HAFENBLATT

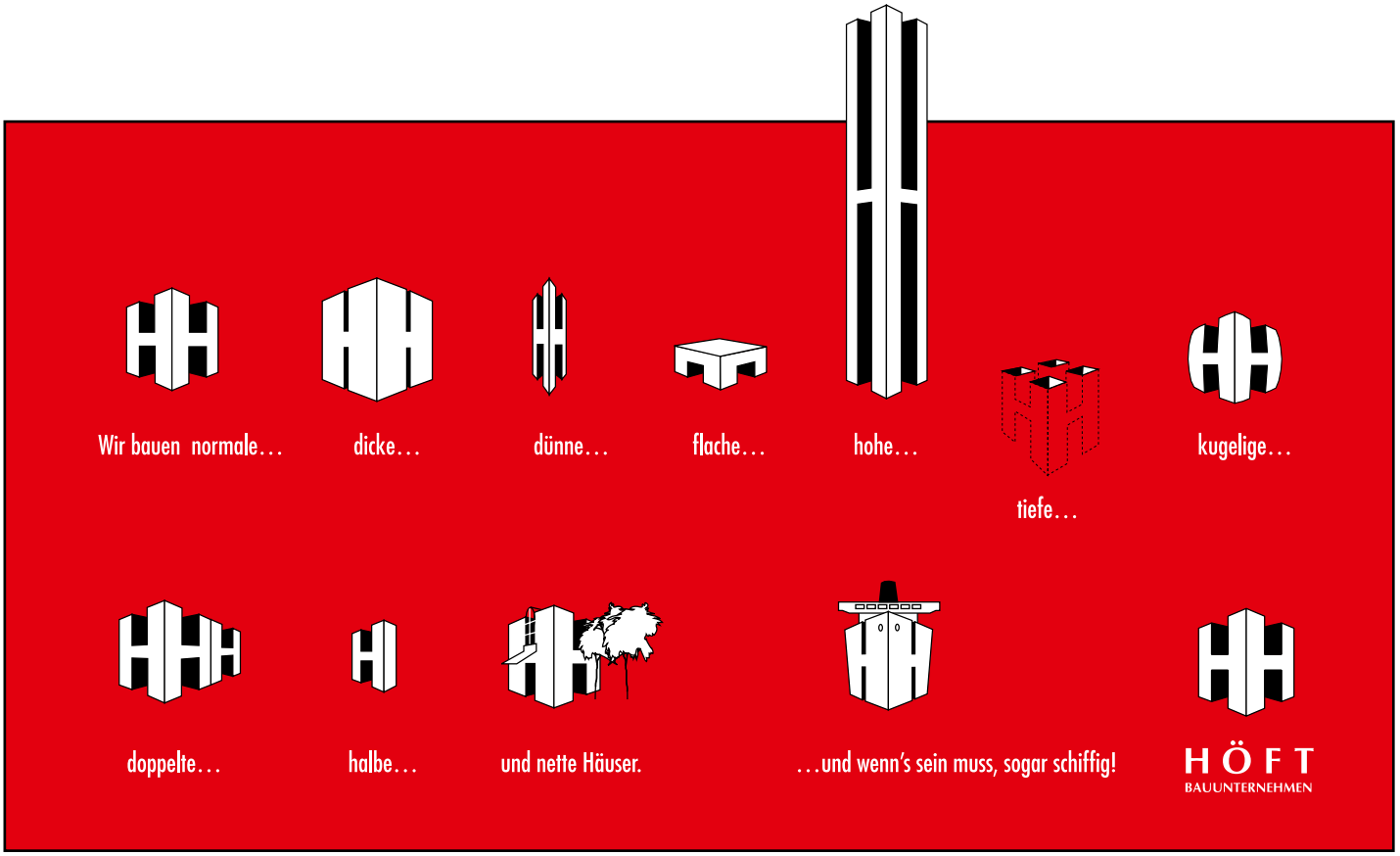
FLENSBURG HISTORISCH MARITIM

ISSN 1610-2827

40 Jahre Museumshafen

Wie alles begann ..., STARKER TOBACK, Grenzgeschichten, ALEX Facelifting, 10 Jahre Dieselfraktion, Fofftein, Kailager und Kampnagelkran, Farbengatt, Flensburg höhergelegt...

Nr. 44 – Juni 2020



www.jacob-cement.de

JACOB CEMENT® BAUSTOFFE

Öffnungszeiten: Mo-Fr 7-18 Uhr, gucken kost' nix, Rat holen auch nicht. ... aber in Ruhe gucken.

Sie finden uns in 24937 Flensburg · Am Industriehafen 3. Sie können sich auch einen Beratungstermin holen. Fon (0461) 1501-0 · Fax (0461) 1501-111
... oder kommen Sie einfach vorbei. Übrigens: JACOB CEMENT BAUSTOFFE ist eine Unternehmung der Jacob Sönnichsen AG

FLENSBURG
HISTORISCHER HAFEN

Alle Vereine im Überblick	Tonne	4
Übersichtsplan	Tonne	5
ALEX Facelifting	Tonne	6
10 Jahre GESINE und FLENSBURG	Tonne	8
Die Idee und das Konzept Kailager und Kran	Tonne	10
TOBACK	Tonne	14
40 Jahre MUSEUMSHAFEN	Tonne	18
Bildbetrachtung Fofftein	Tonne	26
Flensburger Impressionen	Tonne	27
Addls AURORA	Tonne	27
Grenzgeschichten	Tonne	28
Farbengatt	Tonne	30
Flensburg höhergelegt	Tonne	33
Impressum	Tonne	34

Liebe Leserin, lieber Leser …

es ist fast nicht vorstellbar, aber der Verein Museumshafen ist 40 Jahre alt geworden. Damals wollten ihn nur 7 Männer haben. Sie gründeten einen Verein und heute ist er als Initialzündung für die nachfolgenden Vereine des HISTORISCHEN HAFENS gar nicht mehr wegzudenken. Die Geschichte der 40 Jahre war bewegt und heute sagen manche, der Verein leide an Altersschwäche. Neue Vereine haben immer Power und Initiative, alte in Trab zu halten, ist jedoch nicht einfach.
Auch der Verein Motorgüterschiff GESINE und Schlepper FLENSBURG hat bereits 10 Jahre hinter sich und es ist eine Freude, die Mannschaften werkeln zu sehen, denn ohne deren Tatkraft wären die Schiffe dem Verfall preisgegeben. Das trifft auch auf ALEX zu, die in den letzten Winter- und Frühjahrsmonaten eine Grundsanierung erhält. Mancher hat sich ja beim Vorbeischlendern schon gefragt, was sich wohl hinter dem großen Gerüst verbirgt. Über alles finden Sie in diesem Heft die Hintergründe.
Den Vordergrund füllt in diesem Heft das wunderbare Titelfoto von der Rum Regatta, das Bernt Hoffmann wohl in den 1990ern aufgenommen hat und das auch das Titelbild des RUM REGATTA Buches ist. Hier kämpfen NORLYS, ACTIV und MARIA um die Rum-Buddel.

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 40 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.

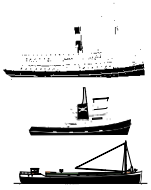
www.historischer-hafen.de

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

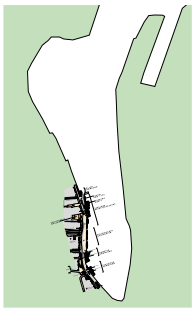
Museumswerft Flensburg gemeinnützige GmbH
Die Museumswerft betreibt einen Ausstellungs- und Werkplatz für traditionelle Tätigkeiten der maritimen Arbeitswelt und für historische Segelschiffe. Auf der Werft werden Segel- und Arbeitsboote dieser Region restauriert und nachgebaut. Es handelt sich um offene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

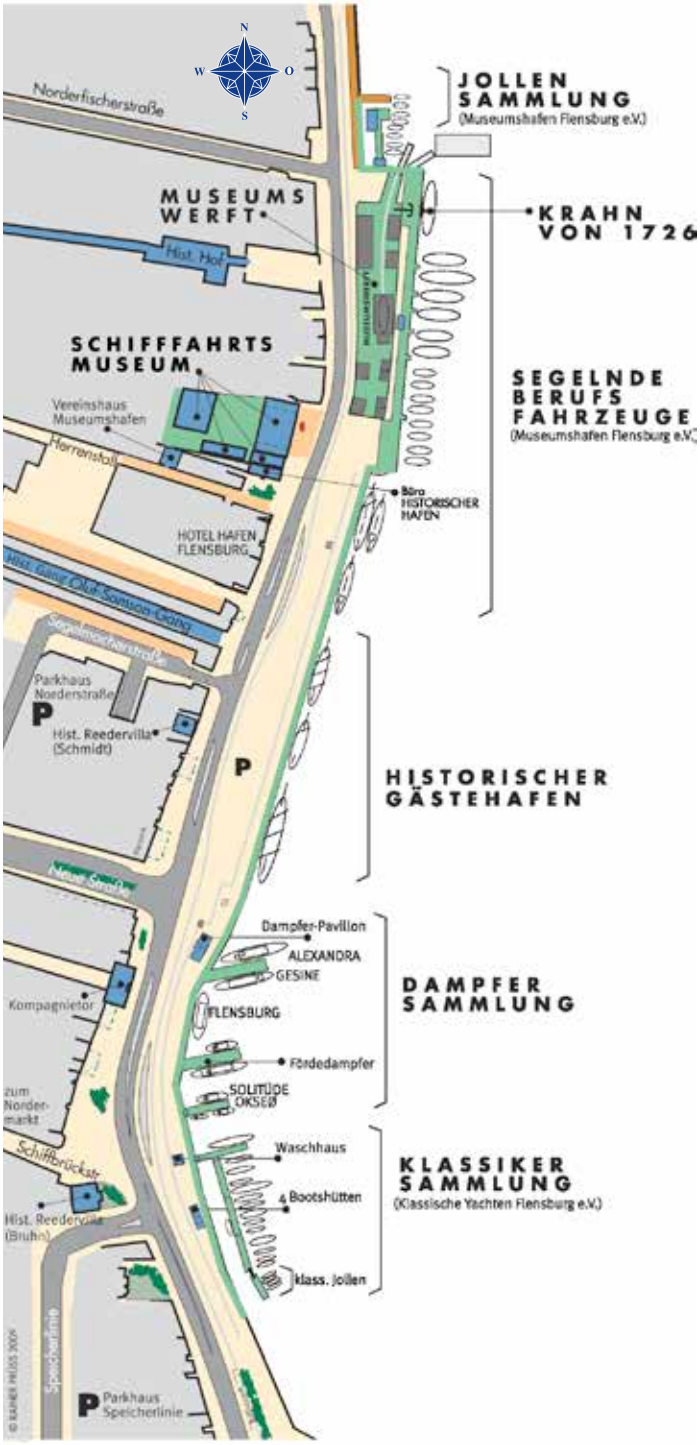


Übersichtsplan

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

Eine mühsame Arbeit, das alte Deck zu entfernen, ohne mit der Kettensäge die tragende Unterkonstruktion zu beschädigen. Und dann muss das alte Deck auch fachgerecht entsorgt werden.

ALEX. Was passiert da eigentlich ...?

