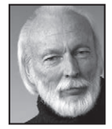
FLENSBURGiur
HISTORISCHER HAFEN

Alle Vereine im Überblick	Tonne	4
Übersichtsplan	Tonne	5
ALEX und das DAMPF RUNDUM	Tonne	6
Es brummt und summt, GESINE und FLENSBURG	Tonne	8
Maritime Kultur und Stadtumbau	Tonne	10
FEUERLAND	Tonne	12
SÄCKE	Tonne	14
ACTIV, das Buch	Tonne	16
Seekisten	Tonne	18
PERITIA	Tonne	20
Gerettet	Tonne	22
Nicht gerettet, KONGELIG CLASSIC	Tonne	23
Bildbetrachtung Kielholen	Tonne	24
Flensburger Impressionen	Tonne	25
TIMPE TE	Tonne	26
Platz da, die Motorgeschichte	Tonne	28
Farbengatt	Tonne	30
Veranstaltungen, Leserbriefe	Tonne	32
Impressum	Tonne	34

Liebe Leserin, lieber Leser …

fast zweieinhalb Jahre Pause sind für das HAFENBLATT eine lange Zeit. Führungswechsel im Schifffahrtsmuseum und in den Vereinen mit jeweils vollen Schreibtischen und anderen Aufgaben waren der Grund, und ich kann und ich möchte ja nicht alles alleine schreiben über das, was hier im Historischen Hafen passiert. Aber jetzt, nach immer wieder intensiver Nachfrage von vielen Lesern, die das HAFENBLATT vermissen, geht es wieder weiter. Themen gibt es genug, und es sind auch neue, motivierte Mitschreibende dabei, so dass dieses Heft wieder reichlich gefüllt ist mit Artikeln über unsere Schiffe, aber auch mit Artikeln über den nicht immer einfachen Umgang mit Politik und Verwaltung. Manchmal möchte man diese Probleme alle in eine große Kiste stecken, und dafür gibt es ja ganz traditionell auch schöne Seekisten, wo man sagen könnte „Deckel zu", doch wir haben als Schipper lange Erfahrung mit dem Bohren dicker Bretter. Wie heißt es doch? „Immer schön beibleiben".
Das gilt auch für das HAFENBLATT, und darum „Auf ein Neues!"

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 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
DE 25 2175 0000 0008 0007 19

Dampfersammlung
Das 1908 erbaute Dampfschiff ALEXANDRA wurde 1975 wegen Unrentabilität außer Dienst gestellt. Der Förderverein erhielt 1986 von der Fördereederei den Dampfer geschenkt und verpflichtete sich, ihn wieder vollkommen instand zu setzen und fahrtüchtig zu erhalten. Das Frachtschiff GESINE und der Schlepper FLENSBURG wurden der gemeinnützigen GmbH HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG geschenkt und bilden einen eigenen Förderverein. Die Crewmitglieder aller drei Schiffe vom Heizer bis Kapitän arbeiten ehrenamtlich an der der Instandsetzung und Infahrthaltung dieser Maschinenfahrzeuge.

Förderverein ALEXANDRA
fon 0461 18 29 18 05
Dampfer.alexandra@historischer-hafen.de
www.dampfer-alexandra.de
Spendenkonto Förderverein:
Nord-Ostsee Sparkasse
DE 92 2175 0000 0088 0058 89

Förderverein Motorgüterschiff GESINE u. Schlepper FLENSBURG e.V.
c/o Ulf-Gernot Grau
Am Ochsenmarkt 9
24937 Flensburg
Mobil: +49 (0)152 057 276 81
e-mail: ulf-gernot.grau@gmx.de
Spendenkonto Förderverein:
Nord-Ostsee Sparkasse
DE 90 2175 0000 0164 0614 91

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
DE 58 2175 0000 0000 2723 29

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 Dieter Grote
Norderstr. 91
24939 Flensburg

fon 0461 1682757
www.k-y-flensburg.de

Spendenkonto:
Nord-Ostsee Sparkasse
DE 05 2175 0000 0017 1014 25

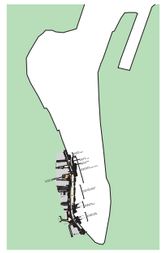
Museumswerft Flensburg gemeinnützige GmbH
Die Museumswerft betreibt einen Ausstellungs- und Werkplatz für traditionelle Tätigkeiten der maritimen Arbeitswelt und für historische Segelschiffe. Auf der Werft werden Segel- und Arbeitsboote dieser Region restauriert und nachgebaut. Es handelt sich um offene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

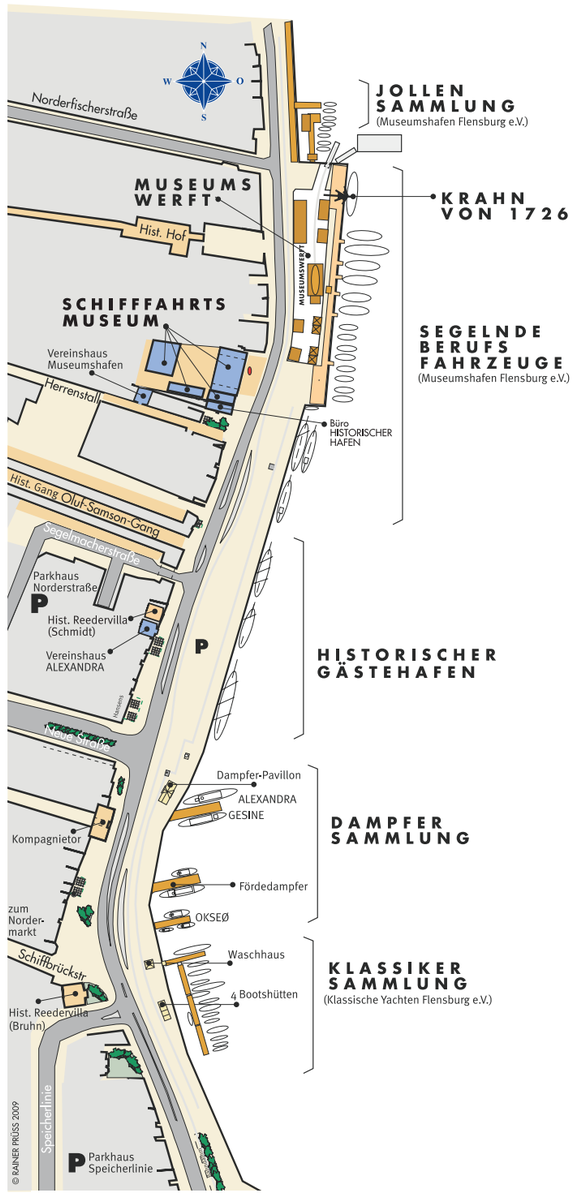
Flensburger
Hafen



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

Das Radargerät muss ja sein, denn es sorgt für Sicherheit, aber das abgeplante Gummiboot war wirklich jahrelang ein negativer Hingucker. und ein unhistorischer Schandfleck.

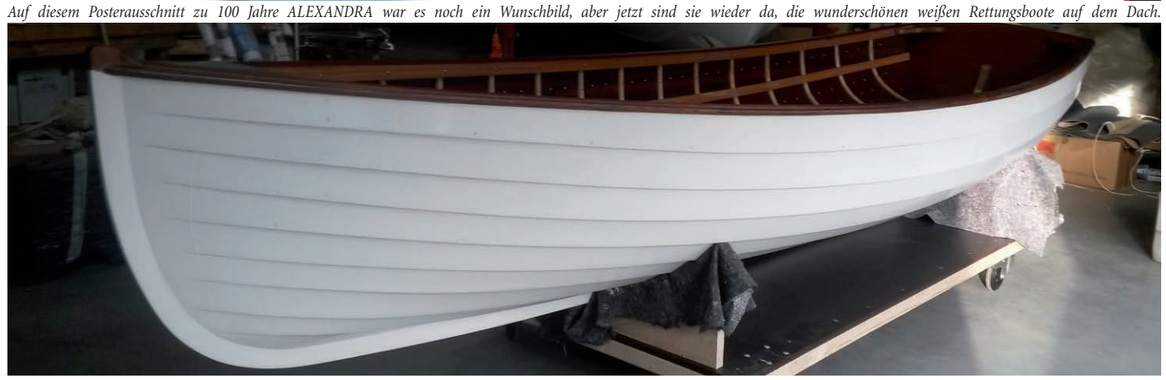
Endlich Dampf Rundum ohne das „knallrote Gummiboot“

Das Dampf Rundum steht vor der Tür und Gastgeber ist die „ALEX“. Sieben Dampfschiffe kommen zu Besuch: WAL, STETTIN, BUSSARD, SCHAARHÖRN, SKJELSKØR, WOLTMAN. Als besondere Attraktion lockt diesmal die PRINZ HEINRICH. Außerdem fahren kleine Dampfboote, die Modellbauer stellen ihre Dampfmaschinen im Schifffahrtsmuseum aus und es gibt einen Technikpark an der Hafenspitze. Veranstalter sind jetzt gemeinsam der Historische Hafen (HHF) und die Tourismus Agentur Flensburger Förde (TAFF). Die TAFF kümmert sich um den Fahrkartenverkauf für die Schiffe, das Kulturprogramm, das Einwerben von Sponsoren und das Marketing. Der HHF ist zuständig für das Wasserprogramm und die Dampfmeile.
Und alle freuen sich über die schönen neuen Rettungsboote!

Arbeit, Arbeit, Arbeit. Alle Wandverkleidungen

und Bodenbretter ab, Elektrik neu und alles neu montieren, schrauben, leimen

Auf diesem Posterausschnitt zu 100 Jahre ALEXANDRA war es noch ein Wunschbild, aber jetzt sind sie wieder da, die wunderschönen weißen Rettungsboote auf dem Dach.



Mit Volldampf in die Saison – die ALEX ist „besser als neu“

Es sind die letzten Arbeiten, die den endgültigen Abschluss der Renovierungsarbeiten rund um die 110 Jahre alte Dame ankündigen. Wenn man bedenkt, wie die Restauration im Vorschiff einmal ausgesehen hat, war es eine echte Puzzlearbeit sie bei laufendem Betrieb wieder so herzurichten, wie sie heute aussieht. Ein einzigartiges Kleinod im Vorschiff des Dampfers. Auch draußen, an der Decke des Hauptdecks, gibt es einen Hingucker. Die neuen Kassetten erstrahlen in sattem Weiß. Das I-Tüpfelchen aber sind die neuen Rettungsboote, die in der Yachtwerft von Oliver Berking gebaut wurden. Sie werden zum Saisonauftakt die ursprüngliche Silhouette der alten Dame vervollständigen. Dann heißt es wieder „Leinen los“ und 3 lange Tuuuuts vor der Fischperle.

Günter Herrmann

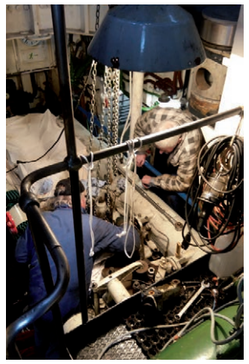
Und es gehen hunderte von Stunden drauf, bis alles wieder so aussieht, wie es

aussehen soll. Und ein echter Hingucker sind natürlich auch die Kassettendecken

Es brummt und summt ...

Name:	***FLENSBURG***
Ex:	*Bugsier 9*
Rufzeichen:	*DG7392*
MMSI-Nr.:	*211435612*
Werft:	*Jadewerft GmbH Wilhelmshaven, Baunr. 27*
Baujahr:	*1954*
Flagge:	*Deutschland*
Heimathafen:	*Flensburg (ehemals Glückstadt)*
Eigner:	*Historischer Hafen Flensburg gGmbH*
Technische Daten	
Länge:	*21,90 m*
Breite:	*5,62 m*
Tiefgang:	*2,80 m*
Vermessung:	*62 BRT*
Maschine:	*1 x 6-Zylinder-Deutz, 470 PS*

1954 als ‚Bugsier 9" bei der Bugsier, Reederei– und Bergungs-GmbH, Hamburg gebaut.
1969 umgebaut
1971 in Hamburg aufgelegt.
30. April 1973 umbenannt in ‚Flensburg", neuer Eigner Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft.1992 im Besitz einer Buxtehuder Reederei an die Elbe und wechselte abermals den Eigner.
Bis ins Jahr 2000 steuerte das Schiff nun Alfred Mantwitz für das Wasser- und Schifffahrtsamt in Glückstadt.
Einsatz: Eisbrecher auf der Elbe. Dann außer Dienst gestellt. Mantwitz kaufte es, suchte seine Mitstreiter und legte mit der Restaurierung los.
Das Schiff ist eine gepflegte alte Dame, die im Zeitalter des PC mithalten kann: GPS, Radar, Funk, elektronischer Kompass, Wendeanzeiger sind an Bord. Ab Juni 2014 liegt der Schlepper nun im Historischen Hafen in Flensburg.



FLENSBURG hoch und trocken, aufgeslippt, um am Unterwasserschiff arbeiten zu können. Oben: Kolben ziehen. Viel Arbeit!

Schon von weitem fallen dem Besucher des Historischen Hafens neben dem Dampfschiff ALEXANDRA zwei weitere „Oldtimer" auf. Da ist zunächst der Schlepper FLENSBURG mit seinem aufragenden Steuerhaus und gleich nebenan das Motorgüterschiff GESINE. Beide Schiffe gehören zum Bestand der „Historischer Hafen Flensburg gGmbH" (HHFL) und werden durch den „Förderverein Motorgüterschiff Gesine und Schlepper FLENSBURG e.V." betreut.
Zunächst gab es neben der historischen ALEXANDRA seit 2008 nur die von einem Hamburger Hotelier gespendete GESINE in der sog. Dampfersammlung, und damals fanden sich mal gerade eine Handvoll Personen, die sich bemühten, das Schiff zu pflegen und fahrfähig zu halten. Schnell war klar: Dieser Anspruch bedingte mehr helfende Hände als bis dahin vorhanden waren. So wurde am 18. November 2009 an Bord der GESINE der gemeinnützige Förderverein aus der Taufe gehoben und schon Anfang 2010 wurde die Gesine in das Landesregister der Industriedenkmale Schleswig-Holstein aufgenommen.

Ende Juni 2014 spendete dann Alfred Mantwitz aus Glückstadt der Historischer Hafen Flensburg gGmbH den Schlepper FLENSBURG. Mit Zustimmung aller Fördermitglieder wurde am 16. September 2014 die bisher bestehendeSatzung geändert, so dass nun neben der GESINE auch der Schlepper FLENSBURG durch den Förderverein unterstützt, betreut und gewartet wird.
Der Förderverein hat sich zur Aufgabe gemacht, im Rahmen seiner finanziellen und ehrenamtlichen Man/Women-Power-Möglichkeiten die Schiffseigentümerin (Historischer Hafen Flensburg gGmbH) bei der Instandsetzung, Pflege, Verbesserung der Ausstattung (bevorzugt Sicherheitsausstattung), den Fahrbetrieb, der Nachwuchsausbildung und bei der Durchführung von nicht kommerziellen Bürgerfesten und maritimen Veranstaltungen zu unterstützen.