Die letzten Jahre hat die Crew und Fachfirmen hauptsächlich damit verbracht die „Alex“ technisch wieder in Schuss zu bringen. Der Rumpf wurde saniert und der Kessel erneuert. In den Sommern wurde gefahren, um das Geld für die Unterhaltung der alten Dame zu verdienen. Nun konnte man an die Baustellen gehen, die aufgrund ihrer Prioritäten in den letzten Jahren nur geschoben wurden.

Da war als erste Baustelle das Hauptdeck von der Back bis zum Kesselschott. Bei Regenwetter entwickelte sich das Innere zu einer Tropfsteinhöhle und die Platzierung des Essens musste nach witterungstechnischen Gründen erfolgen. Dazu wurde die Restauration im Vorschiff wieder sorgfältig verpackt und das halbe Schiff nach Ziehen des Mastes professionell eingeplant. Der Bootsmann konnte es nicht lassen auf die neugierigen Fragen der Touris nach dem Sinn zu antworten: „Santiano gibt hier ein Konzert.“

Die Crew leistete die ersten Vorarbeiten: den Beton aus dem Wassergraben zu pickern und zu nadeln. Es kamen gut 700 kg zusammen.

Eine Fremdfirma aus Kiel machte die ersten Schnitte zum Entfernen des Belags. Jetzt wurde sichtbar, dass doch einige Schweißarbeiten notwendig waren. Nun hiess es für die Crew die freigelegten Metallteile zu entrosten und wieder zu konservieren. Dann begann die Fachfirma mit der Verlegung der ersten Decksplatten.

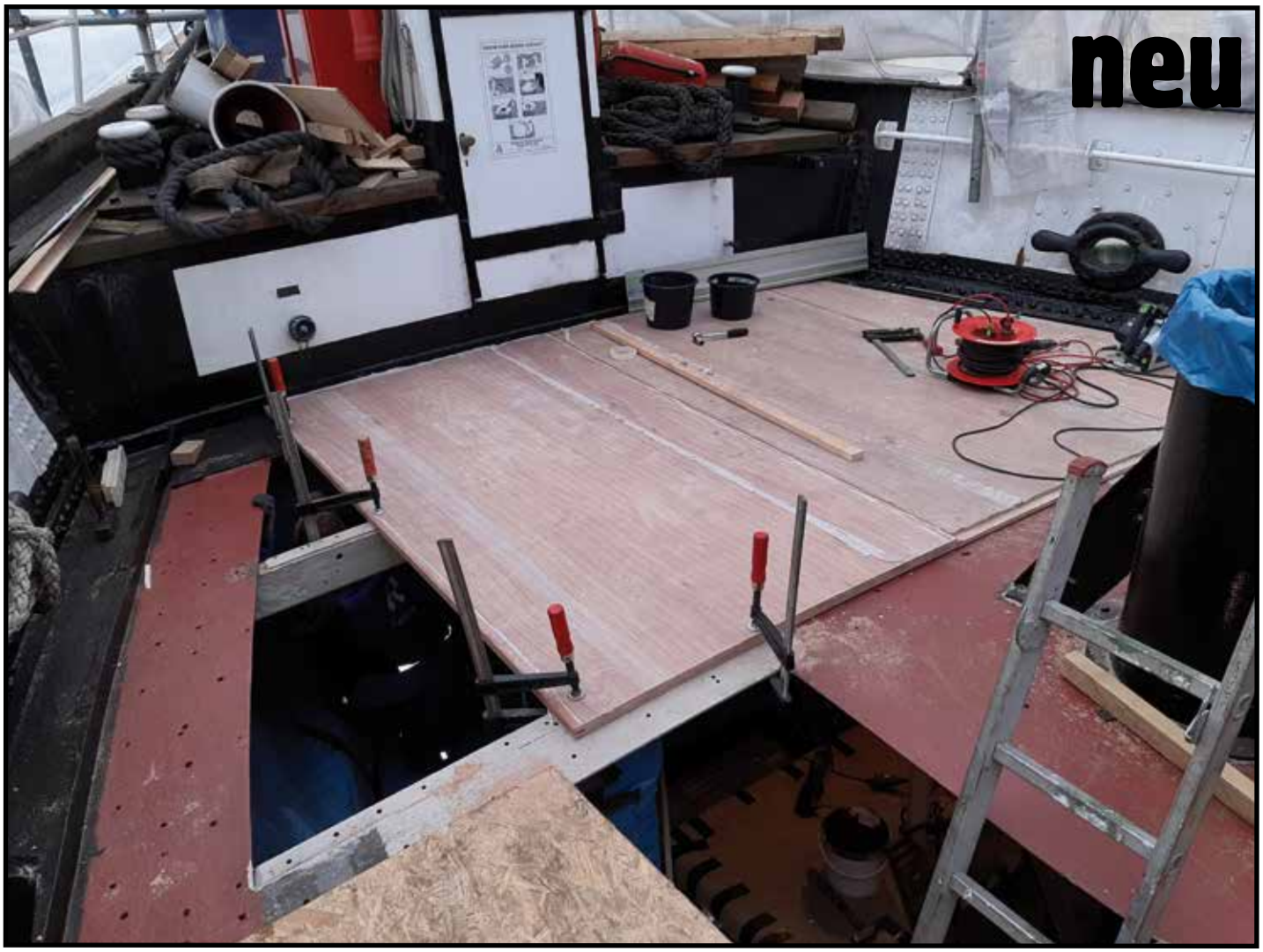
Das witterungsunabhängige Arbeiten unter der „Duschhaube“ der „Alex“ nutze die Crew für eine zweite Baustelle, die auch schon lange geschoben wurde: das Ruderhaus.

Viele Lackschichten und Silikonfugen mussten entfernt werden, um den Rohzustand wieder herzustellen.

Aber die Arbeit hat sich gelohnt und man kann einen vernünftigen Farbaufbau beginnen. Der Anblick nach dem ersten Schlag Gori belohnte für die vielen staubigen Arbeitsstunden. Dann sind die Fugen des Oberdecks an der Reihe.

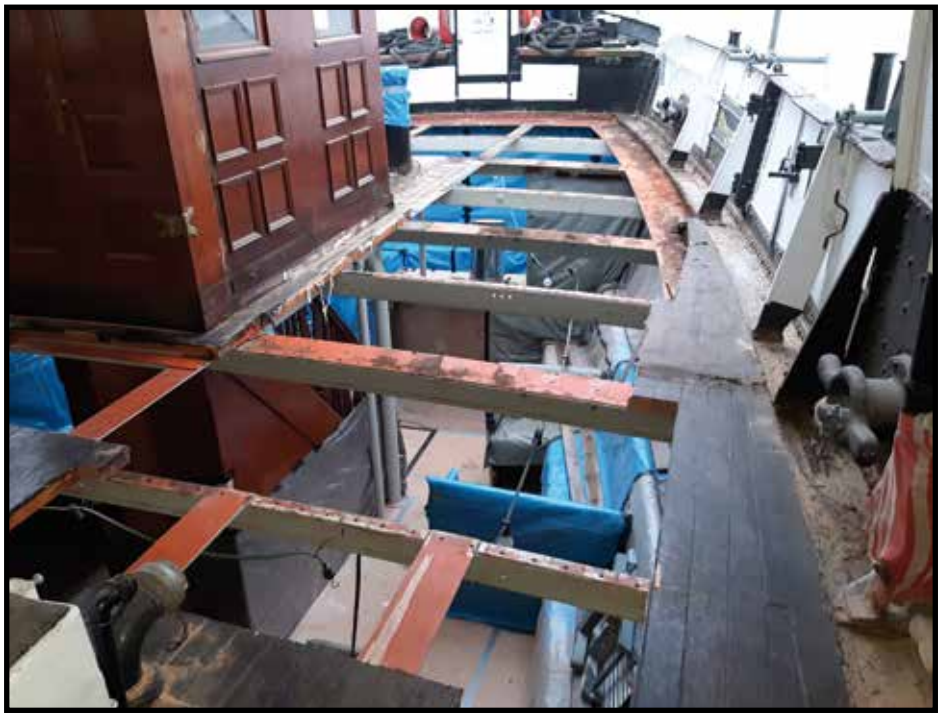
Ein altes Schiff bleibt eben ein altes... aber ein besonders schönes!

Günter Herrmann



Die Unterkonstruktion ist geflext, z. T. erneuert und mit Korrosionschutz behandelt und grundiert. Jetzt kann der Neuaufbau des Decks beginnen und es wird in Zukunft wohl nicht mehr tropfen.

Salondampfer „Alexandra“ mit Facelifting in die neue Saison.



Wie man unschwer erkennen kann, haben die Leute von der ALEX den totalen Durchblick. Wer nicht aufpasst, ist durchfallgefährdet.

Erstmal das ganze Ruderhaus abschleifen. Sch....Arbeit

… aber nach dem ersten Schlag Gori sieht es schon aus wie neu!

10 Jahre ...

Förderverein Motorgüterschiff GESINE und Schlepper FLENSBURG e.V.

Der Schlepper FLENSBURG. Er ist ein Kraftpaket und hat früher lange Jahre bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft gute Dienste geleistet. Jetzt genießt er die gute Pflege als Rentner.

Machen wir die richtigen Dinge, und machen wir die Dinge richtig?

Dieser Frage stellen wir uns nun schon seit 10 Jahren. Rückblickend haben wir wohl alles richtig gemacht.
Wegen der gesunden Finanzen konnte der Förderverein dafür sorgen, dass die beiden Schiffe GESINE und der Schlepper FLENSBURG trotz ihres fortgeschrittenen Alters technisch fit und munter sind.

Das liegt nicht nur am Geld. Das liegt gleichermaßen an den inzwischen 208 Förderern, die für die Basisfinanzierung und zu einem erheblichen Teil auch für den nautischen und technischen Sachverstand stehen. Zur Generierung weiterer monetärer Mittel zum Erhalt unserer beiden „Pflegekinder“sind uns noch einige Aktivitäten eingefallen.
So organisieren wir den inzwischen schonlegendären„Gesine-Frühschoppen“, verkaufen bei Hafenfesten Getränke und Grillgut und agieren bei einigen Segelregatten mit der GESINE als schwimmendes Regattabüro bzw. als Start- und Zielschiff. Außerdem stellen wir Helfer bei maritimen Veranstaltungen unserer HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG gGmbH zur Verfügung. All diese Erlöse helfen, die Kosten für Werftaufenthalte, Farbe, Werkzeug und Material so weit wie möglich abzudecken.

Wir haben viele gestandene Fahrensleute im Verein. Das ist ein unschätzbarer Vorteil. In Absprache mit dem Eigner der beiden Schiffe (Historischer Hafen Flensburg gGmbH), stellen wir die Besatzungen für den Fahrbetrieb, sei es für Regattabegleitfahrten mit der GESINE oder Charterfahrten mit dem Schlepper FLENSBURG.
Ein harter Kern von bummelig 30-40 Leuten arbeitet dicht an den beiden Schiffen, die anderen Mitglieder helfen durch ihre Beiträge.

Die Aufnahme des Fördervereins im Jahr 2015 als gleichberechtigter Gesellschafter in der„HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG gGmbH“, Dachorganisation der maritimen Akteure zwischen Bohlwerk und Yachthafen, war ein weiterer Meilenstein unserer erfolgreichen Arbeit an und mit den beiden Schiffen.
Die Zusammenarbeit zwischen unserem Förderverein und unserem Overhead HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG gGmbH war und ist bis heute ein Garant dafür, dass der in Europa einmalige, nichtkommerzielle HISTORISCHE HAFEN FLENSBURG mit seinen über 50 historischen Schiffen seine Ausstrahlung und Anziehungskraft nicht nur behält, sondern sich auch weiterentwickelt.

Machen wir die richtigen Dinge,
und machen wir die Dinge richtig?
Aber klar doch, fast immer!

Ulf-Gernot Grau

Die „Dieselfraktion“ im Historischen Hafen Flensburg

Früher hat die Gesine im Küstenverkehr Holz, Getreide, Kartoffeln und Kohlen und Baumaterialien transportiert und damit die kleinen Häfen und manchmal sogar Helgoland versorgt.

Historischer Hafen Flensburg und Förderverein GESINE und FLENSBURG. Wie wirkt das zusammen?

Historischer Hafen Flensburg gGmbH:
Die gemeinnützige GmbH als Zusammenschluss der historisch-maritimen Vereinigungen ist Eigner der durch Spende überlassenen GESINE und der FLENSBURG.
Sie ist verantwortlich für Planung und Verwaltung der Schiffe.
Sie erhält die Einnahmen durch Vermietung und Vercharterung.
Sie steuert die Pflege und Instandhaltung und trägt die Ausgaben für Mobiliar, Material, Werkzeug, Werftkosten,
Sie koordinert die Aufgaben der Beisitzer des Fördervereins.
Sie steuert die Ausbildung und Einteilung der Crews für den Fahrbetrieb und ist insgesamt verantwortlich für den Einsatz der Schiffe und Crews.

Frank Petry
Geschäftsführer

Funktionen Vorstand Förderverein:
Dem Vorstand des Fördervereins der GESINE und FLENSBURG obliegt die Repräsentation, Führung und die Administration.
Er steuert die Planung, Organisation und Umsetzung der Vereinsziele und überimmt die Gesellschafterfunktion des Fördervereins in der „Historischer Hafen Flensburg gGmbH“ . Er steuert mit den Vorständen der anderen Vereinen die gemeinsamen Ziele dieser Gesellschaft.

Ulf Grau
1. Vorsitzender

Rüdiger Steinberg
Schatzmeister

Jens Fischer
2. Vorsitzender

Funktionen Beisitzer Förderverein:
Die Beisitzer unterstützen den Vorstand bei Organisation, Koordination und Kommunikation rund um den Schiffsbetrieb, Deck, Maschine, Restauration.

Sie unterstützen den HIST. HAFEN bei der Ausführung der Pflege- und Instandhaltungsarbeiten und bei der Ausbildung und Einteilung der Crews für den Fahrbetrieb.

Günter Lange

Rudolf Borrmann

Lukas Marquardt

Frank Petry
(Koordination)

Heiner Rotermund

Der Hafen

Die Situation

Die Hafenwestseite ist geprägt von über 50 fahrbereiten historischen Fracht- und Fischereiseglern, Motorfrachtschiffen, Barkassen, Passagierdampfer und klassischen Yachten. Diese Sammlung ist europaweit einzigartig.

Dies ist Teil von Flensburgs Image als liebenswerte Hafenstadt und die Fotos dieser Hafenszenerie finden sich in der Berichterstattung internationaler Medien und den Imagebroschüren namhafter Flensburger Unternehmen.

Das Fernsehen sucht diese Kulisse für ihre Berichte und selbst TV-Serien sorgen mit dieser Szenerie für touristische Aufmerksamkeit. Auch die Stadt Flensburg nutzt in ihrer Außendarstellung diese Kulisse.

Diese Szenerie gehört zu Flensburgs Identität und die unverwechselbaren maritimen Großveranstaltungen RUM REGATTA und DAMPFRUNDUM tragen dazu bei.

Die Hafen Ostseite zeigt seit Jahrzehnten einen fortschreitenden Niedergang der früher umfangreichen Hafenwirtschaft, so dass verschiedene Möglichkeiten einer Umnutzung von Teilen dieser Hafenflächen angedacht sind.

Konzeptpapiere zur Entwicklung dieses Gebietes fordern, dass die Entwicklung der gesamten Bevölkerung zugute kommen soll.

„Die Hafenfront – also Kaikante und Promenaden - ist öffentlicher Raum mit hohem Freizeit- und Erholungswert. Dem darf eine etwaige private Nutzung umgebauter Speichergebäude (Gastronomie, Hotel, anderes Gewerbe, Wohnen) nicht entgegenstehen. Ausserdem gilt: Hafencharakter und historisches Panorama müssen erhalten bleiben.“

Bestandteil dieses gedanklichen Ansatzes ist auch die Schaffung von mehr Orten zum Verweilen und genießen. Plattformen, Sitzgelegenheiten zum Aufenthalt ohne Konsumzwang, Liegeplätze für Traditionsschiffe, eine Anlegestelle für eine Fährverbindung vom Museumshafen zur Ostseite, der Erhalt von Traditionskränen usw. Generelles Ziel ist die Bewahrung von Hafenatmosphäre und Hafenleben.

Das Handlungsfeld Tourismus der Stadt Flensburg hat als Zielsetzung, den maritimen Erlebniswert der Stadt zu stärken.

Bedarf und Möglichkeit

Der Historische Hafen braucht für seine Vereine eine Werkstatt zur ehrenamtlichen Pflege und Instandsetzung der über 50 Schiffe. Nicht alle Arbeiten können an eine Werft gegeben werden, denn der Erhaltungsaufwand der historischen Schiffe geht meist an die Grenze der ökonomischen Möglichkeiten.
Die Schiffe dieser europaweit einmaligen Sammlung werden von anderen Städten mit gebührenfreien Plätzen abgeworben. Wir können sie hier nur mit besserer Infrastruktur halten. Lagermöglichkeit und eine Werkstatt sind derzeit absolut unzureichend und hafenfern. Es muss eine Lösung gefunden werden, um die Abwanderung aufzuhalten.

Das Schifffahrtsmuseum braucht für viele Objekte ein Lager und eine Werkstatt für die Restaurierung der Ausstellungs- und Sammlungsobjekte. Dies beinhaltet die Instandsetzung von Schenkungen, den Bau von einfachen Funktionsmodellen und die Vorbereitung von maritimen Sonderausstellungen.
Diese Arbeit wird von über 30 ehrenamtlichen Helfern geleistet. Vernünftige Arbeitsbedingungen sind für diese Helfer nicht gegeben. Sie müssen jedoch motiviert sein. Sie brauchen gute Arbeitsbedingungen, Aufmerksamkeit und Anerkennung.

Der Wirtschaftshafen
Die Hafenwelt des Flensburger Wirtschaftshafens ist nach langen erfolgreichen Jahrhunderten in Auflösung begriffen. Mehr und mehr Zeugen dieser Vergangenheit verschwinden unwiederbringlich. Das Schifffahrtsmuseum selber kann die Hafenbetriebs- und Lagergeschichte räumlich nicht darstellen.
Ein kleines Kailagermuseum könnte die Präsentation des historischen Hafenbetriebes übernehmen. Es könnte die Erinnerung an das Be-und Entladen von Schiff – Eisenbahn – LKW, also den maritimen Güterumschlag darstellen und damit einen elementaren Teil der erfolgreichen Flensburger Geschichte aufzeigen. Hafenbetrieb, Wie war das und wer war das? Das interessiert Flensburger und auch die Gäste im Bereich Historientourismus.

is ja nur mal sonne Idee ...

Das Konzept

Im Sinne der links aufgezeigten Gedanken zur Umwidmung von Teilen der Hafen Ostseite haben die Gesellschafter der HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG gGmbH, also der Verein Museumshafen, der Förderverein der ALEXANDRA, der Förderverein GESINE und FLENSBURG, der Verein Klassische Yachten und der Förderverein Schifffahrtsmuseum, ein Konzept entwickelt, das auf der Nutzung des denkmalgeschützten Kampnagel-Portalkranes und des Kailagerschuppens D-E basiert und dabei Lösungen für verschiedenste Aufgabenstellungen bietet. Sie haben dieses Konzept der Stadt vorgestellt.

Was haben wir?

Wir haben die **Kailagerhallen D-E**, eine architektonische Einheit, die im Inneren mit einer Trennwand abgeteilt ist. Der Grundriss hat die Form eines Kreissegmentes. Außenlänge ca. 68,5m, Breite 18m, Höhe der Bodenfläche ca. 1,10 m. Die Bausubstanz ist derzeit für die Lagerung von schwerem Schüttgut offensichtlich in statisch einwandfreiem Zustand. Die Halle soll aufgegeben werden.

Wir haben einen **Kampnagel-Vollportalkran.** Er ist wesentlicher Teil der Flensburger Hafengeschichte und wurde durch die Denkmalbehörde in die Denkmalliste aufgenommen. Sein Erhalt gehört zur kulturellen Zielsetzung des Landes Schleswig-Holstein.
Der Kran ist mit einer Tragfähigkeit von (8 - 20 m) 5,00 t und einer Hubhöhe von 15,00 m noch voll nutzbar.
Für seinen Erhalt muss er von Zeit zu Zeit betrieben werden, anders ist sein Bestand nicht zu sichern.
Um hier von der Stadt Unterhaltungskosten fernzuhalten braucht es in Zukunft einen Trägerverein, der sich in ehrenamtlicher Arbeit um diese Sicherung kümmert.
Die Mitglieder brauchen jedoch für das Kümmern eine Motivation und eine Perspektive.

Die Idee:

Um im Sinne der vorgehenden Gedanken in Zukunft die Hafenfront – also Kaikante und Promenaden - als öffentlichen Raum mit hohem Freizeit- und Erholungswert nutzbar zu machen, schlagen wir vor, die Kailagerhalle D-E und den historischen Hafenkran zu einer wahrnehmbaren hafengeschichtlichen Einheit zusammenzufassen und dies gemeinsam zu einem öffentlich zugänglichen Bereich umzugestalten.
Dieses kann geschehen, ohne einer etwaigen privaten Nutzung der umgebenden Speichergebäude in Form von Gastronomie, Hotel, anderem Gewerbe, Büros, Wohnen usw. entgegenzustehen.
Bei der von uns vorgeschlagenen Nutzung bliebe der Hafencharakter und das historische Panorama erhalten.