Die „Dieselfraktion" im Historischen Hafen Flensburg

Dieses ehrenamtliche Engagement ist unbedingt erforderlich, da die HHFL als gemeinnützige GmbH nicht über ausreichendes Personal und die finanziellen Mittel verfügt, um all den diesbezüglichen Anforderungen, die aus der Instandhaltung und dem Betrieb der Traditionsschiffe entstehen, im vollen Umfang gerecht zu werden.

Wir wollen dazu beitragen, dass der europaweit einmalige nicht kommerzielle „Historische Hafen" mit seinen über 50 in Fahrt befindlichen Wasserfahrzeugen seine Ausstrahlung und Anziehungskraft nicht nur behält, sondern sich auch weiterentwickelt. Wir wollen damit erreichen, dass viele internationale und nationale Städtetouristen und maritim Interessierte an unserer schönen Heimatstadt Gefallen finden. Hiermit fördern wir auch den Städte-Tourismus, der immer mehr eine nicht zu unterschätzende Kaufkraft in unsere Stadt bringt.

Inzwischen ist der Förderverein auf 209 Personen angewachsen. Davon sind bis zu 50 ehrenamtlich aktive Mitglieder bei den jährlich stattfindenden maritimen Veranstaltungen im Einsatz (Besatzung für die Gesine als schwimmendes Regattabüro, Besatzung für den Schlepper als Start- und Zielschiff bei z.B. RumRegatta, Kongelig Classic, Durchführung der alle zwei Jahre notwendigen Werftaufenthalte beider Schiffe). Chartertouren mit dem Schlepper, Verkaufsaktionen diverser Getränke, Kaffee und Kuchen, „Gesine-Frühschoppen" im Winterhalbjahr helfen bei der Generierung monetärer Mittel zum Erhalt der Schiffe.
Das geschieht alles in enger Zusammenarbeit mit der „Historischer Hafen Flensburg gGmbH", dem Zusammenschluss der historisch maritimen Vereine im Flensburger Hafen, und wir freuen uns natürlich über jede weitere tatkräftige Unterstützung.

Ulf-Gernot Grau

Name:	***GESINE***
Baujahr:	*1928*
Werft:	*Stade, Stader Schiffswerft*
Heimathafen:	*Flensburg, Historischer Hafen*
Eigner:	*Historischer Hafen Flensburg gGmbH*
Technische Daten	
Länge über alles:	*26,23 m*
Breite über alles:	*4,79 m*
Maximaler Tiefgang:	*1,74 m*
Tragfähigkeit:	*119,85 t*
Verdrängung:	*ca. 80 t*
Motor:	*6 Zyl. Magirus Deutz, 120 PS, Schraube mit Wendegetriebe*
Ladegeschirr:	*Nutzlast 350 kg*

Räumlichkeiten:
Vorpiek, Pantry, Lagerraum, Laderaum, Sanitärbereich, Maschinenraum, Brücke, Wohnraum

Gesine gehörte zu der Generation kleiner Transporteinheiten, die vornehmlich auf den Binnengewässern unterwegs waren, oft aber auch bis in die Flensburger oder Kieler Förde gelangten, wenn die Ladung eilig und das Wetter günstig war.

Sie hat Jahrzehnte lang als kleines Küstenmotorschiff ihren Dienst getan und Holz, Kohle, Kartoffeln, Äpfel und Baumaterialien u.a. nach Helgoland transportiert.

GESINE hoch und trocken. Auch sie braucht über und unter Wasser immer wieder neue Farbe. Kopf einziehen und pinseln !

Maritime Kultur und Stadtumbau

Ein Kommentar in eigener Sache

Als sich abzeichnete, dass der Historische Hafen und das Schifffahrtsmuseum ihre Lager- und Werkstatthalle im zukünftigen Baugebiet Schwarzenbachtal würden verlassen müssen, setzten sich deren Vertreter mit den Klassischen Yachten Flensburg zusammen, um eine mögliche Kooperation auszuloten und nicht nur den Platzbedarf zu decken, sondern auch die zahlreichen Aktivitäten zu bündeln und für Flensburg eine neue maritime Attraktion zu schaffen.

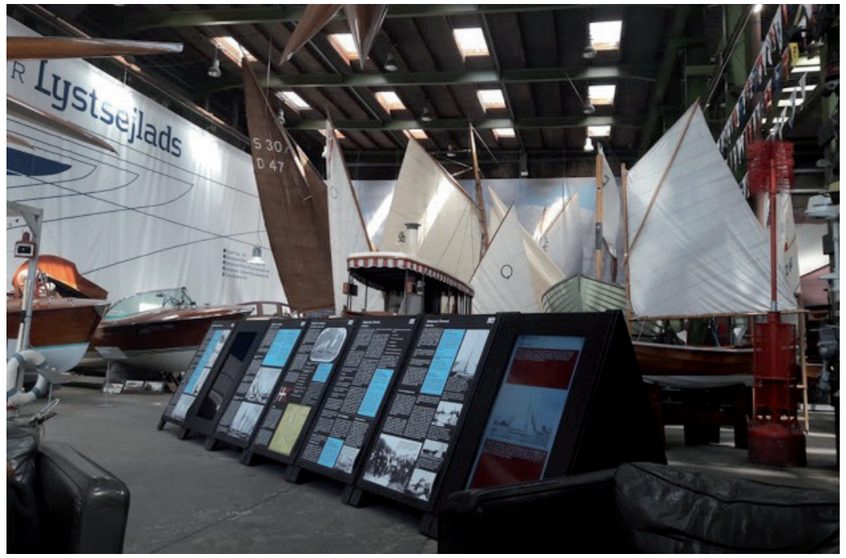
Da waren die „Klassischen Yachten Flensburg e.V.“ und der „Historische Hafen Flensburg gGmbH“, die zumindest für ihre kleineren Boote und Restaurationsprojekte einen Hallenplatz suchten. Da war das Schifffahrtsmuseum mit seinem damaligem Leiter Thomas Overdick, der sich nach einem „Schaumagazin“ umsah, um die unzähligen Exponate und die in ehrenamtlicher Arbeit restaurierten Stücke zu präsentieren, für die im Museum selbst keinen Platz war. Und die Dampf-Enthusiasten der Vereine um die ALEXANDRA, GESINE und Schlepper FLENSBURG machten sich Gedanken um die Zukunft des denkmalgeschützten Kampnagel-Krans am Ostufer. Könnte man hier gemeinsam einen Ort schaffen, der die Arbeit am historisch-maritimen Erbe ermöglicht und auch öffentlichkeitswirksam darstellt? Es schien, als ob zusammenfinden könnte, was zusammengehört. Eine Örtlichkeit war schnell ausgeguckt: Die zur Zeit noch für die Düngerlagerung genutzten Schuppen D und E im Wirtschaftshafen an der Ostseite, direkt neben dem denkmalgeschützten „Stadtspeicher“ und gegenüber dem „Yachting Heritage Center“ der Werft von Robbe und Berking. Der historische Kampnagel-Kran mit seinem gelb verbretterten Kranführerhaus läuft passend dazu direkt davor auf der alten Schienenbahn.

Nun, Jahre und Workshops später:Thomas Overdick ist mittlerweile Referent für Museen bei der Kulturbehörde Hamburgs, der HISTORISCHE HAFEN hat Lagerplatz in einem entfernten Gewerbegebiet gefunden und das Schifffahrtsmuseum darf seine Stücke in einer von der Stadt gemieteten Halle unterstellen. Werkstattplatz war dort nicht mehr möglich. Restaurationsprojekte laufen weiterhin auf privater Initiative mit Kosten zum „Marktpreis“.
Flensburgs Stadtvertreter träumen von ihrer eigenen Hafencity am Ostufer mit exorbitanten Bodenpreissteigerungen und einer Verlagerung des Wirtschaftshafens zur Stadtwerkekai oder gleich nach Apenrade. Der „Stadtspeicher“ wird Luxusbüroturm werden, der sog. Hübsch Silo ist dem Verfall preisgegeben und die Schuppen sollen dem Parkplatzbedarf weichen. Ganz Verträumte sehen dort mithilfe von Fördergeldern Sozialwohnungen am Wasser und „kreatives Gewerbe“ mitsamt kulturellem Angebot und attraktiven Freiflächen vom Himmel fallen, mit denen dann die erhoffte Verzehnfachung des Bodenwerts erwirtschaftet werden soll.
Sollte es das gewesen sein?

Das es auch anders geht, kann man in Svendborg besichtigen. Auf der Frederiksø, direkt im Hafen, hat der Strukturwandel auch nicht Halt gemacht: in freiwerdenden Hallen und Bürogebäuden fanden Kulturstätten (Kammerateriet), Cafes und eben „Danmarks Museum for Lystsejlads“ eine Heimat; die hauptsächlich durch Werftbetriebe geprägte Insel entwickelt sich zum „Fremtidshavn“- zum „Zukunftshafen“, in dem ein Miteinander von Gewerbe und Kultur gefördert und der als maritimes Erlebniszentrum zu einer Attraktion für Besucher entwickelt werden soll. (www.fremtidenshavn.dk)

„Danmarks Museum For Lystsejlads“ beherbergt unter anderem nun auch die kleine Sammlung von Yachten und Booten aus der Remise von Valdemars Slot. In einer grossen Halle werden Fahrzeuge und Sammlungen maritimer Gerätschaften gezeigt; in einem Werkstattbereich, der für die Öffentlichkeit einsehbar ist, werden Exponate restauriert. Eine grosse Wand zeigt die unterschiedlichsten Aussenborder aus den letzten hundert Jahren, eine Rekonstruktion eines Bootes nach skandinavischen Felszeichnungen wartet auf die Aufarbeitung, derweil man die Teile und die Theorie dahinter schon auf gut gestalteten Tafeln bestaunen kann. Modelle stehen neben Originalen, unter der Decke schweben Ruderboote und Kanus, alte Motoren warten auf Liebhaber und selbst die Toiletten präsentieren Exponate aus dem Yachtinnenausbau. Hier finden Ausstellungen und Workshops statt: work in progress. Der Eintritt ist frei. Ein inspirierender Ort, für die ganze Familie.
Hinter „Danmarks Museum For Lystsejlads“ steht eine Organisation von Unterstützern: Privatleute , Firmen und Clubs fördern dieses Projekt ideel und finanziell, Prinz Henrik von Dänemark ist Schirmherr. Die Vereinigung gibt eine „Aarsskkrift“ heraus, nähere Informationen finden sich unter www.lystsejlads.dk.
Dänemark macht mal wieder vor wie es geht. Flensburg wirbt im Stadtmarketing nicht mal mit seinem europaweit einmaligen Historischen Hafen, der über 50 fahrende historische Wasserfahrzeuge präsentiert.

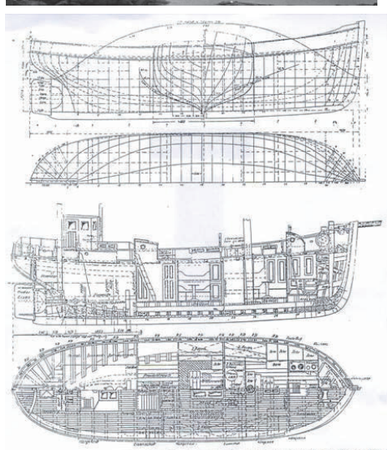
Kay Peters



Am Wochenende vom 3. März 2019 fand die Finissage der Ausstellung zum Traditionskutter FEUERLAND im Flensburger Schifffahrtsmuseum statt. Bei einer Podiumsdiskussion betonte Museumsleiterin Susanne Grigull die positive Resonanz der Besucher, die aus Gästebucheinträgen aber auch persönlichen Nachrichten ablesbar ist. Ein Gast sei sogar extra aus München angereist, um die Geschichten rund um das Schiff des Polarforschers Gunther Plüschow in Kombination mit dem wiederentdeckten Schiff erleben zu können. Dabei stand lange nicht fest, ob dieses duale Erlebnis auch so funktionieren würde. Immer wieder hatte sich die Überführung der FEUERLAND aus dem Interimshafen Hamburg-Harburg verzögert - bis zuletzt stand nicht fest, ob das Schiff rechtzeitig zur Ausstellung in Flensburg ankommen würde. Aber Grigull wollte die Ausstellung auf jeden Fall machen, notfalls auch ohne Schiff, aber mit Hilfe des Designers Rainer Prüß, der auch das Ausstellungsplakat gestaltete. So kam es zur Sonderausstellung mit der kürzesten Vorlaufzeit in der Geschichte des Museums. Wie es dann mit den Ausstellungsstücken und all den gesammelten Informationen weitergeht, ist unklar. Die Leihgaben gehen zurück an ihre Eigentümer, der Rest wird eingelagert. Vielleicht findet sich ja ein anderes Museum mit Interesse an der facettenreichen Geschichte des Schiffs.

Klar ist dagegen, wie es mit der FEUERLAND selbst weitergeht, denn nach Ausstellungs-Ende im Flensburger Schifffahrtsmuseum stehen die Arbeiten am Schiff am Anfang. Jens Fiedler, Geschäftsführer der „Denkmalschiff FEUERLAND gGmbH“ (im richtigen Leben Regionaldirektor des BNI-Unternehmernetzwerkes „BNI Südost“ in Dresden), wagt den Blick in die Zukunft: „Die Feuerland soll wieder zurück an ihre alten Wirkungsstätten fahren, den Weg von Büsum nach Feuerland und andere Stationen ihres Lebensweges nachvollziehen“. So auch nach Buenos Aires, wo der Kutter 2006 im Hafen verladen wurde, nachdem das sechsköpfige Team um den Wiederentdecker des Schiffs, Bernd Buchner, und Fiedler selbst nach einer abenteuerlichen Fahrt von Feuerland aus feststellen musste, dass das Schiff es wohl doch nicht aus eigener Kraft über den Atlantik zurück nach Hause schaffen würde. Äußerlich machte das Schiff einen guten Eindruck, verrät Jens Fiedler, und fügt augenzwinkernd hinzu, dass es in seinem Berufsjargon – er war damals Gebrauchtwagenhändler – in „tadellosem Zustand“ war. Dies erwies sich jedoch als falsch. Schon kurz nach der Abfahrt zeigte sich, dass das Deck undicht war, es musste ständig Wasser abgepumpt werden, schlussendlich drang Wasser in die Maschine ein, die Fahrt musste abgebrochen werden.