Wir schaffen ein

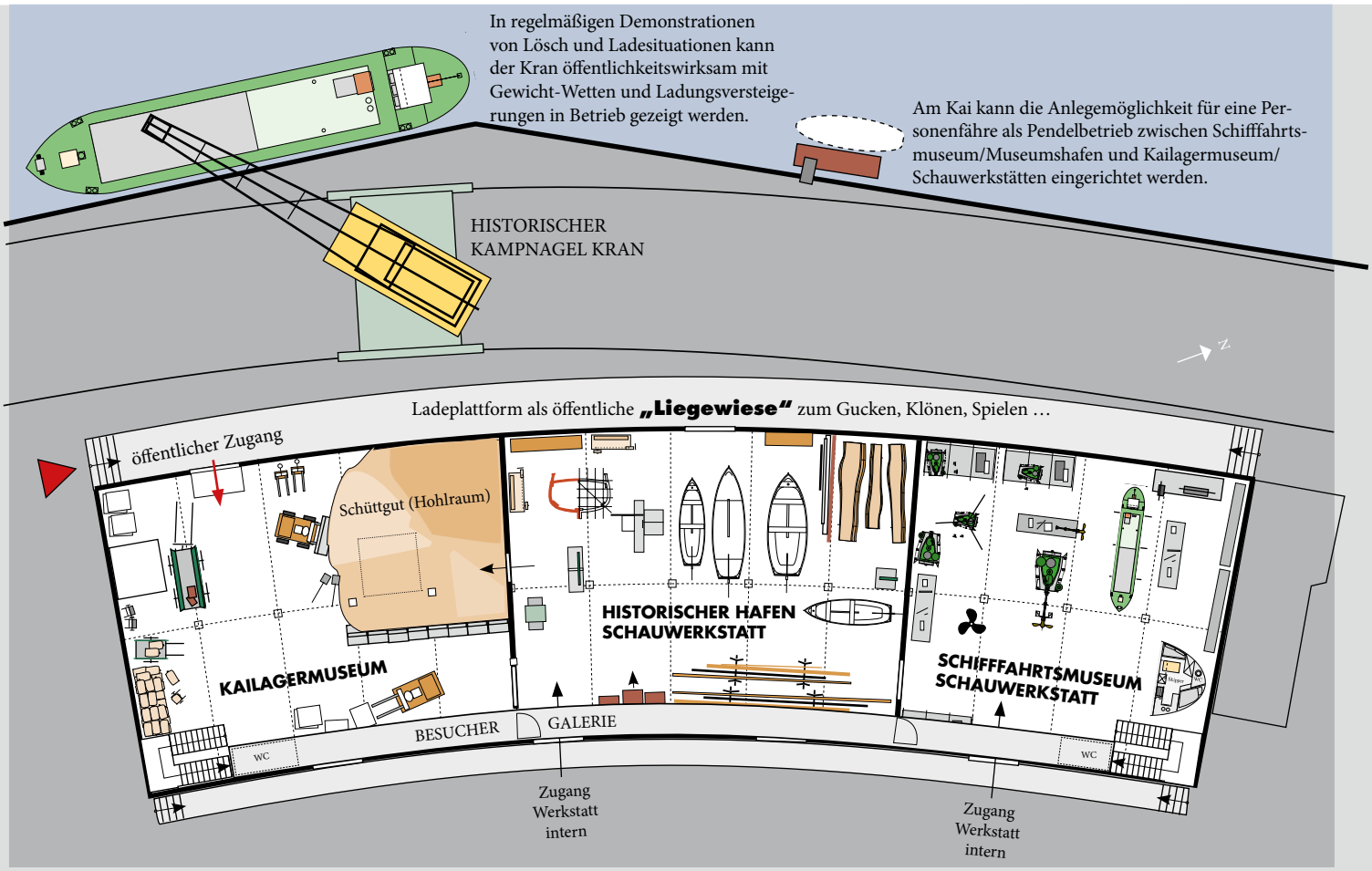
- **KAILAGERMUSEUM**
- **SCHAUWERKSTATT HISTORISCHER HAFEN**
- **SCHAUWERKSTATT SCHIFFFAHRTSMUSEUM**

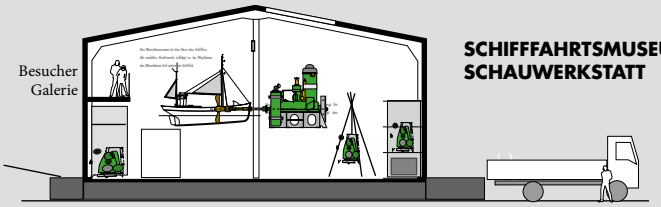
In diesen drei Bereichen können die vorne dargestellten Bedarfe und Möglichkeiten realisiert werden.
Vervollständigt wird diese Funktionseinheit durch das

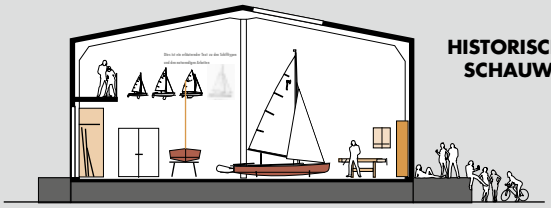
- **FUNKTIONSOBJEKT HAFENKRAN**

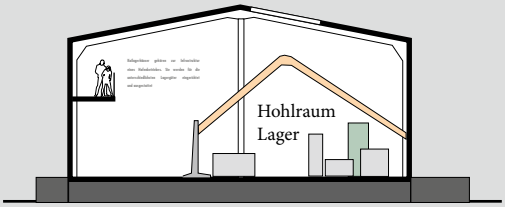
Leitgedanke:
Es können alle vorne ausgeführten Vorstellungen zur Entwicklung der Hafen-Ostseite realisiert werden.
Das Konzept basiert auf absolut realistischer Einschätzung der Gegebenheiten und Möglichkeiten bei minimalstem Kosteneinsatz.

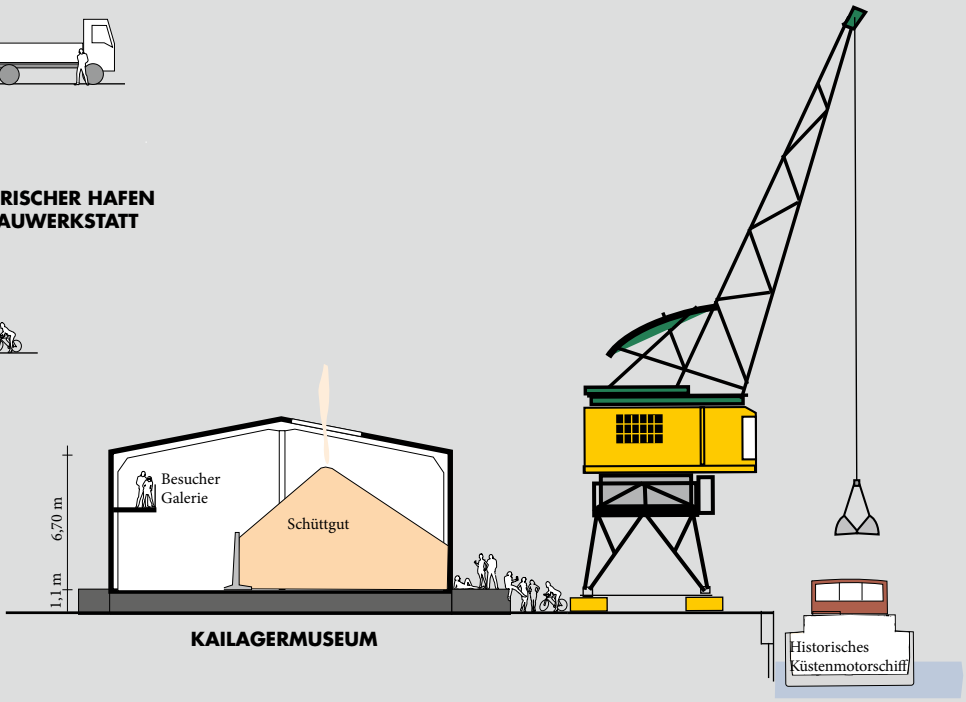
Das Nutzungsmodell











Chancen und Möglichkeiten

Das Konzept

- **Im vorliegenden Nutzungskonzept** können alle bisher ausgeführten Vorstellungen zur Entwicklung der Hafen-Ostseite realisiert werden, ohne einer etwaigen privaten Nutzung der umgebenden Speichergebäude in Form von Gastronomie, Hotel, Büros, anderem Gewerbe, Wohnen usw. entgegenzustehen.

- **Es können alle Bereiche** der vorne dargestellten Situation von Bedarf und Möglichkeit realisiert werden, denn

- **Alle Bereiche sind öffentlich zugänglich.** Sie bieten für Flensburger Bürger und für Touristen viel „Augenfutter".

- **Die gesamte Anlage** bedient den ständig wachsenden Bedarf an Historien-Tourismus.

- **Die Schauwerkstätten** lösen den dringenden Werkstätten und Flächenbedarf. Sie bieten als Schauwerkstätten über die Besuchergalerie den konkreten Einblick in die Museumsarbeit und die Instandhaltung historischer Schiffe. Sie bieten „Augenfutter" mit Blick- und Sprechkontakt. Dies gibt Einblick in handwerkliche Tätigkeit und in den Aufwand des Restaurierens. Das wirbt für Handwerk und Ausbildung.
  Es führt zu Transparenz (was machen die da eigentlich …) und im Austausch mit den dort ehrenamtlich Tätigen bringt es öffentliche Aufmerksamkeit, Anerkennung und damit Motivation zu ehrenamtlicher Arbeit.

- **Im Aussenbereich** können die Ladeplattformen des Kailagerhauses genutzt werden als Orte zum Verweilen und Genießen. Die Plattformen sind „Liegewiese", Sitzgelegenheiten mit Hafenblick zum Aufenthalt ohne Konsumzwang. Im Kailagermuseum könnte aber bei Bedarf im Sinne von Hafengeschichte eine traditionell einfache sog. „Kaffeeklappe"eingerichtet werden.

- **Am Kai** unterm historischen Kran kann ein historisches Küstenmotorschiff (Kümo) seinen Liegeplatz finden. Der Kran kann gemeinsam mit dem Kümo in regelmäßigen Demonstrationen von Lösch und Ladeaktionen publikumswirksam z.B. mit Gewichts-Wetten, Ladungsversteigerungen in Betrieb gezeigt werden.

- **Am Kai** kann die Anlegemöglichkeit für eine Personenfähre als Pendelbetrieb zwischen Schifffahrtsmuseum/Museumshafen und Kailagermuseum/Schauwerkstätten, also Westufer – Ostufer, eingerichtet werden.

- **Dies alles** entspricht der Bewahrung von Hafen-Atmosphäre und Hafenleben.

- **Es entspricht** dem immer stärker nachgefragten Historien-Tourismus.

- **Es bereichert** die Lebensqualität der Flensburger und es ist zwischen zukünftigem Wohnen und Büros ein kultureller Treffpunkt für die Hafen-Ostseite.

- **Damit kann es** wichtiger Mosaikstein in der künftigen Hafen-Ost Entwicklung werden.

Die Kosten

- **Einrichtung und Betrieb der Schauwerkstatt Schifffahrtsmuseum** erfolgen durch das Schifffahrtsmuseum/Förderverein aus dem Bestand und mit Hilfe der ehrenamtlichen Helfer.

- **Einrichtung und Betrieb der Schauwerkstatt Historischer Hafen** erfolgt durch die HIST. HAFEN gGmbH aus dem Bestand der beteiligten Vereine. Die HIST. HAFEN gGmbH erwirtschaftet ihren Etat selber.

- **Einrichtung und Betrieb des kleinen Kailagermuseums** erfolgt in bewährter Kooperation des Schifffahrtsmuseums und seinem Förderverein sowie der HIST. HAFEN gGmbH und ihrer Gesellschafter (den maritimen Vereinen).

- **Unterhalt und Betrieb des Kranes** erfolgt durch einen auf Initiative der HIST. HAFEN gGmbH zu gründenden Kran-Verein. Historische Küstenmotorschiffe für Kranaktionen stehen in der Sammlung des HIST. HAFENS mit GESINE u. UNTERELBE zur Verfügung.