Wie schlecht der Zustand tatsächlich ist, erklärte Uwe Kutzner, Geschäftsführer der Museumswerft Flensburg, in dessen Obhut sich das Schiff seit wenigen Monaten befindet. Nach Rückbau der Beplankung wurde das ganze Ausmaß sichtbar: Steven, Achtersteven und Kiel sind verzogen und in ihrer Originalsubstanz irreparabel. Das Schiff muss von Grund auf neu aufgebaut werden. Allein die Materialkosten für diese drei Teile belaufen sich auf bis zu 30.000 Euro. Zudem ist es quasi unmöglich, einen 16 m langes Kielholz aus Eiche, dem Originalbaumaterial, zu bekommen, das für den Kiel notwendig wäre. Nun müssen Verhandlungen mit dem Amt für Denkmalschutz geführt werden, damit auch ein anderes Holz verwendet werden darf. Und wenn das Material einmal festgelegt ist, dauert es etwa neun Monate, bis das Holz vom Spezialhändler geliefert werden kann. Insgesamt schätzt Fiedler die Gesamtkosten für die Wiederherstellung des historischen Denkmals auf etwa 1,5 Millionen Euro. Zudem muss der zukünftige Einsatz des Schiffs bedacht werden. Nur so können sowohl die Auflagen der Denkmalschutzbehörde als auch der zuständigen Schiffsicherheitsbehörden berücksichtigt werden. Letztere sind für die Ausstellung von Zertifikaten zuständig, damit das Schiff dann für bestimmte Zwecke und Gewässer zugelassen wird.



Arved Fuchs, selbst Polarforscher und gut vertraut mit der Geschichte der FEUERLAND und ihres Erbauers Gunther Plüschow, hofft, dass die Ausstellung und das dadurch gewonnene öffentliche Interesse die Initialzündung für das weitere Vorgehen geben, um die Zukunft des Schiffs zu sichern. Aus eigener Erfahrung weiß er, wie hoch das Interesse besonders in Südamerika ist und wie groß dort das Ansehen Plüschows noch heute ist. Die emotionale Komponente eines solchen Unternehmens darf nicht unterschätzt werden. Es sind vor allem die Geschichten hinter dem Objekt, auf die Menschen reagieren. Jens Fiedler baut daher auf ein ähnliches Prinzip wie bei der Wiedererrichtung der Frauenkirche Dresden – durch kleine und große Spenden von Menschen, denen das Schiff ebenso am Herzen liegt wie den Teilnehmern der Podiumsdiskussion in Flensburg.

Seit 2006 ist das Expeditionsschiff FEUERLAND zurück in Deutschland. In den zwanziger Jahren begleitete es den Flieger und Seeoffizier Gunther Plüschow bei seiner Flugexpedition in die Feuerland-Region Südamerikas. Die Rückkehr des Schiffes begründete die Bildung des gemeinnützigen „Förderkreises Kulturdenkmal Expeditionsschiff FEUERLAND e.V.“, der es sich zum Ziel gesetzt hat, das Schiff denkmalgerecht zu restaurieren und seetauglich zu machen. Das Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein stellte es 2007 unter Denkmalschutz und noch im gleichen Jahr brachte man das Schiff an Land auf das Gelände der Werft „Jugend in Arbeit e.V.“ in Hamburg-Harburg. Dank der Eigeninitiative einiger Vereinsmitglieder wurde die FEUERLAND mithilfe von Finanz- und Sachspenden dann zurückgebaut und entkernt. Einige Schiffsteile wurden restauriert, die Tanks neu gebaut und zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen am Schiff vorgenommen – über Farbgutachten bis hin zur Schiffsvermessung. 2015 wurden die Eigentumsrechte der FEUERLAND an die „Denkmalschiff FEUERLAND gGmbH“ übertragen.

Rückfragen bitte an : Jens Fiedler, Telefon 0172 6433301, oder Peter Dyroff (Pressesprecher), Telefon 0177 8871273
Weitere Infos:
www.expeditionsschiff-feuerland.de

SÄCKE

Von Sack bis Sakko ist ein langer Weg. Dazwischen liegen Sackkuchen, Luftsäcke, Windsäcke oder auch Schietsäcke und Seemannssäcke. Und Geldsäcke sowieso, und wenn sie geschäftlich nicht clever genug waren, sondern sackdoof, mussten sie in Sack und Asche gehen. Wie das alles zusammenhängt, beschreibt hier mal wieder Susanne Grigull auf unnachahmliche Weise, aber natürlich, wie sollte es anders sein, fundiert und absolut historisch korrekt!

LESEN, SONST GIBT'S EINEN AUF DEN SACK

Nun also dieses Mal etwas zum Sack, diesem universalen Helfer in allen Lebenslagen. Da versagt selbst Friedrich Kluge, der uns die famose Inspirationsquelle zur Überwindung von Schreibblockaden geliefert hat, kläglich. Der „Sack" kommt in seinem wortgeschichtlichen Handbuch zur Seemannssprache gar nicht vor. Viel zu banal vermutlich. Immerhin beschenkt uns Kluge mit der unverhofften Erkenntnis eines möglicherweise zu Recht vergessenen kulinarischen Bord-Genusses, dem so genannten Sackkuchen (niederdeutsch: [sakkök]) = ein von Segeltuch gemachter, mit Mehl, Rosinen, Pflaumen, Korinthen gefüllter und so gekochter Kuchensack, Schiffspudding (1801).

Sieh mal einer an. Im frühen 19. Jahrhundert gehörte ein Kuchensack zum Anfertigen eines Sackkuchens in jede wohlsortierte Kombüse? Wer hätte das gedacht. Der Seesack, ja, der, der war und ist natürlich unabdingbarer Bestandteil der persönlichen Habe eines jeden Seemannes, auf dass dieser, wenn er „einen Sack kriegt", unverzüglich denselben packen und das Schiff verlassen kann. Neues Schiff, neues Glück. Ein nützlicher Geselle ist auch der Luft- oder Windsack, eine am oberen Ende mit Klappen versehene Röhre aus Segeltuch, mit deren Hilfe Frischluft in das Zwischendeck, den Laderaum oder in die Tanks geleitet werden konnte. Überhaupt: offenbar scheint ein Sack sich nicht zwingend dadurch auszuzeichnen, dass es sich um ein zumindest teilweise geschlossenes Behältnis handelt. Denn als Röhre darf auch der „Schietsack" verstanden werden. Dieser hat offensichtlich überhaupt keine Aufnahme in ein wie auch immer geartetes Wörterbuch gefunden. Doch aus glaubhafter Quelle wissen wir, dass es ihn wohl gab. Seeleute erinnern noch heute erschaudernd die ungeliebte Tätigkeit der Reinigung desselben. Der Schietsack (auch: „Fullbrass") – wieder eine Röhre oder ein Schlauch aus Segeltuch – hing außenbords und war bereit, während der Liegezeit im Hafen jedwede Abfälle an Bord zu schlucken. Das untere Ende war mittels Schäkel und Tauwerk hochgebunden.

Kam das Schiff in offenes Gewässer, konnte das untere Ende elegant gelöst und die Abfälle auf hoher See verklappt werden. Das war Mitte des 20. Jahrhunderts noch problemlos möglich. Heute gibt es für jede Sorte Abfall ein nur ihr zugedachtes Behältnis, damit die politisch korrekte Mülltrennung auch an Bord vollzogen werden kann. Und den Inhalt im 12-Meilen-Bereich einfach über Bord zu schmeißen gilt, Gott sei's gelobt, inzwischen als Todsünde.

Wir haben bislang gelernt: ein Sack kann viele Aufgaben bewältigen, wohlschmeckende und unappetitliche. Aber wo kommt er nun her, der alte Sack?

Das Wort an sich stammt eigentlich aus dem Hebräisch-Phönizischen und ist demnach semitischen Ursprungs. Saq bedeutet zunächst nur „Stoff aus Haar". Die alten Griechen machten es etwas präziser: hier wurde aus dem saq ein sákkos, was soviel wie „grober Stoff aus Ziegenhaar" bedeutet. Da wird noch immer kein Sack d'raus. Obwohl… Immerhin hat das Wort den Sprung in die Gegenwart geschafft. Der gepflegte Mann von Welt trägt noch heute, gut 2000 Jahre später, gerne ein bequemes Sakko, gerne auch aus Ziegenhaar; in der Regel zieht er aber dann doch das weiche Haar der Kaschmirziege vor. Ob aber das Gewebe dem männlichen Kleidungsstück den Namen gab oder eher der traditionell untaillierte Schnitt des Sakkos (ich möchte an dieser Stelle das Wort „sackähnlich" dann doch vermeiden), kann hier nicht abschließend geklärt werden.

Unstrittig jedenfalls ist, dass die Urform des Sakkos alles andere als ein schmeichelhaftes Kleidungsstück war. Das ist schon im Alten Testament belegt. Hier gingen Büßende und Trauernde nach altem orientalischen Brauch in „Sack und Asche", sprich sie geißelten sich, indem sie sich in das kratzende, grobe Tuch gewandeten und Asche auf's Haupt streuten.

Doch zurück zu den Griechen. Um 600 n.Chr. scheint sich hier der entscheidende Schritt vom Gewebe zum Sack, wie wir ihn kennen, vollzogen zu haben. Die kaiserliche

weiter auf Seite 23

Volkwin Marg

ACTIV

Geschichten eines Dreimastbramsegelschoners

ACTIV

Ein Mann und sein Schiff

Vor 40 Jahren erwarb der Hamburger Architekt Volkwin Marg den außer Dienst gestellten dänischen Frachtsegler ‚Activ'. Über mehrere Jahre restaurierte der Liebhaber des historischen Schiffsbaus das 1951 auf der Ring Andersen Werft in Svendborg-Dänemark vom Stapel gelaufene hölzerne Schiff. ‚ACTIV' wurde zusammen mit Michael Kiersgaard in Troense auf Tåsinge als Dreimastbramsegelschoner wieder aufgeriggt. Volkwin segelte sie im wahrsten Sinne des Wortes selbst ‚aktiv', wann immer es ihm beruflich möglich war.

Die 42m lange ‚ACTIV' wurde seine lebenslange Leidenschaft. Mit seiner Frau teilt er sein Schiff mit Kindern, Enkeln, Freunden, Kollegen und Wissenschaftlern. Schon von Anfang an war er auch bei der Rum Regatta dabei und hat mit großer Freude so manchen spaßigen 1. Preis in den Mast hochgezogen.

Anlässlich seines 80. Geburtstages illustriert Volkwin mit einem Bildband, den seine Tochter Katharina Marg gestaltet hat, die Erlebnisse an Bord aus der Perspektive der ‚Activisten',- sowohl die ersten 25 Jahre als Frachtschiff, als auch die folgenden 40 Jahre mit Umbau und zahllosen Seereisen im Mittelmeer, ins Baltikum, nach Russland, zu den Lofoten, in die Karibik oder nach Grönland. Bis heute legte ‚Activ' weit über 400.000 Seemeilen unter Segeln zurück.

Volkwin berichtet von Menschen die ihn an Bord begleiteten, nicht zuletzt auch Mitarbeiter seines Architekturbüros gmp und Studenten der RWTH Aachen, wo er lehrte. Auch Filme, in denen die „Activ" mitwirkte, darunter das Filmepos „Moby Dick" (2010) (siehe HAFENBLATT Nr.31) und die Fernsehserie „Jack Holborn" (1984), haben in dem Erinnerungsbuch ein Kapitel. Besonders beeindrucken die Bilder und Berichte über drei wissenschaftliche Expeditionen nach Grönland unter Leitung von Skipper Jonas Bergsøe, den wir alle von der Rum Regatta kennen.

Das Leben an Bord ist der Gemeinsamkeit mit der Mannschaft gewidmet, aber auch der Begegnung mit Freunden, Künstlern und Kollegen auf der Suche nach kulturellen und geschichtsträchtigen Zielen, die ihn als Architekten faszinieren. Segeln mit der „ACTIV" ist für Volkwin Marg die Erfahrung von Freiheit und das Erleben von überwältigender Natur, wie sie das Meer und unberührte Küsten bieten, aber auch eine fortdauernde Lern- und Bildungserfahrung auf See. Dass dabei an Bord fantasievoller Spaß und eine stets großartige Kombüse nicht zu kurz kommen, belegt das Buch mit zahlreichen Einblicken aus dem Leben der „Activ".
Der Bildband ist die Chronik eines großartigen Projektes, das in dieser Form seinesgleichen sucht.
Ich durfte bei Reisen in Norwegen und in der Karibik dabei sein und kann nur sagen, diese Buch ist in Wort und Bild eine Freude für Augen und Seele.

Rainer Prüß

Daten
336 Seiten mit 54 S/W- und 455 Farbfotos, 6 Karten, 5 Zeichnungen und Pläne, Format 305 x 285 mm, gebunden, € 45,- zzgl. Versandkosten

Bestellen
Wer es haben möchte kann es direkt bei Volkwin Marg per Mail bestellen: alitschen@gmp-architekten.de

ACTIV als SVENDBORG 1964 -1978

ACTIV 1987 in schwerer See

ACTIV 1982 Besuch in Venedig

ACTIV 2008 vor Grønland im Eis

ACTIV 2009 Filmaufnahmen zu Moby Dick

ACTIV 2009 Filmaufnahmen zu Moby Dick

ELE MELE MISTE, WAS RAPPELT IN DER (SEE)KISTE

Über die treueste Begleiterin des Seemanns - die Seekiste - ist wenig bekannt, obwohl einst jeder Fahrensmann eine besaß. In ihr befand sich sich sein gesamter Besitz. Sie war, neben der Koje, sein einziges privates Refugium auf dem Schiff. Die ganz persönlichen Dinge befanden sich in der Beilade der Kiste. Vor etwa hundert Jahren endete der Gebrauch von Seekisten, trotzdem gibt es heute noch eine nennenswerte Zahl von schlichten, meist grünen Seekisten. Sie sind Zeugnisse von längst verstorbenen Seeleuten und gewähren uns Einblick in ein hartes Seeleben ohne die oft beschworene Romantik. Seekisten sind von konischer Bauart und deshalb unverwechselbar. Im Englischen werden sie oft „Sixboards“ genannt, weil sie aus sechs hölzernen Brettern zusammengefügt sind und durch Schwalbenschwänze ihre Stabilität bekommen. Sie sind sowohl Koffer, Sitzplatz, Schrank, Safe, Leiter zur Oberkoje, Werkbank, Sofa, u.s.w..

Der Seemann war stolz auf seine Seekiste! Davon zeugen auch aufwendige Beschläge, Schnitzwerk und Maling unterm Deckel. Aufgrund ihrer Funktionen und dem begrenzten Platz im Logis hat sich eine Art intenationale Normgröße ergeben. Seekisten wurden durch Seesäcke und Koffer abgelöst, doch in Seefahrerfamilien und Museen sind sie zu finden.

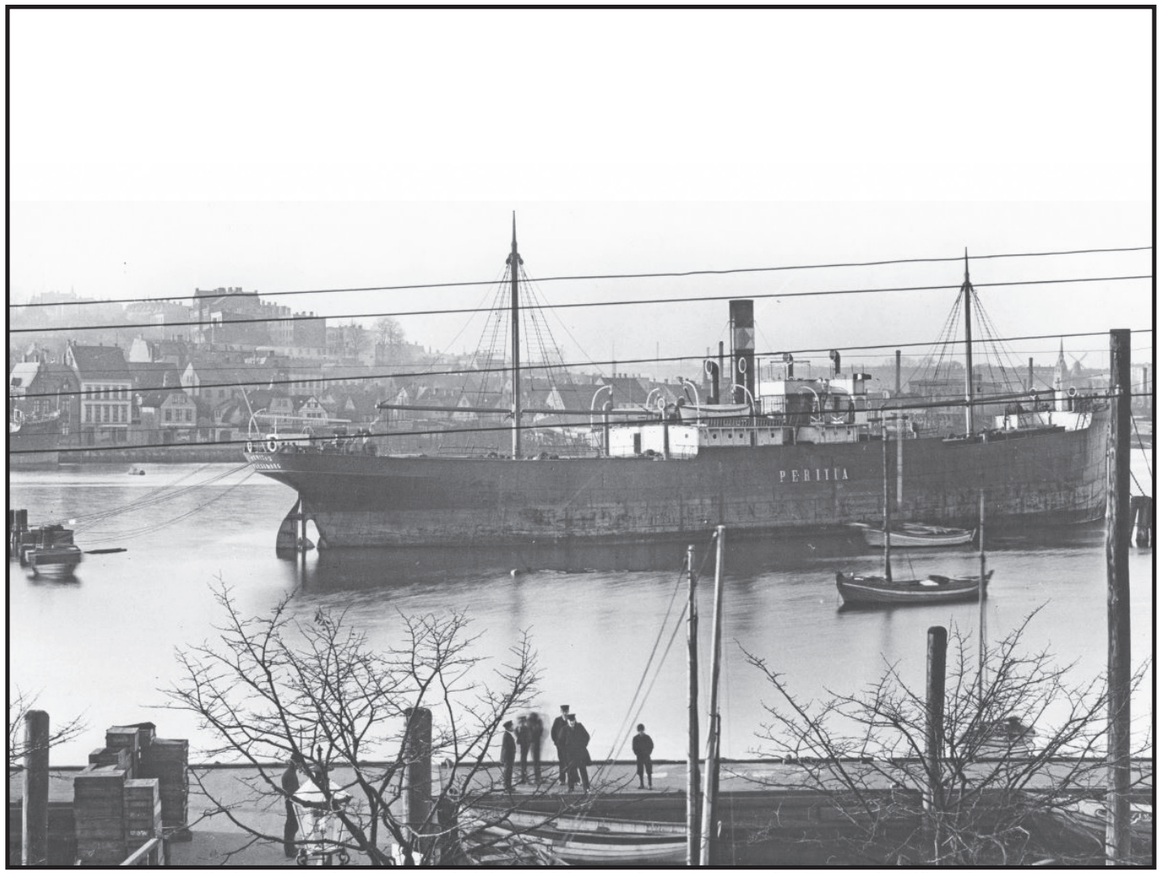
Wie kam es dazu, dass mittlerweile gut 70 Seekisten in meine Hände gelangten und von mir restauriert wurden? Meine erste Begegnung hatte ich im Maritime Museum in Philadelphia (USA). Dort wurde eine schleswig-holsteinische Kiste eines Hans Lorenzen ausgestellt. Ein paar Jahre danach kaufte ich bei einem Händler eine heruntergekommene Seekiste. Ich fing an sie zu restaurieren. Es fehlten etliche Teile und niemand konnte mir Ratschläge geben. Selbst die Holzart war unklar - „irgend so ein Tropenholz“! In den nahegelegen Museen war nichts zu machen. Oder es waren die Kisten nicht von innen zu besichtigen. Es fehlte der Schlüssel oder auf den Kisten standen Schiffsmodelle, die man nicht beiseite rücken wollte. Insgesamt hat mich diese erste Kiste viele Monate Arbeit gekostet, ein Aufwand, den kein Museum geschweige denn ein Antikhändler geleistet hätte.

Auch Literatur über das Möbel war nicht zu finden. Der Altonaer Schifffahrtshistoriker Dr. Jürgen Meyer brachte mich auf die Idee, meinen geplanten Aufsatz über meine Restaurierungen auszuweiten. Es wurde eine umfassende Monograhie mit dem Titel „Seekisten - Vielzweckmöbel der Seeleute“ daraus. (Leider vergriffen). Nebenbei habe ich ein Archiv aufgebaut - allerdings noch nicht digital. Über 600 Seekisten aus Europa, Asien und USA sind dort aufgeführt. Einige, insbesondere kleinere norddeutsche Museen haben Seekisten ausgestellt. Die schönsten und zugleich sehr alten (d.h. 18. Jahrhundert) befinden sich in Flensburg (Museumsberg), Schloß Gottorf (seit ca. sechs Jahren für´s Publikum nicht mehr zugänglich) und im Germanischen Nationalmuseum. Das älteste Sammelstück Mittel- und Nordeuropas befindet sich in Finnland und stammt vom Schiffer Ipke Knudtsen von der Hallig Gröde. Es ist mit Namen, Ort, Datum und Psalmenspruch beschnitzt und stammt aus dem Jahr 1693. Wie es nach Suomi gekommen ist? Keiner weiß es - aber ich arbeite dran.

PeterBarrot

Peter Barrot **SEEKISTEN** *Vielzweckmöbel der Seeleute*
Ein Beitrag zur Sozialgeschichte der Seefahrt,
für 15,-EUR zu bestellen über peter@barrot.de

Oben die erste PERITIA, „Erfahrung“, das Ölbild des auf der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft gebauten Dampfers, auf dem der Großvater von Enno Brink zur See fuhr.



Die zweite PERITIA, hier im Flensburger Hafen, die es 1924 mit sehr hoher Decksladung im schweren Sturm erwischte. (Foto aus der Bildbesprechung im HAFENBLATT 42.)

Die Fortsetzung einer Bildbetrachtung

Bildbetrachtungen alter Fotos aus dem Flensburger Hafen gehören zum Hafenblatt. Zu dem historischen Foto des Dampfers PERITIA im HAFENBLATT 42 erreichte uns der nachfolgende aufschlussreiche Leserbrief von Enno Brink:

„Zu dem Bild auf Seite 34 im letzten Hafenblatt kann ich einiges berichten. Es gab zwei Dampfer mit dem Namen PERITIA. Beide gehörten der Reederei H.P. Jost, später J. Jost in Flensburg. Jens Jost ist mein Urgroßvater.
Die erste PERITIA trägt die Baunummer 32 der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft aus dem Jahr 1880. Sie wurde 1907 nach Norwegen verkauft und am 4. Juli 1917 unter dem Namen ULL bei Portland-Bill von einem deutschen U-Boot versenkt. Ein Ölgmälde der ersten PERITIA hängt bei uns. (links oben)
Die im Hafenblatt abgebildete PERITIA ist die zweite. Sie wurde 1908 auf der Eiderwerft in Tönning gebaut und war 2117 BRT groß. Am 5. September 1924 hat PERITIA Riga mit einer Holzladung für Dortrecht verlassen, kam dort aber nie an. Nach dem Passieren von Skagen ist sie vor der Westküste von Jütland in einem Sturm gesunken. Einen Zeitungsbericht aus 1974/75 über den Untergang füge ich bei. Die genauen Daten verdanken wir dem Flensburger Theo Tedsen, der sich viele Jahre intensiv mit der Flensburger Dampfergeschichte befasst und detailierte Aufzeichnungen vorgenommen hat. Leider, leider ist sein Nachlass nicht ins Flensburger Schifffahrtsmuseum gelangt, sondern in das Hamburger Peter-Tamm-Museum. Wenn wir also etwas über die Flensburger Schiffe erfahren wollen, können wir Hamburg fündig werden.
Noch eine Episode: Viele Schiffe der Reederei Jost trugen lateinische Namen, die meist auf „ia“ endeten. Mein Urgroßvater und seine Vorfahren waren Kapiäne und haben keine höhere Schule besucht. Mein Urgroßvater lebte in einem der Kapitänshäuser am Hafendamm (St. Jürgenstr. 31). Sein Nachbar war Lateinlehrer. Er empfahl, die Schiffe auf lateinische Namen zu taufen. So erklärt sich auch der Name PERITIA (Erfahrung). Andere Schiffe hießen FIDUCIA (Vertrauen), GRATIA (Dank), INDUSTRIA (Fleiß), LAETITIA (Freude), CONATIO (Versuch), CONSTANTIA (Beständigkeit), JUSTITIA (Gerechtigkeit), LICENTIA (Freiheit), PRUDENTIA (Klugheit), CONTENTIA (Zufriedenheit), AUDENTIA (Mut). Die lateinische Namengebung wurde über Generationen beibehalten.“

Niemand überlebte den Untergang

Vor 50 Jahren beklagte man in Flensburg den Verlust des Dampfers „Peritia“
Seeamt konnte die Ursache des Untergangs nicht feststellen / Trauergottesdienst in St. Marien

Um die Zeit der Tag- und Nachtgleiche im Frühjahr und Herbst fordern orkanartige Stürme alljährlich auf See ihre Opfer. Aber zum Glück sind doch solche Katastrophen selten, wie sie im September 1924 den Flensburger Dampfer ‚Peritia‘ traf. Die 2117 BRT große ‚Peritia‘ der Reederei Jost war am 24. August in Riga eingelaufen und ging am 5. September mit einer Holzladung für Dordrecht in See. Der Wetterbericht kündigte schon eine allgemeine Wetterverschlechterung an. Bei vollem Orkan passierte die unter ihrer Deckslast tief in der See liegende ‚Peritia‘ zusammen mit dem Flensburger Dampfer ‚Pallas‘ der Reederei Schmidt am 8. September Skagen. Die ‚Pallas‘ erreichte einige Tage später ihr Ziel West-Hartlepool. Um die ‚Peritia‘ aber blieb es still.

Mit wachsender Sorge dachten die Angehörigen der überwiegend aus Flensburg stammenden Besatzung an die Gefahren, die dem Schiff gerade an der Westküste Jütlands drohten. In qualvollem Warten wuchs die Angst um den Verlust. Tag um Tag verging, und jede Hoffnung schwand. Erst am 24. September brachte eine kurze Meldung die schmerzliche Gewissheit. An der jütischen Küste waren sechs Leichen und viele Bretter angetrieben. Vier Leichen wurden identifiziert: Kapitän Klevenhusen, seine Frau, der erste Steuermann M. Eriksen und der Rudergänger. Da diese vier Menschen auf der Brücke oder im Kartenhaus gewesen waren und zudem keine Schwimmwesten trugen, konnte man annehmen, daß die Katastrophe überraschend und so schnell eingetreten war, daß keine Rettungsversuche hatten unternommen werden können.

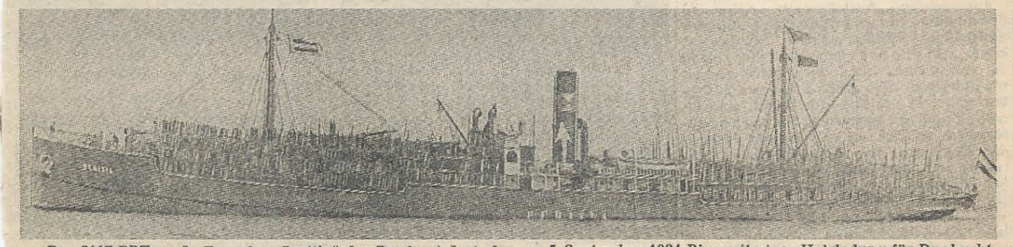
Albert Klevenhusen war 1864 in Lübeck geboren, aber seit Jahrzehnten in Flensburg ansässig und mit Frieda Werner, Tochter eines Flensburger Rektors, verheiratet. In und nach dem Ersten Weltkrieg hatte Klevenhusen im einstweiligen Ruhestand in Flensburg gelebt, bis er wieder das Kommando über die „Peritia“ übernommen hatte, die er seit ihrer Erbauung (1908) auf der ehemaligen Eiderwerft in Tönning geführt hatte. Klevenhusens waren noble Menschen, er untersetzt, behäbig und humorvoll, sie groß und schlank, eine ausgesprochen vornehme Erscheinung. Beide hatten viele Freunde, waren ihrer Petri-Gemeinde eng verbunden und haben in der Stille viel Gutes getan.

Nach der Überführung der Leichen fand in der Marienkirche ein Trauergottesdienst statt, in dem natürlich auch der Männer gedacht wurde, die die See für immer behalten hatte. Klevenhusens wurden einen Tag später von der Petrikirche aus auf dem Friedhof an der Mühlenstraße beerdigt.

Noch vor Ablauf des Jahres befaßte das Seeamt sich mit der Katastrophe. Es kam zu dem Schluß, daß sich über die Ursache des Unterganges nichts habe feststellen lassen. Sie sei auf höhere Gewalt zurückzuführen. Den sehr erfahrenen, tüchtigen und als vorsichtig bekannten Kapitän treffe keine Schuld.

In Flensburg, seit eh und je mit der Schiffahrt verbunden, kennt man aus früherer Zeit manche ähnliche Tragödie und weiß, daß auch in unserer Zeit hochentwickelter Technik der Mensch immer noch den Gewalten der Natur ausgeliefert ist.

Robert Rochow



Der 2117 BRT große Dampfer „Peritia“ der Reederei Jost, der am 5. September 1924 Riga mit einer Holzladung für Dordrecht verlassen hatte, kam nie in seinem Bestimmungshafen an.

Gerettet!