Die Realisierungsmöglichkeit

- Das hier vorliegende Gesamtkonzept lässt sich weitestgehend aus dem vorhandenen dinglichen Bestand realisieren. Es setzt in der Vervollständigung von Sammlungsobjekten für das Kailagermuseum auf die Mithilfe der Flensburger Bürger, was auch in der Vergangenheit zu einer inhaltlichen Identifikation führte.

- Darüber hinaus setzen die Beteiligten auf die seit Jahren bewährte finanzielle, materielle und tatkräftige Hilfe der Flensburger Wirtschaft, einschließlich Hilfen des Landes Schleswig-Holstein aus Mitteln der Tourismus- und Kulturförderung, denn **die notwendigen baulichen Veränderungen sind im Aufwand überschaubar und können wesentlich in Eigenleistung vorgenommen werden.**

- **Der HISTORISCHE HAFEN FLENSBURG hat seit seinem Start mit der Gründung des Vereins Museumshafen im Jahre 1979 seit über 40 Jahren bewiesen, dass die beteiligten Vereinigungen ihre konkreten Visionen und Konzepte ganz realistisch umsetzen.**

Liebe Flensburger, wir sind gespannt auf Eure Reaktion und freuen uns über zugesandte Meinungen und Zuschriften, und …

wir erwarten gerne die Reaktion der Menschen aus Politik und Verwaltung, die für uns alle hier in Flensburg die Entscheidungen treffen.

Wir, das sind die Vereine

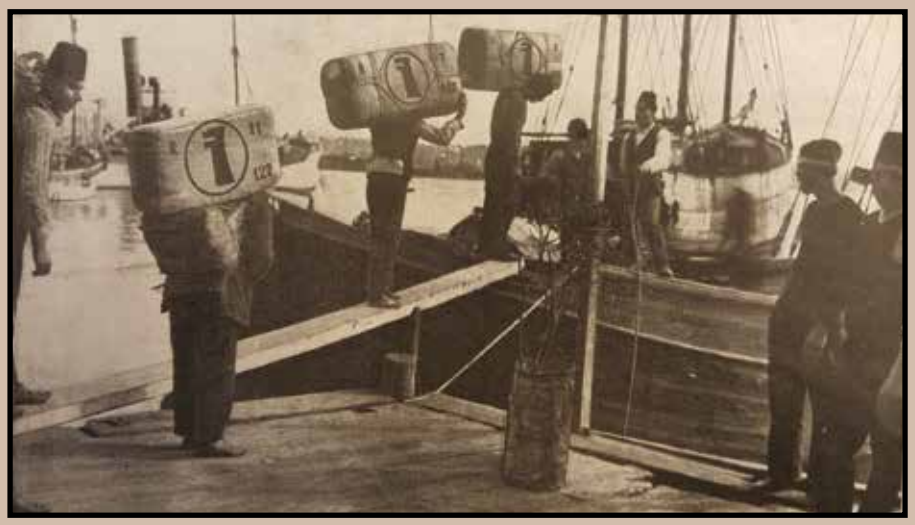
- Museumshafen Flensburg e.V.
- Förderverein der ALEXANDRA e.V.
- Förderverein GESINE und FLENSBURG e.V.
- Klassische Yachten Flensburg e.V.
- Förderverein Flensburger Schifffahrtsmuseum e.V.

zusammen die
HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG gGmbH

STARKER TOBACK

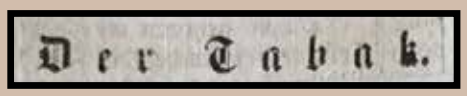
EIN GEMEINSAMES AUSSTELLUNGSPROJEKT DES NATURWISSENSCHAFTLICHEN MUSEUMS UND DES FLENSBURGER SCHIFFFAHRTSMUSEUMS HIER FÜR DIE SEEFAHRT KOMMENTIERT VON SUSANNE GRIGULL

EINE KOLONIALWARE MIT SPÄTFOLGEN



1627 berichtete der kurpfälzische Gesandte Johann Joachim von Rusdorff empört über eine neue Mode in den Niederlanden: „ Ich kann nicht umhin, mit einigen Worten jene neue, erstaunliche und vor wenigen Jahren aus Amerika nach unserem Europa eingeführte Mode zu tadeln, welche man eine Sauferei des Nebels nennen kann, die alle alte und neue Trinkleidenschaft übertrifft. Wüste Menschen pflegen nämlich den Rauch von einer Pflanze, die sie Nicotina oder Tabak nennen, mit unglaublicher Begierde und unauslöschlichem Eifer zu trinken und einzuschlürfen.“[1]

Ein gutes Jahrhundert später, 1766, kommt man in Flensburg allerdings zu einer völlig gegenteiligen Einschätzung. Die Königl. allergnädigst privilegirte Adresse-Contoirs-Nachrichten berichten begeistert „… Der erste, so den Rauchtoback von Indien nach Europa gebracht hat, war der englische Ritter Raghiff, welcher unter Jacobi des Ersten Regierung allererst seinen Landesleuten dieses herrliche Universale mit Nutzen zu führen und gebrauchen lehrte. Der Toback… ist nicht allein ein kräftiges Präservatis wider die Pest und alle ansteckenden Krankheiten, sondern ist auch ein unvergleichliches und zuverlässiges Mittel, das auch Hypocrates oder Galenus uns nichts besseres und sicheres haben vorzuschreiben gewusst, welches der Indianer überaus gesunde und starke Constitution, so allein dem allstetigen Gebrauch des Tobacks zuzuschreiben ist, mit mehrerm genugsam beweiset.
Der Toback stillet den Hunger, lindert Schmerzen und heilet Wunden, reiniget das Gehirn, vertreibt Flüsse, führt die schleimige und ungesunde Feuchtigkeiten ab, reiniget die Luft,, balsamirt den Leib und ist überall ein unvergleichlicher Zeitvertreib in der Einsamkeit. Der Rauch davon gibt uns Anleitung zu vielen schönen Gedanken und erinnert uns, der Welt Eitelkeit und die Vergänglichkeit und Kürze unsers Lebens mit Nutzen zu betrachten…“
Noch Jahrhunderte später markieren derartige Zitate die extreme Polarisierung, die den Tabak bis heute begleitet. Die Genussmittel, die in der frühen



Neuzeit Eingang in die europäische Kultur fanden, die Kolonialwaren, förderten die Ausbeutung menschlicher Arbeitskraft und haben Kaufleute reich gemacht. Sie haben aber auch Lebensstil und Zivilisation beeinflusst und sind bis heute Gegenstand gesellschaftspolitischer Diskussionen und weltwirtschaftlicher Auseinandersetzungen.
Im Vergleich zu den anderen Kolonialwaren gelang es dem Tabak mühelos, sich an neue Lebensräume anzupassen. Er war entsprechend schnell verfügbar. Und in einer weiteren Hinsicht war der Tabak sensationell. Er brachte ein völlig neues Konsumverhalten mit sich. Für das, was man mit dem Tabak machte, fehlten in Europa zunächst buchstäblich die Worte. Der Begriff „Rauchen“ tauchte erst im 17. Jahrhundert auf – da wurde bereits allenthalben munter gequalmt. In Ermangelung anderer Ausdrücke sprach man von Toback trinken, eine Sauferei des Nebels eben.

Und mit dem Trinken kannte man sich in Flensburg ja bereits bestens aus. So hielten auch hier Tabakproduktion, -handel und –konsum mehr oder minder stillschweigend Einzug. Konflikte zwischen Rauchern und Nichtrauchern haben den Tabak offenbar von Anbeginn begleitet – und Nachbarschaftsstreitereien gab es leider wohl auch schon immer. So finden wir 1648 in Flensburg die Klageschrift des im Keller wohnenden Iver Fuhrmann, dem sein über ihm wohnender Nachbar Evert Freymodt „Tobacks trinkent“ nachlässig Asche auf sein Haupt hat fallen lassen, worauf dessen Hut an den Rändern verbrannt sei. Was wiederum eine tätliche Auseinandersetzung zur Folge hatte.

Bis Mitte des 19. Jahrhunderts wuchs die Tabakproduktion zum wichtigsten Industriezweig der Stadt. Rund 400 Arbeiter waren in diesen Jahren in der Tabakproduktion in Flensburg beschäftigt, darunter wie in diesem Gewerbe üblich, auch viele Frauen und Kinder. Jährlich wurden rund 400 000 Pfund Rauch- und Kautabak und bis zu 20 Millionen Zigarren hergestellt. Der Rohstoff stammte zu etwa 40 % aus der Region. Der Rest kam aus Nordamerika und Westindien. Im Hafen von St. Thomas, der

weiter auf Seite 16

ehemaligen dänischen Kolonie in der Karibik, wurde der Tabak umgeschlagen. Die Produkte gingen zum Großteil nach Kopenhagen, aber auch zurück in die dänischen Kolonien.[2]

Tabak wurde also auf Flensburger Schiffen transportiert, nach Möglichkeit auch geschmuggelt und die Kaufleute und Produzenten kämpften nicht nur kreativ gegen ihren natürlichen Feind, den Zoll, sondern machten sich in erbitterter Konkurrenz auch gegenseitig das Leben schwer. Wahrlich ausreichend Gründe, sich einmal in einer eigenen Ausstellung mit dieser wenig beachteten Kolonialware zu beschäftigen. Und außerdem war sich schon Joseph Conrad 1899 in seinem Werk „Herz der Finsternis“ sicher, **„Rauchen? Gibt es einen Seemann, der nicht raucht?“**

Conrad lag wohl nicht ganz falsch: **„Ein rechter Matrose sieht das Land nur als ein Wirthshaus an, wo er dann und wann einzukehren pflegt.**[…] Guter Wind, und doppelte Ration Speck; Taback und Branntwein, so viel er haben will, - und alle seine Wünsche sind befriedigt. Welche Dienste man auch von ihm fordert, er ist immer bereit, wenn man nur den Taback und die Flasche nicht vergisst. Diesen Überredungen kann kein Matrose widerstehen.“[3]

Was schon 1773 als allgemeingültige Charakterisierung des „rechten Matrosen“ Eingang in das Wörterbuch von Krünitz fand, prägt die maritime Ikonographie bis heute. Eine stilechte Kopfbedeckung plus Pfeife – und fertig ist der Seemann! Ein Bart wäre auch nicht schlecht – aber auch ohne geht es. Mag der Abgebildete noch so jugendlich daherkommen: erst die Pfeife verleiht dem Porträtierten die visuelle Botschaft der sittlichen Reife.

Neben alkoholischen Getränken war Tabak das wichtigste Genussmittel des Seemanns und gehörte wie seetüchtige Kleidung oder Werkzeug zur Grundausstattung. Es diente nicht nur der eigenen Erbauung, sondern war an Bord auch eine wichtige Währung und Tauschware. Dass Letzteres in einen Teufelskreis münden konnte, davon berichtet

Verordnung
wegen
Verarbeitung und Verhandlung
des Tobaks
in
den Herzogthümern Schleswig und Holstein
nebst der Herrschaft Pinneberg und
Grafschaft Ranzau.
Christiansburg, den 23sten März 1773.
Kopenhagen,

Sittliche Reife durch Pfeife. Der frisch gebackene 3. Offizier Christian de la Motte, 1962.

Kapitän Peter Hansen (1787 – 1863) aus Arnis selbstgefällig in seinen Lebenserinnerungen: „Die Geschäfte hatten überhaupt einen so günstigen Fortgang, daß ich innerhalb 3 Wochen meine ganze Ladung, bestehend aus 240 Negern, im Schiff hatte. Ich hatte ungewöhnlich billig eingekauft. Unsere Gegen-Tauschartikel bestanden in Taback, Rum, Gewehren, Pulver und altem Bandeisen.“[4]

Von der Rolle

Wegen der Brandgefahr an Bord war das Rauchen von Zigarren unter Deck den Kapitänen und Steuerleuten vorbehalten. Da sich das Rauchen an Deck im Seewind ohnehin eher unbefriedigend gestaltet, bevorzugte der gemeine Seemann Kautabak. Das hatte zusätzlich den nicht zu vernachlässigenden, weil lebenswichtigen Vorteil, in der Takelage beide Hände zur Verfügung zu haben. Auch stellte die Bordwand bei der Entsorgung des überschüssigen Speichels kein Hindernis dar. Bei der Marine wurde übrigens darauf geachtet, dass beim Gespräch mit einem ranghöheren Offizier das Kauen unterblieb. Infolgedessen scheinen sich hier besondere Techniken entwickelt zu haben, dass „gleichzeitig mit dem Abnehmen der Mütze der Brocken Tabak elegant in dieselbe hineingespuckt wurde. Und war die Konversation beendet, kehrten Mütze und Priem mit ein und derselben Bewegung elegant an ihre rechtmäßigen Plätze zurück.“[5]

Unter Priem versteht man ein als Rolle, Würfel oder Stange gepresstes Produkt aus aromatisiertem Tabak. Gewürzt wurde häufig – warum überrascht uns das in Flensburg nicht? - mit Rum.

War der Tabak endgültig ausgekaut, so ließ er sich immer noch trocknen und fand dann als Pfeifentabak seine finale Verwendung. Und wenn selbst diese nur noch entfernt an Tabak erinnernde Substanz an Bord endgültig zur Neige ging, so fanden sich mit etwas Fantasie geeignete Ersatzstoffe. Es gab,, Seeleute, die getrocknete Tintenfischringe kauten, wenn ihnen der Kautabak ausgegangen war. Die beliebteste Mischung sei, … eine Kombination von Tauwerk, Kaffeesatz und die Kruste aus dem Schweinekübel gewesen, klein gerieben und zu gleichen Teilen vermischt. Wenn es auch nicht unbedingt das Aroma von bestem Virginia hatte, so erfüllte es doch seinen Zweck….“[6]

Auf der Kippe

Es bleibt unklar, worin genau dieser Zweck bestanden haben mag. Die vermeintlich belebende Wirkung des Tabaks wurde jedoch weltweit geschätzt. So wurde z. B. noch im 19. Jahrhundert in der britischen Marine Fast-Ertrunkenen über ein Rohr Tabakrauch in die Lunge geblasen. Dieses interessante Verfahren gehörte zu den offiziellen, bewährten Wiederbelebungstechniken des Bordarztes.

Schall und Rauch

Tabak an Bord war nicht nur ein beliebter Stimmungsaufheller und geeignet Leben zu retten, sondern auch eine empfindliche Schiffsladung. Der Flensburger Freihafen-Direktor Wilhelm Rotermund widmete der kostbaren und sensiblen Fracht in seinem Standardwerk „Die Ladung“ daher ein ganzes Kapitel.

Der amerikanische Tabak wurde in Fässern und Kisten verladen, das war ja noch vergleichsweise unproblematisch. Die Deckblätter des Tabaks wurden dagegen in Ballen verladen, die waagerecht gestaut und nicht hoch gestapelt werden durften, um untere Ballen nicht zu beschädigen. Gute Ventilation sollte vor Schimmel schützen. Auch war es angeraten, die Tabaksladung von anderer, womöglich riechender Ladung in derselben Luke fernzuhalten. So weit, so gut.

Bei der Verladung der Tabak-Ballen mahnte Rotermund jedoch höchste Sorgfalt an, denn „Jeder Tropfen Wasser, der die Mattenverpackung eines Tabakballens durchdringt, färbt die Hülle braun, der Ballen gilt dann als beschädigt.“ Sollte der naive Laie hier an das im wahrsten Sinne des Wortes Naheliegende denken, nämlich das Seewasser – oder der Insider identifiziert das möglicherweise im Laderaum auftretende Schwitzwasser als Übeltäter: weit gefehlt! Die eigentliche Bedrohung lauerte in der Verladesituation an sich, denn „Die Lukengäste sind dafür verantwortlich, dass der Eimer mit Trinkwasser für die Kulis an einem absolut ungefährlichen Platze steht, weitab von jedem Tabakballen. Es ist weiter streng darauf zu achten, dass die Kulis nicht auf die Ballen spucken...“[7]

Ach, hätten die Kulis doch nur die virtuose Spucktechnik der Marinesoldaten gekannt - eine geeignete Kopfbedeckung war ja durchaus vorhanden.

Dicke Luft

Der Tabak hat einen Weg vom exotischen Heilkraut über das geachtete Genussmittel zur steuerlich genutzten, aber gesundheitspolitisch problematischen Droge genommen. Ursprünglich von versklavten Menschen angebaut, in Europa überwiegend von Frauen und Kindern weiterverarbeitet, hat dieses ambivalente Genussmittel en passant aber auch alle Stände, Schichten und Geschlechterdifferenzen überwunden. Und den Menschen der Nachkriegszeit darüber hinaus mit der „amerikanischen Zigarette“ ein Gefühl der Freiheit vermittelt.

„Smoking“

Zum Schluss dieser Ausführung noch ein letzter Aspekt. Bevor die Frauen selbst zu den mannigfaltigen Rauchwaren gegriffen haben, haben männliche Raucher fürsorglich die Festgarderobe gewechselt, bevor sie sich in den Rauchsalon begeben haben. Heute trägt der gepflegte Nichtraucher zu besonderen Anlässen einen Smoking, nicht wissend, dass dieses Kleidungsstück eigentlich aus reiner Rücksichtsnahme auf die geruchsempfindliche Damenwelt entstanden ist.

Ja, ein Rauchsalon. Von der in diesem Wort mitschwingenden Eleganz sind die gläsernen Käfige, in denen Raucher heute öffentlich der Ächtung preisgegeben werden, meilenweit entfernt. Rauchen wird – noch - ausschließlich in eigens dafür eingerichteten Zonen toleriert. Gleichzeitig ist die für 2020 erwartete Einnahme aus der Tabaksteuer in Höhe von 14,37 Milliarden Euro unentbehrlicher Bestandteil des Staatshaushaltes.[8]

Hmmm. Im Thema steckt Potential. Ab Herbst 2020 ist es als Ausstellung im Schifffahrtsmuseum zu sehen.

Susanne Grigull

1 *Schivelbusch, Wolfgang, in: Rausch und Realität, 1982, S. 387*
2 *1863: Ausfuhr nach Dänisch-Westindien: 50 Pfund Rauchtabak, 1331 Pfund Kautabak, 3315 Pfund Schnupftabak. Petersen, S. 72*
3 *Krünitz, -Matrose, 1773*
4 *Biographie des Schiffscapitains Peter Hansen von Amalienburg bei Arnis im Herzogthum Schleswig, Flensburg 1989, S. 98*
5 *Wells, S. 16*
6 *Weibust Knut, Deep Sea Sailors, 1969, S. 96*
7 *Rotermund, Wilhelm, Die Ladung, 1930, S. 261*
8 *Kleine Anfrage Bündnis 90/Grüne v. 29.2.2020*

Abb. S.12 unten:
Verladung von Tabak-Ballen, Reemtsma
Abb. S.15 oben, Oluf Samsons Gange, Stadtarchiv

Die ersten Pfähle sind mit der eigenen Ramme gerammt. Wie man sieht, ist das Gelände am Absacken. Das Bohlwerk ist abgängig.

Mitten im Winter. Mit Gummi-Wathosen im Eiswasser. Wir legen recycelte Tragbalken auf die neu gerammten Pfähle. Es geht voran!

40 JAHRE

MUSEUMSHAFEN FLENSBURG · WIE ALLES BEGANN …

Die Gründungsflotte
GULLE · DORA · NORDLYS · GRETA · FRIEDA · ANNA-LISA

Anno 1979 begab es sich aber, dass bei Niro P, im Industriehafen und in Egernsund verstreut, 6 historische Segelschiffe rumlagen. Deren Eigner kannten sich nur entfernt, aber wie es mit dem Küstenklatsch so ist, man wusste, dass in Hamburg Övelgoenne sich ein Museumshafen gegründet hatte. Es war der erste in Deutschland und sowas spricht sich rum. Sogar bis nach Flensburg, und siehe da, irgendwie funkte es. Sollten wir, könnten wir vielleicht auch? Es wurden drei legendäre Stunden im ebenso legendären Gasthaus „Schwarzer Walfisch“ in der Angelburger Straße. Hier wurde am 29. September 1979 Geschichte geschrieben und sauber protokollarisch festgehalten, denn der gewählte 1. Vorsitzende Jürgen Klette, Eigner der ANNA-LISA und seines Zeichens Staatsanwalt, duldete keine Ungereimtheiten.
Die duldete auch der Wirt nicht, denn Rainer Ullrich, Eigner der FRIEDA von HADERSLEBEN hatte aus Hamburg frische Krabben „für alle“ mitgebracht, die ganz locker auf Zeitungspapier nebenbei gepuhlt wurden und deren Schale man im Papierkorb entsorgte. Dies führte zu einem mehr oder eher weniger eleganten Rauswurf, womit der Gründungsakt seinen Abschluss fand.