Ein Männlein steht im Walde ganz still und stumm …

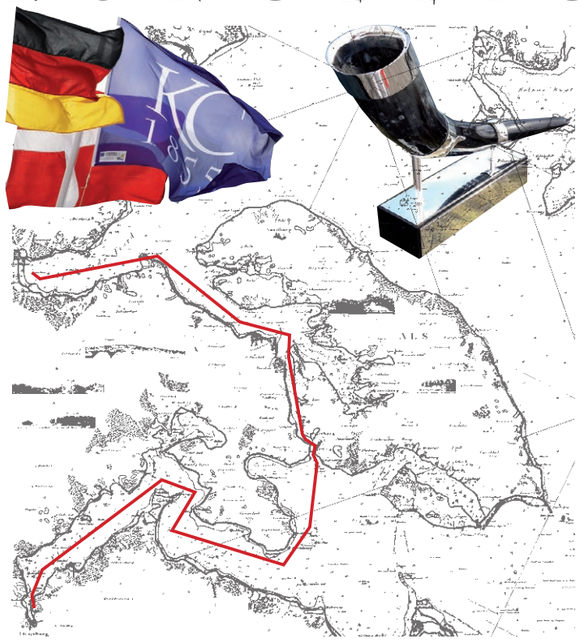
Nein, er steht nicht, er schleppt. Und er ist auch nicht im Walde, aber er müht sich zwischen Buchenhecken, Kastanien und Silberpappeln. Genauer gesagt, auf dem Rasen zwischen dem altem Friedhof und dem Museumsberg, frei nach Luis Trenker „Hoch drobn auf dem Berg“. Und was schleppt er? Es handelt sich völlig unzweideutig um einen weiblichen Körper. Hat hier oben auf dem Museumsberg irgendwann mal ein Gärtner oder ein Förster im Park eine Frauenleiche gefunden, die er zum Friedhof gebracht hat? Und wenn ja, was will uns die bronzene Plastik dazu erzählen?

Sowas fällt in dieser naturalistischen Darstellung wohl in die Kategorie „Denkmal“. Und was soll uns ein Denkmal sagen? „Denk mal!“ Das will ich gerne tun. Handelt es sich doch um eine bemerkenswerte Schöpfung des weltbekannten Husumer Bildhauers Adolf Brütt, und sie heißt „Gerettet“.

In einem antiquarischen Buch finde ich eine Federzeichnung, die die Vorgeschichte der Bronzestatue erzählen könnte. Hier versucht Hein Seemann eine Wasserleiche aus dem Hafenbecken zu ziehen. Das könnte sich sogar am alten Bohlwerk des Museumshafens abspielen, aber mit Spielen ist hier nicht, hier ist Ernstfall. Doch die Plastik heißt „Der Fischer-Gerettet“, also, der Sachverhalt ist klar. Herr Brütt wollte offenbar ein Zeichen setzen für die aufopfernde Arbeit der Seeleute, die keine Mühen scheuen wenn es um die Rettung von Menschenleben geht. Darum trägt der Retter natürlich auch Seestiefel und hat den sogenannten „Südwester“ auf dem Kopf, der ihn völlig unzweideutig als Fischer und nicht als Gärtner ausweist. Der Künstler hat offenbar alle Details mit symbolischem Bedacht gewählt. Und was muss gerettet werden? Eine Frau. Auch klar. Nicht etwa einen Kollegen oder so, könnte ja auch sein, aber es geht um Symbolik, und metoo gabs damals noch nicht, und „Frauen und Kinder zuerst“, das hatten wir ja schon im letzten Heft, und auch das gibt zu denken. Aber wieso ein „Gerettet“ Denkmal zu Ehren der Arbeit von Seeleuten nicht am Wasser, sondern hoch droben auf einem Berg, und dann noch bei einem Friedhof stehen muss, obwohl die Dame doch gar nicht tot ist, darüber muss ich dann doch noch mal denken, aber mal denken soll ich ja.

Rainer Prüß

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



Nicht gerettet!

Eigentlich steht hier immer ein Text zum Bücherschapp und irgendwie passt es auch, denn die schon traditionelle Regatta KONGELIG CLASSIC gehört jetzt wohl auch in das Buch der Geschichte. Als echter grenzübergreifender Hafen- und Länderverbund zwischen Flensburg, Sønderborg und Aabenraa war sie ein schönes Zeichen segelnder Gemeinsamkeit und Teil des historischen Gedächtnisses, denn in der Flensburger Förde gab es 1855 die erste Regatta der Westlichen Ostee mit einem Preis des Dänischen Königs, damals war Flensburg noch unter der dänischen Krone.

Unsere dänischen Partnerstädte sind jetzt sang- und klanglos ausgestiegen. Und zu Zeiten modernster Informations- und Kommunikationstechnologie erfuhren wir es ganz traditionell. Nicht etwa durch den legendären reitenden Boten, nein, aus der Zeitung!

Geht doch nichts über die alten Medien …

Rainer Prüß

SÄCKE, Fortsetzung von S. 15

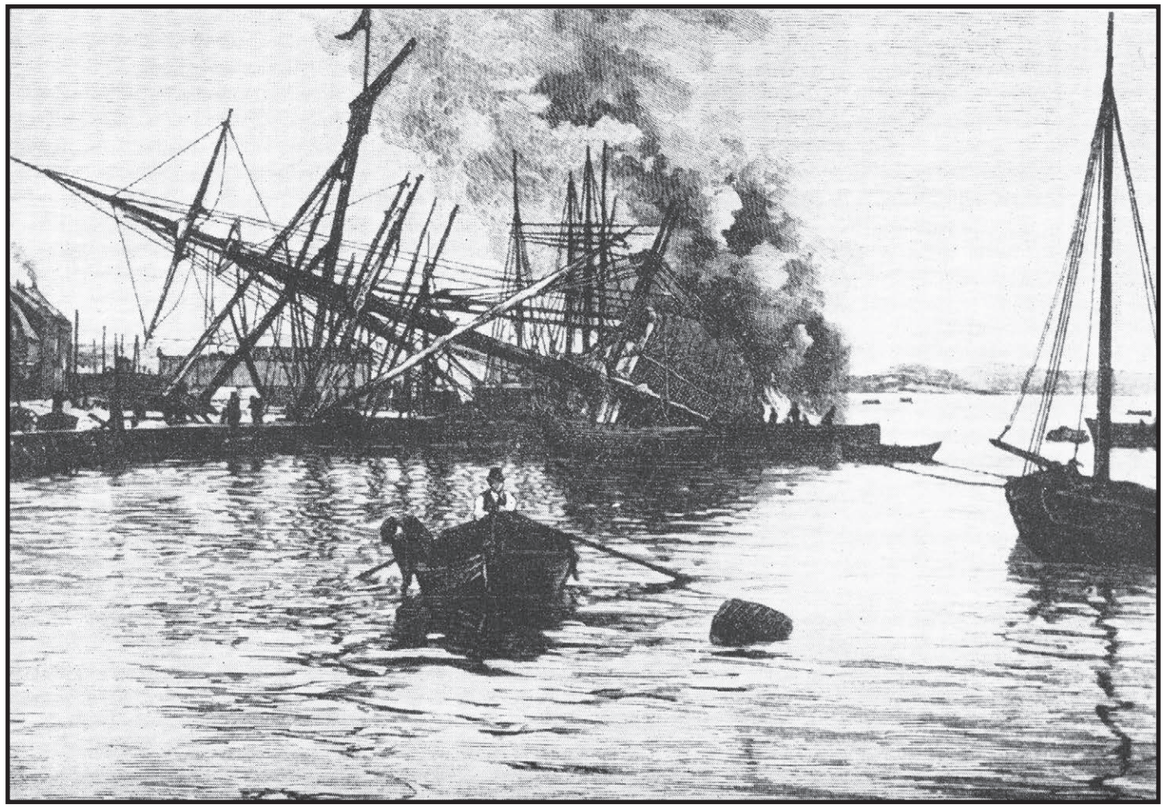
Privatschatulle, das sakéllion verwahrte eben die aus dem Ziegentuch gefertigten Geldsäcke und gaben der Säckelkammer ihren Namen. Von hier aus wanderte das Wort (leider nicht der Geldsack) ins Lateinische, wurde zum saccus und wurde schließlich ins Althochdeutsche übernommen.

Per definitionem ist ein Sack heute ein „flexibler Behälter aus Textilmaterial, Plastikfolie oder Papier zur Aufbewahrung und zum Transport von Sachen, häufig von Schüttgut“. Flexibel ist er, das muss man ihm lassen. Ob als Ruck-, Schlaf-, Dudel- oder Fettsack – dem Einsatz scheinen keine Grenzen gesetzt. Flöhe können in Säcken gehütet werden und Knüppel unvermutet herausspringen. Selbst eine plötzliche Wiedergeburt als menschlicher Pfeffersack ist im Bereich des Möglichen!

Das Standardwerk zum Gütertransport auf Schiffen, „Die Ladung“ vom ehemaligen Flensburger Freihafendirektor, Kapitän Wilhelm Rotermund, liefert eine detailreiche Übersicht über die in Säcken transportierten Umschlagwaren. Dass neben Saatgut aller Sorten, Nüsse, Düngermittel, Kaffee und Knochenmehl auch Asbestfasern in Säcken transportiert wurden, erschreckt vielleicht, überrascht aber kaum. Warum aber unter der Aufzählung der „wichtigsten Ladungen“, neben Zucker, Mehl, Pfeffer, Reis und Getreide, ausgerechnet auch Hundekot in Säcken aufgeführt wird, hinterlässt uns zunächst ratlos. Immerhin erfahren wir, dass 1000 kg Hundekot in Säcken 1,9 cbm einnehmen und damit deutlich unter dem Hopfen liegt, der stolze 7,7 cbm Platz beansprucht. Welche Erwerbsquelle ist hier nur in völlige Vergessenheit geraten? Allein der Hundekot heute im gesamten Hafenquartier: das Glück liegt auf der Straße!

Daher mahnt Rotermund auch eindringlich, gerade bei den wertvollen Sackladungen besondere Sorgfalt walten zu lassen: nur zu leicht kann mal so ein Sack verschwinden oder nach und nach an Gewicht verlieren! Und da die Laderäume peinlich sauber zu halten sind, zieht der unredliche Schauermann womöglich mit einem Kehrblech kostbarstem Hundekot von dannen! Aus diesem Grund war bei manchen Ladungen die Verwendung von Sackhaken auch verboten, weil sie das Gewebe beschädigen konnten und der Inhalt dann herausrieselte. Aber selbst wenn das Unglück geschah und der Inhalt des Sackes nicht zu retten war, Rotermund wusste Rat und schloss sein Kapitel über die Sackladung mit einer letzten, eindringlichen Warnung: „Alle leergelaufenen Säcke sind sorgfältig aufzubewahren und abzuliefern, da das Schiff immer für die Stückzahl der Säcke haftet. Es darf nicht geduldet werden, daß die Arbeiter die leeren Säcke als Schürzen oder Kopftücher verwenden.“(1948) Das möchte man sich auch lieber nicht vorstellen.

Susanne Grigull



Zwei Bilder aus dem 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

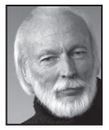
Umwerfend...

Wir wissen nicht, von wann dieses gerasterte Zeitungsfoto stammt. Aber bestimmt aus der Zeit vor den 1880er Jahren, denn im Bild zeigt sich noch der danach abgerissene hölzerne Hafenkran mit seinem Galgenkopf. Hier steht er an seiner alten Stelle auf Höhe des Schifffahrtsmuseums, da, wo heute das hölzerne Bohlwerk anfängt. Auf seinem Galgenholz steckt noch ein Flaggenstock, an dem bis 1864 der Danebrog wehte. An der linken Bildkante zeigt sich die Fassadenreihe der Schiffbrücke, die beginnend mit dem Gebäude des ehemaligen „Störtebecker“, heute der „Hafenküche“, hier den Straßenraum verengt. Ganz im Hintergrund scheinen die auf Pfählen stehenden hölzernen Stettiner Schuppen durch, die am Ende des Bohlwerks des Museumshafens auf der Wasserfläche des heutigen Lüttfischerhafens und der Wasserschutzpolizei standen.

Ein wüstes Durcheinander von Masten, Spieren und Tauwerk bestimmt das Bildgeschehen. Hier hat man wohl eine Brigg oder eine Brigantine mit Hilfe von riesigen Taljen (Flaschenzügen) auf die Seite gerissen, um auf der nun freiliegenden Unterwasserseite des Rumpfes von einer schwimmenden Plattform aus die Plankennähte mit Werg abzudichten. „Kalfaten“ nennen das die Seeleute. Dabei wird mit einem Holzhammer und einer Art breitem Stemmeisen das zu einer dicken Schnur gedrehte Werg (Leinen, Hanf oder Jute) fest in die Plankennähte geschlagen und dann mit heißem Pech verschmiert.

Das sog. „Kielholen“ und Kalfaten musste von Zeit zu Zeit sein, damit kein Wasser in den Schiffsrumpf dringen kann. Viele hölzerne Schiffe sind damals durch undichte Plankennähte untergegangen. Das heiße Pech wurde über offenem Feuer erhitzt, stank und qualmte ungeheuerlich und diese Methode hat sich bis heute bei den hölzernen Schiffen der Sammlung segelnder Berufsfahrzeuge des HITORISCHEN HAFENS erhalten. Unsere etwas kleineren Schiffe werden dafür auf eine Slipbahn gezogen und man kann ohne Umstände von beiden Seiten an den Rumpf, um hier zu kalfaten und anschließend mit bewuchshemmender Unterwasserfarbe jedes Jahr wieder neu zu malen.

Das rechts im Bildhintergrund sichtbare Hafenostufer ist offenbar noch nicht sehr bebaut, das erfolgte erst nach 1900, und was die beiden Männer im Bildvordergrund mit ihrem Boot im Wasser suchen, erschließt sich nicht. Möglicherweise bringen sie eine Leine aus, um an der am Hafengrund verankerten Tonne ihr Schiff festzumachen. ■



Rainer Prüß

Die Stadt Flensburg erwägt, den Handelshafen der Stadt von der Hafenostseite zur Hafenwestseite in die Norderstraße zu verlegen. Wie aus städtischer Sicht verlautet, lassen die Wasserstände in der Norderstraße eine professionelle Beschiffung zu, so dass bei weiterem Klimawandel die ansässigen 6 Bäckereien und Cafès ihren Kaffee wieder aus Südamerika einschiffen lassen könnten. Die Hafenwirtschaft hat bereits Zustimmung signalisiert. „Die Anlieferung von Kaffeesäcken per Schiff nicht zu nutzen, wäre sackdoof“, so der renommierte Hafenspezialist Jürgen F. J.. Unabhängig von der Schifffahrt soll das Befahren der Norderstraße mit PKW bei Niedrigwasser durch ein sog. Kleines Nautisches Patent ermöglicht werden, das interessierte Anlieger nach intensiven Training am Schiffssimulator des Maritimen Zentrums der Hochschule ablegen können, damit sie anlegen können. *RP*

Der Klimawandel macht's möglich

Zum Thema Hafennutzung gibt es im Rathaus auch schon Lange ein neues Konzept. Mit einer neuen und revolutionären Stellnetzanlage will man auf der Hafenwestseite in Höhe Niro-P im Rahmen der Bemühungen um Industrieansiedlungen nicht nur kleine Fische fangen. Hier sollen große Fische ins Netz gehen. Die Pfahlabstände wurden überdurchschnittlich groß bemessen, weil Flensburg in seinen fortschrittlichen Bemühungen schon immer Großes leistete und auch hier in Anbetracht der Genderdiskussion zu jeder Polarisierung auf große Distanz geht. Ins Netz gehen sollen deshalb möglichst geschlechtsneutrale Unternehmer/Innen/Außen. „Die Pfahlabstände machen hier bereits unsere große Distanz deutlich!” *RP*

Die neue Stellnetzanlage

Bürsten zum Deckschrubben...