Naiv, naiv …

Damit war zwar der Verein gegründet und auch seine Zielsetzung definiert, nämlich Flensburg mit einem Museumshafen zu beglücken, doch die Vorstellung war vergleichsweise naiv, denn Flensburg hatte gerade eine Flurbereinigung durchgeführt und den Innenhafen „bereinigt“. Selbst der FSC hatte den Innenhafen verlassen müssen. Man wollte den Hafen ganz der Berufsschifffahrt widmen, deren Boom man voraussah. Und da kamen wir mit unseren alten Kähnen und wollten rein … zzz…

Sandalengesindel

Manchmal hilft Naivität. Es entstand natürlich als erstes ein ordentliches Vereinslogo, das Rainer Ullrich, Eigner der FRIEDA grafisch professionell gestaltete. Und wir waren uns einig, wir wollten uns ja nicht nur um alte Segelschiffe kümmern, sondern um alle alten Wasserfahrzeuge. Auf der Hafenostseite vergammelte die ALEXANDRA und sie fand wie selbstverständlich sofort Platz in unserem Logo, obwohl die damalige Stadtpräsidentin sie durch den Schneidbrenner gehen lassen wollte. Da taten sich natürlich Probleme auf. Im Rathaus beobachtete man unser Treiben argwöhnisch und es machte der Spruch von dem „langhaarigen Sandalengesindel“ die Runde. Es war klar, im Rathaus hatten wir keine Hilfe zu erwarten. Darum waren wir uns einig: „Wir müssen die Flensburger für unsere Sache gewinnen“
Schnell war klar, wir wollten den Hafen mit alten braunen Segeln füllen, dem Traum von Piraten, Fernweh und Abenteuer, das ist es, was in die Herzen geht.
Also ein Altschiffstreffen. Und wie nennen wir das? Auch das war schnell klar. Kappeln hat Heringe, Glückstadt hat Matjes, wir haben Rum. Und schon war der Name dieses Schiffstreffens geboren. Wir wollten eine „Rum-Regatta“ veranstalten. Unser Vorsitzender Jügen Klette schrieb sich die Finger wund. Handschriftlich gingen mehrseitige Briefe an alle Eigner historischer Schiffe, die wir kannten. Wir versuchten auch verzweifelt einen Wirt zu finden, der bereit war einen kleinen Bier- und Wurststand aufzubauen, doch nur Kurt Bonde aus Gremmerup fand sich bereit. Dann geschah das große Wunder: 32 alte Segelschiffe liefen zur ersten Rum-Regatta in den Flensburger Hafen. Die Flensburger waren begeistert! Das Tageblatt füllte mehrere Seiten mit wunderbaren Bildern und die Flensburger bekamen eine Ahnung davon, was sein könnte …

Meuterei

Wir waren auch begeistert und es war klar, das müssen wir wiederholen! Doch zunächst gab es ganz in der Tradition idealistischer Vereinsgründungen interne Probleme. Unsere Vereinssatzung wurde wohl nicht umsonst von ihrem Schöpfer „Ermächtigungssatzung“ genannt. Sie sicherte dem Vorstand Handlungsfreiheit, ohne viel fragen zu müssen. Er empfand sich als Kapitän, handelte als Kapitän und die Mannschaft meuterte. Sie fand fand einen neuen Kapitän, der demokratischer handeln sollte. Dies war Ulrich Jochimsen, Eigner der GULLE, auch Visionär und Spezialist für Kommunikation. Er hatte Drähte ins Rathaus. Wie gesagt, wir waren naiv, aber es fanden sich durchaus Menschen, die unseren Vorstellungen folgen konnten. Einer dieser wichtigen Menschen war der damalige 2. Bürgermeister Paul Hertrampf. Er bemühte sich für uns.

Der große Deal

Die Stadt hatte bereits an der Ostseite der Hafenspitze die verrostete Kaimauer mit einer dicken Steinpackung anschütten lassen und damit für die Schifffahrt aufgegeben. Das

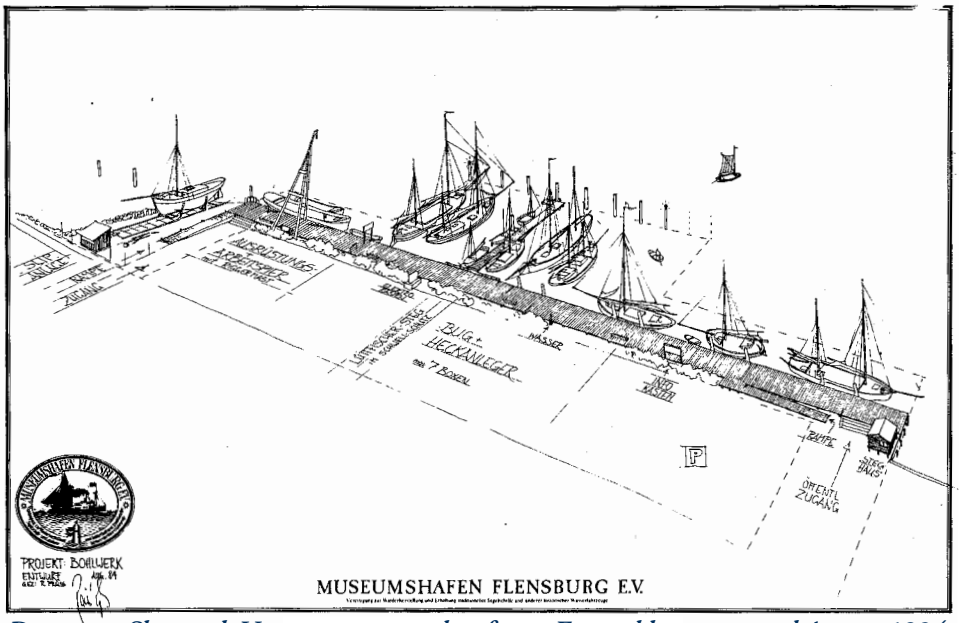
gleiche sollte mit dem alten Bohlwerk auf der Hafenwestseite passieren. Es war „abgängig“, wie es in der Sprache der Wasserbauer heißt. Unsere Argumentation: „Liebe Stadt, überlasst das Bohlwerk uns. Wir richten es uns mit Eigenmitteln her und ihr spart 30.000 DM für das Anschütten“. Dieser Argumentation konnten sich die Herren mit der Nickelbrille und dem spitzen Bleistift wohl nicht entziehen. Große Freude. 1982 hatten wir den Vertrag für „unseren Museumshafen“.

Ja, und jetzt?

Wie war das doch mit der Naivität? Das Bohlwerk war abgängig, das heißt, es brach langsam zusammen. Die Stadt war froh, dass sie es los war und wir hatten ein Problem.
Wenn man „römisch-katholisch“ die Schiffe festmacht, d.h. im rechten Winke zu einem Kai liegt, wie man es auch in Sportboothäfen sieht und wie es durchaus in Flensburg früher üblich war, dann braucht man keinen Kai. Man braucht nur einen Laufsteg und mit großem Abstand eine Reihe von Pfählen. Geld für Pfähle hatten wir nicht. Pfähle sind teuer. Was tun?
An der alten Eltro-Brücke (Fahrensodde) standen solche Pfähle ungenutzt im Wasser. Also „Recycling“. Mit Sauerstofflanzen konnten wir sie rausspülen. Die ersten tragenden Balken holten wir uns Ende 1983 von einem Abbruchunternehmen. Dann entstand im August 1984 die erste Skizze wie es aussehen könnte (siehe oben).

Aber alles in Eigenleistung? Nein, das hätten wir wohl nicht geschafft mit den paar Leuten. Auch wenn wir schon viele fördernde Mitglieder hatten, aber die Beiträge reichten hinten und vorne nicht.

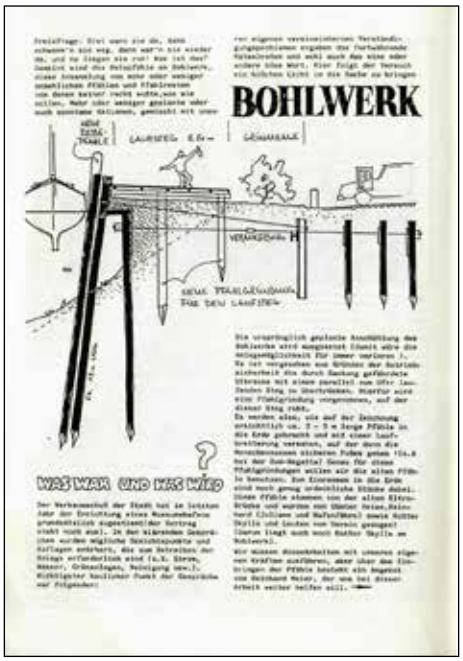
Die ersten Pfähle sind gerammt … Vorne GRETA und BELLIS.



Die ersten Skizze als Vision zu einer zukünftigen Entwicklung entstand August 1984

Das HAFENBLATT

Ein Verein lebt auch davon, seine Ziele mitzuteilen, Freunde und Förderer zu finden, seine Erfahrungen weiterzugeben, also zu kommunizieren. Wir luden dazu die Flensburger zu Info-Veranstaltungen ins Flensborg Hus ein und oft kamen weit über 100 Neugierige. Viele wurden fördernde Mitglieder und immer mehr Menschen verstanden was wir vorhatten.



HAFENBLATT Nr. 1, das alte Bohlwerk

Dazu entstand Ende ’83 das erste HAFENBLATT, Format DIN A5, mit Schreibmaschine getippt, Layout aufgeklebt, vornedrauf eine Federzeichnung, dann alles auf den Thermokopierer (den gab es damals schon), alles per Hand gefaltet und dann in kleiner Auflage verteilt. Das alles half.

Äktschn …

Und es geschah ein Wunder. Wir bekamen Hilfe, denn der Staat hatte ABM erfunden, sog. Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen. Wir konnten mit diesen Fördermitteln zwei Halbtags-Arbeitskräfte einstellen, die mit einer aus einem uralten Bagger umgebauten Ramme die Pfähle rammten. (siehe Foto unten links).
Und den Rest kennen noch viele Flensburger. Die 5 cm dicken und 20 cm breiten Laufbohlen für das ca. 190m lange neue „Bohlwerk“ konnte man symbolisch für 28 DM kaufen. Man erhielt dafür die Anfangsbuchstaben seines Namens eingeschnitzt und konnte sich so verewigen. Flensburg hatte in der Werkkunstschule oben im Museum eine Bildhauerabteilung, wo schon Emil Nolde gelernt hatte. Die jungen Schüler schnitzten auf dem Holm und es wurden in vielen Aktionen nach und nach alle Bohlen verkauft. Mitte 1985 war schon alles fertig.

Es geht voran

Die Rum-Regatta etwickelte sich zu einem großen Event. Plötzlich waren es über 60 Schiffe, die aus Deutschland und Dänemark aufkreuzten und plötzlich zeigten auch ganz viele Wirte Interesse, ihr Bier und ihre Wurst zu verkaufen. Wir luden auch maritime Handwerker ein. Der Hafen war voller alter Schiffe und die Skipper kamen von weither angereist. Die Rum-Ragatta war schon nach zwei Jahren zu einer Institution geworden.

Nichts als Vorschriften

Plötzlich zur 3. Regatta wollte die Stadt an uns verdienen. Wir sollten für die Nutzung

Rum Regatta 1984 am alten Bohlwerk. Die neuen Pfahlköpfe gucken schon raus. Hier liegen 11 Schiffe mit 6 Hai-Kuttern im „Päckchen“.

des Geländes bezahlen. Man wollte uns auch vorschreiben, auf den Bierausschank aus Gläsern zu verzichten und auf Plastik umzusteigen. Das lehnten wir ab. Wir schufen für Flensburg in ausschließlich ehrenamtlicher Arbeit ein großes Hafenfest und es gab nur Vorschriften. Da sagten wir ok, wir machen hier das Sommertreffen der „Freunde des Gaffelriggs“, das können wir auch woanders machen. Wurstbuden ohne Schiffe. Wir besorgten uns einen großen Treckerreifen, schäumten ihn mit Bauschaum aus, verankerten ihn in der Egernsunder Bucht und 60 Schiffe lagen mit Buganker und langer Heckleine sternförmig um den Reifen herum. Das hatten wir dem Risør Træbådfestival in Norge abgeguckt. So konnte man im Kreis von Schiff zu Schiff gehen. Günther Heise hatte seine vierkante JULIANE, die „MS Vierkant“, eine kleine, knallrote ehemalige Watten-Autofähre als schwimmendes Festzelt für die Regatta-Party verankert. Es war ein großes Vergnügen und im Rathaus begriff man.