...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 beim HAFENBLATT, die oft nachgefragte, handgezeichnete Seekarte mit den Standern aller Vereine an der Förde „Segeln ohne Grenzen”

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 42 x 60 cm gibt es für 35,- EUR.

Tel. oder mail genügt.

0461 902190 oder pruess@rainer-pruess.de

Timpe Te fix und fertig am kleinen Jollenponton der Sammlung Klassischer Yachten.

Der vierkante Fuß des geschäfteten Mastes, der über einen Achsbolzen umgelegt werden kann.

Die neue Pinne am Ruder, schön beschnitzt und farbig „gefasst“, wie die Fassmaler sagen.

Gemeinsam macht die Arbeit richtig Spaß. Hier werden die alten Blöcke neu lackiert.

Das Großsegel steht, und der absolute Hingucker ist der Schwan als Segelzeichen.

Kleiner Schlag vor Sonwik in der Wasserlebener Bucht. Nach getaner Arbeit ist gut Segeln.

Von Filmstars, Sandbänken und jungen Rettern

Bekannt ist sie vor allem durch zwei Personen geworden: Davies und Carruthers, die beiden Engländer, die auf ihr das Abenteuer rund um „Das Rätsel der Sandbank“ in der Nordsee erlebt haben. Die „Dulcibella“, wie sie in der Verfilmung des Englischen Romans von Erskine Childers heißt, die eigentliche Timpe Te, ist vor allem bekannt bei denen, die den 1985 gedrehten Film kennen und die Schönheit des kleinen Spitzgatters schon zu diesem Zeitpunkt bewundert haben. Der ein oder andere aus dem Flensburger Hafen wird sich wohl noch an die Dreharbeiten erinnern können, denn auch Flensburg wird in dem Film zur Kulisse für den Abenteuer-Segler.

Dreharbeiten am Bohlwerk, Mai 1983 mit BELLIS

„Ich habe das Boot geliebt, aber auch gehasst; waren es doch die strapaziösesten Dreharbeiten meines Lebens. Aber auch die spannendsten“, sagte der Carruthers-Darsteller Peter Sattmann, nachdem wir ihn persönlich kontaktiert und über das Projekt berichtet hatten. Auch andere Menschen, die unterschiedlichsten Bezüge zu dem Boot hatten, haben den Kontakt zu uns gesucht. So der damalige Außenrequisiteur des Filmes Harald Freytag, der über die sieben Monate lang andauernden Dreharbeiten berichtete. Er war unter anderem für das im Studio gedrehte Seeunglück zuständig, bei der das Boot auf eine schwenkbare Halbkugel gesetzt wurde, um den Seegang zu simulieren. Auch Peter Turz hat durch seinen persönlicher Bezug zur Timpe Te und den Film zu uns gefunden. Der in Ostfriesland ansässige Künstler hat Szenen des Films malerisch illustriert und in Form eines Kalenders an die Öffentlichkeit gebracht. Viele haben uns im letzten Jahr so und anders geholfen. Einen großer Dank geht auch an die Klassischen Yachten Flensburg, insbesondere Kay Peters, der dem Projekt mit viel Offenheit und Optimismus entgegen sah, uns immer wieder ermutigt hat und auch bei anspruchsvolleren Reparaturen wie der Schäftung des Mastes eine große Hilfe war.

Pünktlich zum 70sten Geburtstag der 1948 auf der Husumer Schiffswerft vom Stapel gelaufenen Timpe Te bekommt die kleine Prominente wieder Fördewasser unter den Kiel. Und auch hier wird die 2,7 Tonnen schwere Klinker-Konstruktion aus massiver Eiche wieder zu einem Abenteuer besonderer Art. Nach acht Jahren Trockenheit musste hier und da ausgetauscht, verstärkt oder einfach nur gepinselt werden – immer aber mit Zeit und Ausdauer. Innerhalb des Projektes „Timpe Te zur See – Jugend restauriert Film-Boot“ haben Jugendliche mit teilweise professioneller Unterstützung und den finanziellen Mitteln aus einem Crowdfunding das Boot mit dem Schwan im Segel ein Jahr lang aufgearbeitet und im September 2018 wieder ihrem Element anvertraut.

Es war schön zu sehen, wie Jugendliche sich auf diese Art und Weise im Handwerk üben und sich mit der Materie auseinander setzen konnten. Nicht zu vernachlässigen ist auch der soziale Aspekt: Gemeinsam etwas zu schaffen, zu konzipieren und sich kreativ auszuleben verbindet schon gewaltig - vor allem auch in einem Zeitalter, in dem so viel per Knopfdruck geschieht. Abenteuerlustige und an handwerklicher Arbeit interessierte Studierende, Azubis und Schüler haben ein tolles Team gebildet, das unglaublich dynamisch zusammengearbeitet hat. Pärchen sind auch daraus hervorgegangen.

Und dies ist nicht des Abenteuers Ende, denn nun heißt es nach Stunden der Arbeit endlich Segeln! Der Herbst brachte ab September fantastische Bedingungen dafür. Ausgestattet mit vollem Kutterrigg, Gaffelgroß mit Topsegel und einem zwei Meter langen Klüverbaum, an dem drei Vorsegel angeschlagen werden können, erlebt man den reinen Klassiker-Flair auf nur sieben Meter Rumpflänge. 45 Quadratmeter Segelfläche bietet das Boot, wenn alle Segel gehisst sind. Besonders spannend ist auch das Manövrieren des Bootes ganz ohne Motor. Im Zuge der Reparaturen ist er bis auf weiteres ausgebaut. Trotz des relativ geringen Gewichtes kann dies bei ungeahnten Hafenwinden auch mal nicht ganz so funktionieren, wie es soll. Dann ist natürlich schnelles und strukturiertes Handeln gefragt – auch eine nicht alltägliche Herausforderung für die Kommunikation in der Crew.

Viel wird geredet davon, die nächste Generation für klassische Yachten zu faszinieren. Auf der Timpe Te sind wir Jugendlichen ein weiteres Mal am Zug. Das ist vor allem auch den Voreigenern Reiner Boje und Monika Dornis zu verdanken, die dem Projekt mit der Weitergabe des Bootes erst die Türen geöffnet haben. Mit dem Projekt ist es uns gelungen, der Timpe Te einen neuen, frischen Geist einzuhauchen. Die Faszination von Jung und Alt für das Boot ist durch das Arbeiten mit Lack und Holz, durch den Duft der Petroleumlampen und dem alt-öligen Geruch der hölzernen Diva neu geweckt. In Flensburg hat sie eine alt-neue Heimat gefunden. www.timpe-te.de

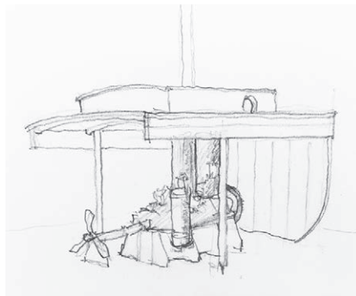
David Friedrich

Kleiner Ausflug über Effizienz und den Wirkungsgrad einer Maschine und der ehrenamtlichen Arbeit professioneller Akteure im Umgang mit der Verwaltung

Ein Häuschen? Nein, so ein alter Glühkopf-Schiffsmotor gehört doch nicht in ein Häuschen, der gehört doch in ein Schiff, oder wenigstens unter Deck, aber nicht in irgendeine Bretterbude. Die erste Skizze war schnell gezeichnet, ein Stück Deck, ein Roof mit Bulleye, ein paar Plankengänge und eine Schottwand. Wenigstens die Idee einer Unter-Deck-Situation, so wie der alte Motor früher mal in einem Fischkutter gestanden hat. Die alten Maschinisten hatten ihn in monatelanger Arbeit ehrenamtlich saniert, jetzt sollte er auf dem Hof des Schifffahrtmuseums neben anderen Ausstellungsobjekten unter etwas Wind- und Wetterschutz seinen Platz finden und ab und an mal in Bewegung gesetzt werden. Damit begann die wunderbare Geschichte der dritten Art, die Franz Kafka sich nicht besser hätte ausdenken können. *Rainer Prüß*

Januar 2017 Erstes Gespräch mit der Bauordnung über die Genehmigung eines Fundaments für den restaurierten Glühkopfmotor. Aussage: Eine Genehmigung sei nicht erforderlich, da das Fundament zum Exponat gehört. Für die Umhausung bzgl. Wetterschutz muss allerdings, obwohl gem. LBO genehmigungsfrei, ein Antrag gestellt werden, da der Aufstellungsort im Bereich der Altstadtsatzung liegt.
Eine Kopie des Plans der Aufstellfläche für die Feuerwehr, die ich dort in den Bauakten des Schifffahrtsmuseums sah, wurde von mir erbeten. Der Bitte wurde nicht entsprochen, da nur der Grundstückseigentümer (also Kommunale Immobilien KI) berechtigt ist, Kopien zu erhalten. Daraufhin fand eine Ortsbesichtigung mit der Feuerwehr statt und hatte zum Ergebnis, dass die Aufstellungsfläche, die für den Motor in Frage kommt, südlich durch die rückwärtige Front der Grundstücke am Herrenstall, westlich durch die Zaunanlage und dem Kessel der Alexandra, nördlich durch die Verbindungslinie NE-Ecke des Kessels der Alexandra und der NW-Ecke der Maschinenhalle gebildet wird (der von uns vorgesehene Ort). Die uns unterstützende Firma Höft stellt bei diesem Treffen die Frage, was sich denn unter den Kanaldeckeln innerhalb der in Frage kommenden Aufstellfläche befindet. Zur Klärung dieser Frage wurde KI gebeten, Kopien entsprechender Pläne an das Schifffahrtsmuseum herauszugeben. Zusätzlich wurde KI auch gebeten, eine Kopie des Plans der Aufstellfläche für die Feuerwehr zu übersenden. Der auch von der Feuerwehr erbetene Plan wurde nicht zugesandt.
Das Ingenieurbüro BBI (Bergmann Ingenieure) führte in der Folge die statische Berechnung für das Fundament durch und erstellte den Bewehrungsplan, alles kostenfrei für das Museum. Zur Aufstellung des Motors wurde auf Vorgabe der Museumsleiterin ordnungsgemäß ein Antrag über das Bauordnungsamt gestellt. Von KI wurden die Unterlagen über das unter den Kanaldeckeln liegende Bauwerk übersandt. Es dient der Regenwasserentwässerung (Rigolen). Der erbetene Plan der Aufstellfläche für die Feuerwehr befand sich nicht bei den übersandten Unterlagen. Der Sohn des Fördervereinsbeiratsmitglieds Enno Brink, Jan Brink (Brink + Schrader Ingenieur + Architekt Partnerschaft mbB), erstellte dann den Antrag zur „Genehmigungsfreistellung“ der Aufstellung, und - sehr erfreulich - auch ohne Gebührenrechnung. →

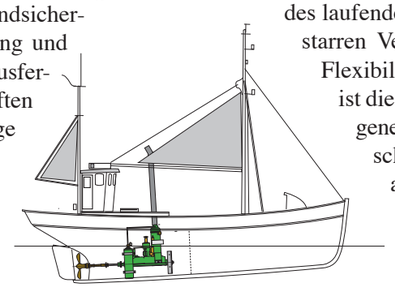
Platz da ?



23.04.2018 Das Schifffahrtsmuseum gab den Antrag in die Stadtverwaltung mit der Absicht, ihn vom Grundstückseigentümer (KI) unterschreiben zulassen. Das Schifffahrtsmuseum wurde daraufhin belehrt, dass das so nicht ginge, es gäbe schließlich innerhalb der Verwaltung Verfahren für solche Vorhaben, die einzuhalten seien. Die von mir im Verfahrensgang erfolgte Anmerkung, dass alle erforderlichen Informationen für den Antrag zusammengetragen worden seien und der Antrag an das Bauordnungsamt vollständig ist und keiner weiteren Bearbeitung außer der Unterschrift von KI bedarf, wurde zur Kenntnis genommen. Der Antrag wurde dann von KI in den ordnungsgemäßen Verwaltungsgang eingesteuert, d.h. der Fachbereich „Bildung, Sport, Kultureinrichtungen“ besprach den Antrag mit seiner Stellungnahme in einem monatlich tagenden Gremium mit anderen Fachbereichen, um danach im Verwaltungsgang weiter bearbeitet zu werden. In der Zwischenzeit versuchte ich in regelmäßigen Abständen den Sachstand der Bearbeitung zu erfahren (eigentlich war der Antrag ja komplett) und bekam dann immer eine der drei Antworten „kann ich z.Z. nichts zu sagen“, „der aktuelle Verbleib des Antrags ist unbekannt“ oder „der Bearbeiter ist in Urlaub“. Nachdem ich endlich die Auskunft bekam, dass der Antrag nun bearbeitet ist, rief ich in regelmäßigen Abständen in der Bauordnung an um zu fragen, ob der Antrag dort eingegangen sei.

24.08.2018 Auf Nachfrage erfolgt die Auskunft, dass der Antrag eingegangen ist. Seit der Abgabe des Antrags in die Verwaltung bis zum Eingang beim Bauordnungsamt waren vier Monate, die zur Bearbeitung im einzuhaltenden Verfahren benötigt wurden, verstrichen. Der Antrag hat den einzuhaltenden Verfahrensgang übrigens unverändert überstanden.

Dann erfolgt die Mitteilung der Bauordnung, dass der Antrag innerhalb eines Baugenehmigungsverfahrens der LBO übernommen werden soll und im Zusammenhang mit dem Museum als „Sonderbau“ gewertet werden muss (!).
Außerdem müssten mehrere Anträge auf Befreiungen vom Bebauungsplan gestellt werden. Als Nachweise im Rahmen der Behandlung als Sonderbau, der ein prüfpflichtiges Bauvorhaben bedeutet, wären noch ein Standsicherheitsnachweis in zweifacher Ausfertigung und ein Brandschutznachweis in dreifacher Ausfertigung einzureichen, da diese Eigenschaften durch Prüfingenieure und Sachverständige geprüft werden müssen (dies betrifft alles das in der Skizze dargestelle „Sonderbauwerk“), und dass die Feuerwehr wohl Probleme hinsichtlich des Aufstellungsorts sähe.



Bei einem Treffen am **17.09.2018** von Susanne Grigull, Jan Brink und mir im Bauordnungsamt sollte versucht werden, doch noch eine schlanke Lösung für den tausendfach auf Fischkuttern eingebauten und betriebenen Motortyp zu finden. Schnell wurde festgestellt, dass bei der Bauordnung die Bereitschaft für eine derartige Lösung nicht vorhanden war (!) Jan Brink merkte dann beiläufig an, dass das Aufstellen eines Blockheizkraftwerks gem. LBO wohl genehmigungsfrei sei, was bejaht wurde. Da sich nach unserem Eindruck eine weitere Diskussion erübrigte, beendeten wir dieses Treffen mit dem Hinweis, diesen Antrag zurückziehen zu wollen, was dann auch am

17.09.2018 erfolgte. Dann neuer Ortstermin mit der Feuerwehr, um das Problem mit dem Aufstellungsort zu lösen. Personalwechsel und abweichende Aussage zur Aufstellfläche. Die Fläche, auf der der Glühkopfmotor nun aufgestellt werden kann, verkleinerte sich und wird nun südlich begrenzt durch die rückwärtige Front der Grundstücke 302 und 303, westlich durch die Zaunanlage und dem Kessel der Alexandra, nördlich durch die Südgrenze der unterirdischen Rigolenversickerung und östlich durch die Wand der Maschinenhalle. (Aha!)

Mitte Dezember 2018 erfahren wir durch Zufall, dass auf der Rückseite des in Renovierung befindlichen Hauses Herrenstall 13 auf dem Grundstück des Museums eine Baulast für dieses Haus genau an der Stelle eingetragen ist, die von Anbeginn an für die Aufstellung des Glühkopfmotors vorgesehen ist/war. Diese Auskunft hatte die Eigentümerin des Hauses Herrenstall 13 von KI erhalten, diese Baulast ist bei der „Bearbeitung“ unseres Freistellungsantrags in der Stadtverwaltung nicht erwähnt. (!?)

März 2019 Wir arbeiten immer noch weiter an einer wie auch immer gearteten Aufstellung eines Glühkopfmotors und der ihn an zwei Seiten umfangenden Bretter.

Was haben wir aus dem Geschilderten gelernt und was schlussfolgern wir daraus?

Man erhält ein Blockheizkraftwerk, indem am Glühkopfmotor ein Dynamo betrieben wird, um mit der Motorwärme des laufenden Motors die Hände und vor allem die starren Verfahren der Stadtverwaltung zu ihrer Flexibilisierung zu wärmen. Wie wir ja wissen, ist die Aufstellung eines Blockheizkraftwerks genehmigungsfrei. Um zu solchen Analogieschlüssen zu gelangen müssen aber Entscheidungen getroffen und dafür auch die Verantwortung übernommen werden.

Dieter Dockhorn

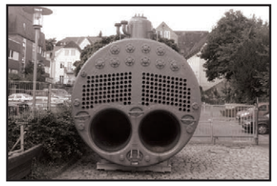
Zugeschwommen
Susanne Grigull ist ein neues Haustier zugelaufen, besser gesagt, zugeschwommen. Beim letzten Hochwasser in der Norderstraße schwamm der Pinguin auf seiner Scholle zielsicher zur Eisdiele in der Norderstraße, holte sich einen südamerikanischen FEUERLAND Eisbecher und setzte daraufhin seine Fahrt durch den Herrenstall fort, um im Schifffahrtsmuseum von Susanne Grigull warm in die Arme genommen zu werden. Susanne fand ihn „echt cool“. Wie sich herausstellte, war er aus der Bildhauerwerkstatt von Luise Harfmann entflohen, um wieder in seine Heimat FEUERLAND zu schwimmen. Jetzt braucht er dafür nur über die Straße zur FEUERLAND. Wie meint er:„Wenn ich das seh, krieg ich ja sowieso kalte Füße.“ *RP*

Buddelschiff ?
Auf der Reise der ACTIV in die Karibik fand sich In St. George im Grenada National Museum im Umfeld diverser Buddelschiffe auch diese Buddel, in die ein Seemann seine ganze liebevolle Bastelkunst reingesteckt hat, um zwar kein Schiff, aber doch einen „Kreuzmast“ reinzubekommen. Wie singt Sting: „Message in a bottle“. *RP*

Staugi in Äktschn
Alle kennen Staugi, Joachim Staugard, Faktotum der Gaffelszene, macht alles, kümmert sich um alles, und er spielt! Er spielt Konzertina, dieses sechseckige Zieh- und Drückinstrument. Er spielt es so schietig und schön, und er spielt es zu jedem möglichen und unmöglichen Anlass und er spielt bis zum Umfallen. Und wenn er umfällt, spielt er immer noch Konzertina, wie dieses Dokument beweist: Hier bei 8 Bft. spielt er schon wieder ohne sich zu schonen an Deck eines Schoners… *RP*

Legende gefunden!
Unweit Langballigau wurden jüngst am Strand die beeindruckenden Reste des legengären Schoners AMERICA gefunden. Der Rumpf ließ sich aufgrund der eleganten Linienführung ganz eindeutig als rassiger Classiker identifizieren. Der traumhafte Rumpf wurde – wie dieses Dokumentarfoto zeigt – sehr behutsam geborgen und soll jetzt auf der R & B Werft in seinen ursprünglichen Zustand versetzt werden. „Ein wirklich hoffnungsvolles Projekt, weil soviel wervolle Substanz erhalten ist und mit wenig Aufwand restauriert werden kann, zumal wir auch den Mast bergen konnten.“ *RP*

ALEXANDRAS Kessel
Wir berichtete im Heft 42 über den erforderlichen Tausch des Kessels des Dampfschiffes ALEXANDRA. Der Tausch gegen einen neuen Kessel war dringend erforderlich, denn wie man inzwischen auf dem Hof des Schifffahrtsmuseums sehen kann, wies der alte Kessel neben vielen kleinen auch zwei ganz große Löcher auf, die einen sicheren zukünftigen Betrieb unmöglich machten. *RP*



Zollkontrolle
Wie küstenkundige Wanderer bereits feststellen konnten, ist die Zollbude am Hafenostufer nicht mehr besetzt. Die letzte zolltechnische Amtshandlung wurde an der Skipperin eines SUP (Stand up Paddling) vorgenommen, die als RUM-Schmugglerin überführt werden sollte. Nach einer ausgiebigen zolltechnischen GanzkörperRUMuntersuchung (GKRU) erstattete die betroffene Skipperin Anzeige wegen schwerer Erkältung durch zu langes RUMstehen beim zolltechnischen RUMfummeln. *RP*

Das nächste HAFENBLATT erscheint im September2019 zur Apfelfahrt.

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

GLÜCK!
Am Schiffbrückkai bei den gelben Hütten fiel eine junge Frau in Ohnmacht. Sie hatte am Steg der Klassischen Yachten an Bord von Günthis FRAUWE FORTUNA ganz eindeutig die von ihr angehimmelten SANTIANO Musiker Björn und Pete erkannt, die hier an Bord mit ihren Vereinskameraden dem Weine zusprachen. Eine herbeieilende Schülerin konnte die junge Mutter mit einem Gläschen RUM wieder zum Leben erwecken. Das kleine Kind rief indess unablässig die Namen der angebeteten Künstler. *RP*

Ich bin…
ein echter U-Boot Fahrer!

Kaum zu glauben, er hat bei der Marine U-Boote auf geheimen Wegen in abgründige Tiefen geführt. Jetzt spürt er den geheimen Wegen der Verwaltungsvorgänge nach, was nicht so einfach ist, siehe Seite 29. Mit Dienstwegen kennt Dieter Dockhorn sich nicht nur unter Wasser aus, aber im Ehrenamt als Geschäftsführer des Fördervereins Schifffahrtsmuseum hat er auch mit den historischen handgeschnitzten Typen der Dampfer- und Gaffelfraktion zu tun, was er mit unterseeischer Gelassenheit bewältigt. Wenn es zu doll wird, taucht er ab und geht in alter Gewohnheit auf Tiefe. Diese Fähigkeit zeigt er auch bei Diskussionen um das eine oder andere maritime Thema, bei dem er keine Angst vor über- oder unterirdischen Langstrecken hat. *RP*

Optimiert
Böse Zungen behaupten, die von Designer Philip Starck für ex Apple Chef Steve Jobs gezeichnete Motoryacht VENUS wäre nur ein Versuchsmodell. Wie aus sicherer Quelle zu vernehmen war, hätte Volkwin Marg erklärt, das wäre kein Schiff, es könne sich nur um den Entwurf für das neue Bürogebäude HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG handeln. Dessen Geschäftsführer Frank Petry lehnte jeden Kommentar als derzeit verfrüht ab. Aus dem Rathaus der Stadt erfolgte ebenfalls kein Kommentar, außer: „… man müsse auch in Flensburg visionär denken!“ *RP*

Karibisches Training
Das Vereinshaus des Museumshafen e.V. im HERRENSTALL 11 wird seit geraumer Zeit als Tanzschuppen genutzt, da die Skipper zur anstehenden Rum Regatta die neue karibische Salsa Variante Bachata lernen müssen. Wie sagt der veranstaltende Tanzleiter Harald H.: „Einfaches Herumtrampeln reicht dafür nicht, aber die Skipper machen bereits sehr gute Fortschritte und bezaubern beim Hüftschwung durch bestechende Eleganz, was durch nachhaltiges Beckenbodentrainig erzielt werden konnte.“ *RP*

GROßE STRAßE Fundraising
Um die Kassenlage des Vereins etwas aufzubessern wurde unlängst auf einer Vorstandssitzung beschlossen, die Altvorderen des Vereins aufzufordern, auf historische Weise in historischer Kostümierung historisch Geld zu machen. „Durch gewiefte Sammeltätigkeit können wir auf der Großen Straße groß Kasse machen!“ so der Vorstand. Für die Passantenanfrage wurde auch ein neuer werbewirksamer Slogan entwickelt, für den auch die Schutzrechte beantragt wurden: „Eh, Alter, has‘ ma‘ ’ne Mark?“
Wie sich beim Patentamt herausstellte, hat Amazon bereits die älteren Rechte.
RP

Schleppversuche
Die Fraunhofergesellschaft befasst sich seit geraumer Zeit mit dem Schleppverhalten von Traditionsschiffen. Hier ein Vertreter der Altschiffsfraktion bei einem Schleppversuch zur Erbringung des Nachweises, dass sich die hydrodynamischen Turbulenzen beim Schleppvorgang gemäß dem quadratischen Reziproportionalgesetz analog der geschleppten Masse im kongeligen Quadranten verhalten. Auf Deutsch: bisschen tiefer und der Arsch wird nass… *RP*

Sitte und Unsitte
Die MiTu Debatte hat auch Flensburg erreicht und wird in der Konsequenz unterschiedlich gehandhabt. Während man sich bei Hofe eines örtlichen Rumhändlers ungehindert und ganz traditionell dem hemmungslosen Genuss hingibt, werden die Damen von den Skippern der historischen Yachten nach alter Sitte auf Händen getragen. *RP*

Veranstaltungen von Oktober bis Dezember 2016

Veranstaltungen

30. Mai bis 2. Juni 2019
Rum Regatta
Es ist wieder soweit. Nordeuropas größtes Treffen historischer Segelfahrzeuge mit ihrer unernsten Geschwaderfahrt auf der Flensburgr Förde, traditionell am Himmelfahrtswochenende in Flensburg.
www.museumshafen-flensburg.de

Flensburger Schifffahrtsmuseum
Ausstellung
2. April - 23. Juni 2019
JAMES COOK
Seine Entdeckungen, Forschungen und seine Spuren im Pazifik

Die drei Weltumsegelungen von James Cook gehören zu den bahnbrechenden wissenschaftlichen Entdeckungsreisen des 18. Jahrhunderts. In geographischer, kultureller, ökologischer und nicht zuletzt nautischer Hinsicht zeigten die Reisen sensationelle Erfolge. Insbesondere Cook's Entdeckungen in der Südsee brachten ein völlig neues Bild dieses Kulturraumes nach Europa. Neue Inseln wurden entdeckt, bis dahin unbekannte Völker wurden beschrieben und seltene Tier- und Pflanzenarten zum ersten und oft auch zum letzten Male wurden dokumentiert. Namhafte Wissenschaftler, begnadete Künstler und einflussreiche Sponsoren trugen zum Erfolg der Reisen bei.

Flensburger Schifffahrtsmuseum
Vortrag
09.05.2019, 18.30 Uhr
JAMES COOK und die europäische Entdeckung der Südsee

Dr. Andreas Mieth vom Kieler Institut für Ökosystemforschung lässt die Entdeckungsreisen Cooks in einer spannenden Erzählung aufleben. Sein Vortrag ist reich illustriert, unter anderem mit eigenen Fotos aus der Südsee sowie mit Bildern der grandiosen Kunstwerke, die auf und nach den Reisen in die Südsee entstanden.
Rahmenprogramm zur aktuellen Sonderausstellung
Eintritt EUR 3,-, Mitglieder des Fördervereins frei.

Lesung zum Welttag des Buches
23.04.2019, 19.30 Uhr
Die Ostsee. Berichte und Geschichten aus 2000 Jahren

Der Herausgeber Klaus-Jürgen Liedke hat Werke der Weltliteratur und Beiträge unbekannterer Stimmen, Erzählungen, Gedichte, Romanauszüge, Briefe und Tagebucheinträge ausgewählt und zu einer einzigartigen Anthologie zusammengeschmiedet. Im Schifffahrtsmuseum wird er eine Auswahl aus dem umfangreichen Werk vorstellen.
Eintritt EUR 6, Mitglieder des Fördervereins ermäßigt EUR 3,-

Veranstaltungen

Flensburger Schifffahrtsmuseum
Führung
07.04.2019, 11.30 Uhr
Familienführung

Eine spannende Entdeckungsreise für kleine und große Abenteurer –
mit praktischen Inhalten und vielen spannenden Geschichten.
Dauer: ca. 1 Std.
Museumseintritt 6,- EUR
zzgl. 1,- EUR Führungsgebühr,
Kinder bis 18 J. und Mitglieder des Fördervereins frei
Anmeldung: Tel. 0461 - 85 29 70

Flensburger Schifffahrtsmuseum
Führung
07.04.2019, 11.30 Uhr
Kapitänsweg

Gisela Janiak begleitet Sie auf einem spannenden Rundgang auf dem Flensburger Kapitänsweg. Erfahren Sie mehr über die vielfältigen Aufgaben, die ein Kapitän im 19. Jahrhundert zu erledigen hatte, wenn er mit seinem Schiff in den Flensburger Hafen einlief.

Dauer: ca. 1,5 Std.
Museumseintritt 6,- EUR zzgl. 1,- EUR Führungsgebühr,
Kinder bis 18 J. und Mitglieder des Fördervereins frei
Anmeldung: Tel. 0461 - 85 29 70

Flensburger Schifffahrtsmuseum
Führung
02.06.2019, 11.30 Uhr
Vom Leben und Arbeiten auf dem Kaufmannshof

Die Flensburger Kaufmannshöfe stellten früher einen in sich weitgehend geschlossenen Lebensraum dar. Viele verschiedene Menschen bildeten eine Arbeits- und Lebensgemeinschaft. In den Kontoren wurden Geschäfte getätigt, in den Hinterhöfen Waren verarbeitet und gelagert. Aber hier wurde auch gelebt und abseits des Alltags feierte man die Höhepunkte im Jahreslauf in den Festsälen.
Martina Maaß stellt auf Ihrem Rundgang diese typischen Flensburger Lebensräume vor und wirft die Frage auf, ob die „gute alte Zeit" wirklich so gut war?

Dauer: ca. 1,5 Std.
Museumseintritt 6,- EUR zzgl. 1,- EUR Führungsgebühr,
Kinder bis 18 J. und Mitglieder des Fördervereins frei
Anmeldung: Tel. 0461 - 85 29 70

Veranstaltungen

Flensburger Schifffahrtsmuseum
Ausstellung
30. Juni – 20.Oktober 2019
Wellen. Warten. Wiederkehr. Maritime Kunst der Färöer Inseln des 20. Jahrhunderts

Das 1984 eröffnete Schifffahrtsmuseum präsentierte von Anbeginn seines Bestehens in loser Folge Sonderausstellungen, die eine künstlerische Auseinandersetzung mit dem Meer, dem Hafen, den Küstenlandschaften und seinen Bewohnern zum Thema hatten.

Denn das Meer war für Jahrhunderte der Lebensraum der dort ansässigen, mit Handel und Seefahrt beschäftigten Menschen. Diese Grundlage des Nahrungserwerbs war gleichzeitig die größte Bedrohung der Küstenbewohner. Seefahrende vertrauten ihr Leben dem Meer an. Viele blieben auf See, nur Wenige wurden materiell belohnt, immer aber war es harte Arbeit. Für die Daheimgebliebenen bedeutete dieses Leben unablässige Sorge und quälendes Warten.

Bildende Künstler fühlten sich schon immer angezogen vom Licht des Nordens, der Nähe zum Meer, von pulsierenden Hafenstädten und einsamen Küsten. So wurden seit der Mitte des 19. Jahrhunderts die Färöer zum beliebten Ziel für Künstler, vor allem aus Dänemark. Dieses Interesse von außen stieß einen geistigen Prozess an, der bei den Inselbewohnern den Blick für die landschaftliche Eigenart öffnete. Das einzigartige Zusammenwirken von Wasser, Landschaft, Luft und Licht wurde als sinnliches Erlebnis wahrgenommen und forderte eine unmittelbare künstlerische Umsetzung der optischen Phänomene geradezu ein.

In immer wechselnder Gestalt begegnen sich Meer, Küste und Himmel. Die elementaren Kräfte dieser besonderen Welt im Nordatlantik formieren sich unablässig neu. Die künstlerische Darstellung der färöischen Inseln in ihrer Schönheit und Strenge erfährt dadurch fortlaufend Erneuerung und Weiterentwicklung.

Mit den erstmals in Flensburg gezeigten Werken von Edward Fuglø, Ingi Joensen, Sámal Joensen-Mikines, Marius Olsen und Jona Rasmussen werden einige der wichtigsten Künstler der Färöer der vergangenen acht Jahrzehnte präsentiert.

Veranstaltungen

Flensburger Schifffahrtsmuseum
Aktionstage
Am jeweils 1. Sonntag des Monats, jeweils ab 12.00 Uhr

Diesel, Dampf und Brückensimulator
Techniksonntage im Schifffahrtsmuseum

Die technische Crew lässt sich über die Schulter gucken: spannende Einblicke in den Alltag auf der Brücke und im Maschinenraum!

Museumseintritt EUR 6,-,
Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren frei

Hinweis

Wenn Sie sich für maritime Geschichte interessieren, gibt es auch auf der Hafenostseite das kleine Fischereimuseum direkt an der Hafenpromenade beim Fischereiverein, dessen Mitglieder das sehr nett gestaltet haben.

Es schrieb uns…

Peter Barrot
Dies ist kein richtiger Leserbrief, sondern nur ein Kommentar zu einem Brief von Peter Barrot. Dabei war auch ein Datenstick mit vielen Fotos von wunderbaren Seekisten aus seiner Seekistensammlung. Und das war alles so beeindruckend, dass wir daraus einen zweiseitigen Artikel gemacht haben und der findet sich auf den Seiten 18 und 19 in diesem Heft.

Enno Brink
Der Leserbrief von Enno Brink findet sich auf den Seiten 20-21.

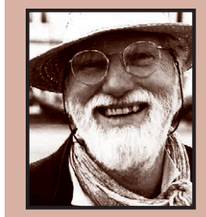
Detlef Jens
Auch Detlef Jens schickte uns ein paar Zeilen zu seinem neuen Schiffsprojekt, das wir hier unten ebenfalls vorstellen, denn das ist möglicherweise für die Flensburger maritime Szene eine interessante Adresse. Detlef ist Insider, er macht für Oliver Berking die GOOSE.

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.

SCHIFFBAR – Wein, Schiff und Gesang!

Seit dem Frühjahr liegt die schöne Klipperaak aus dem Jahre 1912 im Hafen von Flensburg: Die SCHIFFBAR. Feiern, klönen und genießen mit Stil an Bord, an und unter Deck in der gemütlichen Bar. Beste, ausgesuchte europäische Weine (viele davon offen), Biere, Softdrinks und viel mehr, sowie leckere selbstgemachte Torten (nachmittags) und köstliche Flammkuchen, Quiches, und viel mehr. Sowie Spezialitäten in fester und flüssiger Form – frische Austern, immer wieder besondere Weine und – dies ist schließlich Flensburg – ganz spezielle Rumsorten.
Geöffnet ist sie Mittwoch bis Samstag 15 bis 23 Uhr, Sonntag 14 bis 20 Uhr. Das ganze Schiff ist auch buchbar für private Partys und Events bis zu 50 Personen, oder auch nur der separate Decksalon für bis zu zehn Personen. Die historischen Klipperaak von 1912, 28 Meter lang und 70 Tonnen schwer, ist nicht nur sehr gut segelnd, sondern auch bestens aus- und eingerichtet für den Barbetrieb, als Vinothek und Partyraum.
Regelmäßig finden an Bord Weinproben und Rumtastings, Lesungen und Livemusik statt. Bücher gibt es hier auch, immerhin wird die SCHIFFBAR von dem maritimen Autor, Liveaboard, Segler und Journalist Detlef Jens („Land's End", „Hafenjahre", „Black Jack") betrieben, bestens unterstützt von dem in Flensburg bekannten Gastronomen Jörg Steinberg. Die beiden freuen sich auf Sie und Euch und viele gemütliche, gemeinsame Stunden an Bord, denn nirgends ist es so gemütlich wie an Bord eines Segelschiffes.
Infos:
www.schiffbar-flensburg.de
oder 0172 – 4023147.

He's gone …



… hier stand immer das, was er mal wieder recherchiert hatte in „seinem" Schiffshistorischen Archiv". Immer wieder fand und erklärte er Besonderheiten der seemännischen Sprache oder der maritimen Typen. Dabei stand „Typen" für Schiffe, wie für Menschen, und zu diesen Typen zählte er auch selber. Gerd Büker, der Mann mit der weißen Mütze.
Er gehörte zu den Altvorderen des Vereins Museumshafen und ging mit uns durch dick und dünn. Jahrzehntelang organisierte er die Wasserseite der RUM REGATTA, kümmerte sich um das Archiv des Vereins und baute es zum Schiffshistorischen Archiv auf. Mahnte, kommentierte und „nervte", wenn es z.B. um das „Reinheitsgebot" bei der Erhaltung der historischen Schiffe ging. Er segelte lustvoll seine kleine rote JØRMI und dann seine VAAR, bis die Gesundheit nicht mehr mitspielte und er auf seine geliebte und leider nur auf der Straße schwimmende 2CV „Ente" umsteigen musste. Was ihn nicht davon abhielt, dem Historischen Hafen die Treue zu halten, und sei es nur, um sich bei Heidi im Büro einen Kaffee zu holen und einen Schnack zu haben.
Die Altschiffsszene lebt von handgeschnitzten Typen wie er einer war.

Gerd, schön, dass Du so lange bei uns warst.

Rainer Prüß

Gerd Bükers Vermächtnis:
Schiffshistorisches Archiv Flensburg
www.schiffshistorisches-archiv.de

IMPRESSUM

Die Autoren der Beiträge in diesem Heft:

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

Susanne Grigull ist nach langen Jahren profunder Mitarbeit jetzt die Chefin des Flensburger Schifffahrtsmuseums und fühlt sich auch weiterhin als elementarer Teil des Historischen Hafens. Sie hilft, wo sie nur kann, recherchiert, gibt Auskunft und bringt sich wunderbar ein, eben auch in so sachkundige Themen wie „alte Säcke"!

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

Dieter Dockhorn Ist eigentlich U-Boot Kommandant und auch langjähriger Segler im FSC. Jetzt übt er den Ruhestand als Geschäftsführer des Fördervereins der Flensburger Schifffahrtsmuseums und ist ein großer Kümmerer, auch für viele Dinge des Historischen Hafens.

Peter Barrot ist diesmal mit einem Gastbeitrag dabei über seine umfangreiche internationale Seekisten-Sammlung mit der er auch Ausstellungen organisiert. Er wohnt Richtung Westküste und man kann bei ihm auch ein Buch über seine Sammlung beziehen. *Peter@Barrot.de*

David Friedrich liegt seit letztem Herbst mit der Timpe Te bei den Klassischen Yachten Flensburg. Mit seinen 19 Jahren ist er Teil der jüngeren Generation, die ein Herz für Gaffelsegler hat. Gemeinsam mit Freunden hat er das Boot aus „Das Rätsel der Sandbank" den letzten Sommer wieder flott gemacht und war schon letzten Herbst regelmäßig auf der Förde unterwegs.

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 ...".

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
pruess@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

Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: Apfelfahrt 2019
Anzeigenschluss: 30. August 2019
Anzeigenbestellung bitte ü. obige Adresse
Druck und Verarbeitung: Druckhaus Leupelt GmbH, Weding

Bildnachweis:
Titelfoto: R,Prüß, im Hardanger Maritime Museum
Seite 6/7 ALEX Archiv, Günter Herrmann
Seite 8/9 Ulf Gernot Grau
Seite 10/11 R.Prüß, Kai Peters
Seite 12/13 R.Prüß, Ullstein Verlag, R&B Yacht Archiv
Seite 14/15 R.Prüß
Seite 16/17 Archiv ACTIV
Seite 18/19 Peter Barrot
Seite 20/21 Lore Brinck, Flensburger Schifffahrtsmuseum
Seite 22 Archiv R.Prüß
Seite 23 Archiv R.Prüß
Seite 24 Archiv R.Prüß
Seite 25 R.Prüß
Seite 26/27 David Friedrich
Seite 28/29 R.Prüß
Seite 30/31 Archiv R.Prüß
Seite 32 R.Prüß
Seite 35 R.Prüß

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

Druckhaus Leupelt GmbH & Co KG | Heideland-Ost 24
D-24976 Handewitt, OT Weding | Fon (0461) 95 770-0 | Fax -11
info@leupelt.de | www.leupelt.de

Kreatives Satzstudio | Werbetechnik | Offsetdruck | Veredelung | Logistik

ClimatePartner
klimaneutral
Druck | ID: 11261-1310-1001

M/S VIKING FÖRDERUNDFAHRT
FLENSBURG-GLÜCKSBURG-FLENSBURG über Ochseninseln

Die MS Viking ist DAS EINZIGE Flensburger Fahrgastschiff, welches fahrplanmäßige Reisen in der Flensburger Förde unternimmt.

FAHRKARTEN erhalten Sie am Fahrkartenhaus auf dem Steg oder auch direkt an Bord.

DAUER DER FAHRTEN: Rundfahrt ca. 1 Stunde 45 Minuten · Einfache Fahrt ca. 45/50 Minuten. Liegezeit in Flensburg und Glücksburg: ca. 10 min.

Profitieren Sie von dauerhaften Angeboten bei Tabakwaren, Speisen, Getränken und anderen Leckereien und besuchen Sie die umliegenden Freizeitangebote und Sehenswürdigkeiten rund um unsere Anlegeplätze.

Reservieren Sie Gruppen ab 20 Personen rechtzeitig unter:
Tel.: 0461/2 55 20 · Bordtelefon: 0174 / 158 55 55 · Email: info@viking-flensburg.de
Schiffscharter & Seebestattungen nach Absprache.
www.viking-flensburg.de

DER KÜSTENTHRILLER
von Detlef Jens

Detlef Jens
Black Jack

Fabian übernimmt und spürt das Schiff. Durch die Holzspeichen des Rads hindurch fühlt er die Bewegungen. Wie es reagiert, wenn er das Ruder dreht, und wie weit es sich zur Seite legt, wenn eine Bö einfällt. Ob es dabei anluven will oder geradeaus weitersegelt. Jedes Schiff ist wie ein lebendiges Wesen mit seiner ganz eigenen Persönlichkeit.

Aber auch leicht zu durchschauen, wenn man, wie Fabian, nur genügend Erfahrung hat. Leichter zu durchschauen als die meisten Menschen, findet Fabian. Seine Füße stehen fest an Deck, sein Körper ist gespannt, und die Hände halten das Rad entschlossen gepackt. In solch glücklichen Momenten gibt es für ihn nichts anderes mehr als Schiff, Wind und Wellen. …

Jetzt rauschen sie auf die Linie zu, Harry steht neben Fabian und zählt erst die Minuten, dann auch die Sekunden bis zum Schuss rückwärts herunter. Aus den Augenwinkeln sieht Fabian die „North Star" von Luv näherkommen. Das ist ein Schoner in etwa der gleichen Größe und ihr ärgster Gegner. …

Großformatiges Paperback
15,00 € (D)
ISBN 978-3-96194-062-2

KJM MARITIM & Abenteuer
www.kjm-buchverlag.de www.hamburgparadies.de

In schwere See geraten?

Hat Ihr Floß ein Leck?
Probleme mit der Beziehung ?
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

So was Gutes spricht sich Rum.

BRAASCH
RUM

BRAASCH
FLENSBURG

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. *Herzlich willkommen – Karsten W. & Walter Braasch*

Köstliche Flensburger Spezialitäten – auch online unter **braasch.sh/shop**

BRAASCH
RUM
MANUFAKTUR
MUSEUM

Wein & Rumhaus Braasch · Rote Str. 26-28 · Große Str. 24 · 24937 Flensburg · Tel. 0461 - 14 16 00