Traum und Trauma

Wir träumten natürlich auch von einem eigenen Vereinshaus und wieder mit Hilfe von Paul Hertrampf konnten wir eine Ruine im Herrenstall erwerben, deren Wände nur durch die Tapete zusammengehalten wurden, aber die Lage war super!
Doch wieder gab es Probleme.
Wir erfuhren alles, was der Verein vorhatte und wo er politisch stand, ungefragt aus der Zeitung. Wieder gab es Meuterei. Wir wählten neu. Der abgewählte Vorsitzende versuchte mit Hilfe einer einstweiligen Verfügung seine Abwahl zu widerrufen, aber der Richter fragte nur, ob wir uns einig wären. Das waren wir.
Und langsam begann eine neue Zeit. Wir waren ziemlich individuelle Typen. Das ging quer duch alle politischen Meinungen, alle Berufe und ökonomischen Möglichkeiten. Doch wir hatten uns zusammengerauft und jetzt ging es Schlag auf Schlag.

1984, 700 Jahre Jubi

Das Stadtjubiläum stand bevor. Olaf Cord-Dielewicz war OB und es musste ein Konzept für ein riesiges Hafenfest her.
Die ganze Küste war gesperrt. Ich konnte in vielen Telefonaten viele meiner MusikerkollegInnen wie z.B. Lydi Auvray dazu bewegen, ohne Honorar aufzutreten. Wir boten ihnen stattdessen eine Segeltour. Diese Tour auf meiner BELLIS infizierte u.a. auch einen Musiker aus Hildesheim. Er beschloss umzuziehen und ein Schiff zu bauen. Es hieß DIE ZWEI SCHWESTERN und der Musiker war Üze Oldenburg.
Um dem 750-Jubiläums-Hafenfest eine besondere Größe zu geben, hatte Paul Hertrampf es geschafft, die „Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer“ zu ihrem Jahrestreffen nach Flensburg zu locken.
Das wahnsinnige Endergebnis hieß: Über 400 Schiffe im Hafen und OB Dielewitsch übernahm eigenhändig die Preisverteilung im zünftigen Fischerhemd mit rotem Halstuch. Wir aber wollten nie wieder so groß.

Die Preisvergeudung

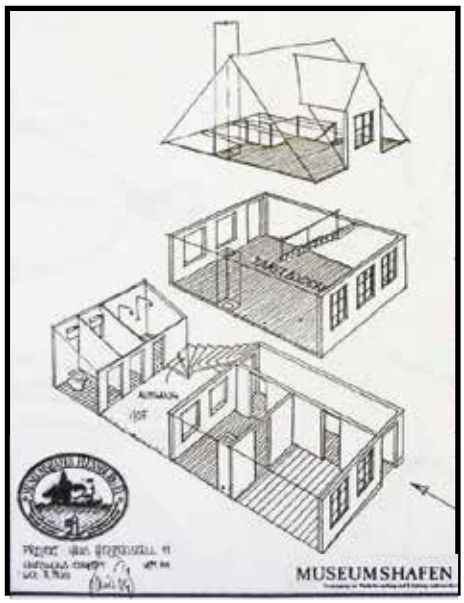
Leider hatten wir nicht genug Preise. Dass Zinnteller langweilig sind, hatten wir schon begriffen und begonnen, maritime Nutzteile wie selbstgeflochtene Fender zu verteilen. Aber jetzt fehlte plötzlich ein Preis. Gerüstbauer Toni Potratz war uns immer hilfreich gesonnen. Er hatte ein altes Lager am Hafen. „Vielleicht findet ihr da was“. Da lag nur Müll, aber in einer Ecke auch ein altes Pferdegeschirr. Grübel-grübel. Auf den Flüssen wurden Schiffe doch getreidelt, d.h. von Pferden oder Frauen (!) gezogen. Also könnte man den Sattel als maritimes Element mit etwas Humor an den Mann bringen. Das Volk johlte und es war der Beginn der Preisverschleuderung. Das bedeutete auch, Wochen vorher über Flohmärkte zu ziehen, um irgendwelche schrägen Gegenstände aufzutreiben, aber es wurde zu einem Kern der RumRegatta.

Und das pinke Barbie Schiff geht an …

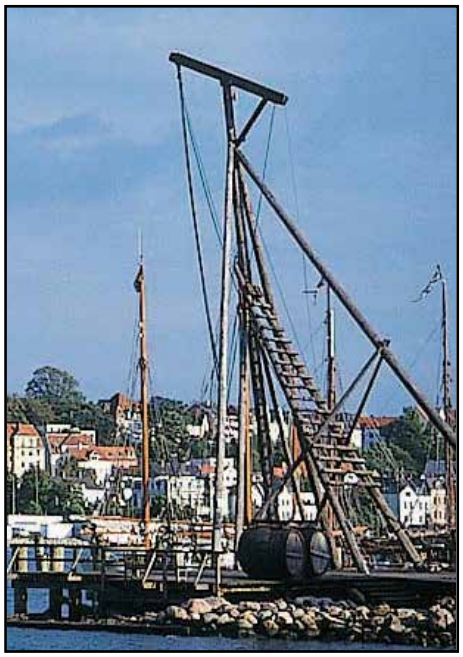
Das „Clubheim“

1985 begannen wir auch mit der Sanierung des ziemlich heruntergekommenen Hauses Herrenstall 11. Wieder in Eigenleistung. Und wir waren schon gut vorangekommen. Doch dann wurde ’86 das Nachbarhaus über Nacht „warm abgerissen“ und wir brannten mit ab.

Frust und ziemliche Verzweiflung auf ganzer Linie, hatten wir doch Wochen auf der Baustelle zugebracht, um jetzt wieder von vorne anfangen zu müssen. Doch die Flensburger Sparkasse gab uns Kredit und wir konnten mit Städtebau Fördermitteln zusätzlich zur Eigenleistung Handwerker beschäftigen. Architekt Povl Leckband half, so dass wir letztendlich 1989 einziehen konnten. Trautes Heim, Glück allein! Aber ein Heim mit Besonderheiten. Unten eine Kneipe, in der Mitte der sogenannte Beulensaal (wegen der niedrigen Deckenbalken) und unterm Dach ein kleines Büro. Weil man zum Klo 4m quer über den Hof muss, darf das keine Kneipe sein, sondern ist eine „Trinkstelle“. Verkaufen dürfen wir da auch nichts, aber man kann für sein Bier ja auch spenden.



1988, Herrenstall 11, Die Fassade ist dran.



Der historische KRAHN von 1726

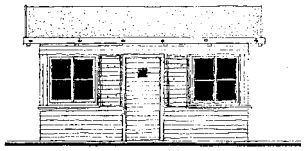
Eigentlich benötigten wir einen Riggermast, also einen Kran, um unsere Masten zu ziehen und zu setzen. Da wir ein Traditionsverein sind, gingen wir davon aus, dass es historische Vorbilder gibt und tatsächlich, die damalige Leiterin des Schifffahrtsmuseums, Dr. Jutta Glüsing, war uns freundlich verbunden und sie wurde fündig. Es gab alte Stiche, aber auch ein Foto von vor 1890. Die Aufnahme einer Plattenkamera. Die Glasplatte war hochauflösend, so dass ein etwa 8mm großer Auschnitt auf DIN A5 vergrößerbar war. Das wurde ’85 die Grundlage unserer Zeichnung. Der Prüf-Statiker hatte schon einen Computer. Irgendwann rief er an und meinte: „Das Rechnerprogramm ist noch nicht durch, aber wir sehen schon, was am Ende rauskommen wird. Da steht Nein! Wir haben das Programm abgebrochen und schreiben in das Prüfprotokoll ’Statik durch historische Nutzung nachgewiesen“. Soche Helfer braucht man. Wir konnten also bauen, aber ohne Geld?

DANFOSS feierte die Produktion des 200millionsten Kompressors und man wollte den Flensburgern was Gutes tun. Es gab mehrere Alternativen, von einem Gemälde für das Museum bis zu der Neuerrichtung der historischen Brunnenanlage auf dem Südermarkt. Dazu befragte man die Flensburger und siehe da, die Flensburger liebten den Museumshafen. Wir gewannen das Rennen und erhielten von DANFOSS 50.000 DM. Wahnsinn! Wir konnten unser Glück gar nicht fassen. Das sollte locker reichen.

Die Pfähle kamen ’87 aus dem Forst bei Wassersleben und als der KRAHN stand, kam die Rechnung. Doppelt so teuer! Horror! Und ein völlig verzweifelter Wolf-Rüdiger Kuhnke, unser Schatzmeister. Die stählerne Gründung hatte durch immer neue Probleme mit dem schlammigen Grund alles aufgefressen. Zwischendurch aufhören konnte man nicht. Und so musste die Flensburger Sparkasse wieder herhalten. Ohne Wedegärtner und ohne Frerich Eilts hätten wir das alles wohl nicht geschafft. 1991 stand er. Danke!

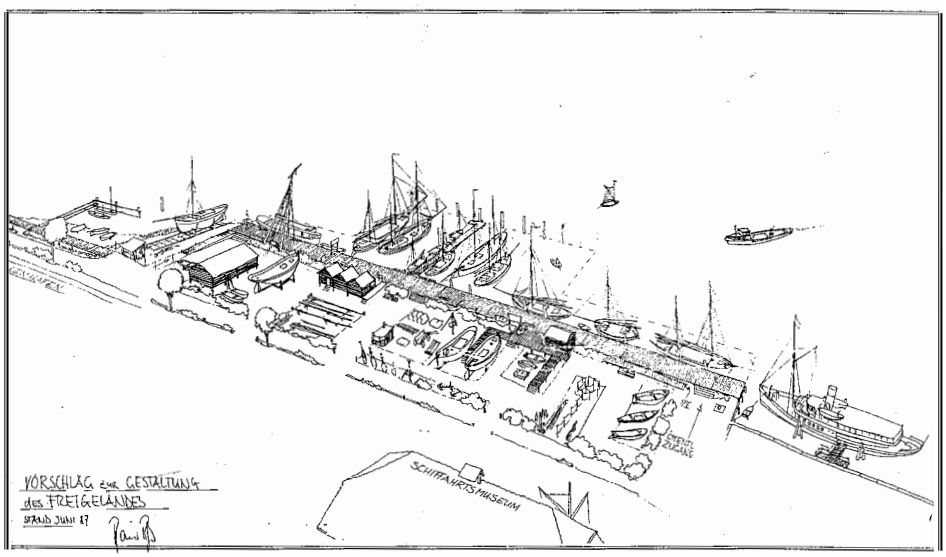
Die Wachhütte

Am Bohlwerk gab es indessen nächtliche Randale. Der Disco-Betrieb im ehemaligen Uldall-Gebäude brachte Gefährdungspotential. Die am Kiost billig eingekauften Schnapsflaschen wurden unter dem Bohlwerk auf den Trägerbalken gelagert und zum Vor- oder Nachglühen ging es zu den Schiffen, da konnte man Pirat spielen und Schiffe losschmeißen oder Bierflaschen-Zielwurf veranstalten. Wir mussten in langen Nachtschichten frierend Wache gehen.



Schnell zeichnete GRETA Miteigner Christian Steip eine kleine Wachhütte, die ’87 fertig war. Nach Jahren beruhigte sich das Disco-Geschehen und heute ist die Wachhütte Ben‘s Fuschbude. Aber wir haben in dieser Hütte endlose Nächte verbracht, um Schlimmeres zu verhindern, denn manchmal trieben nebeneinanderliegende sog. Päckchen von bis zu drei großen Schiffen frei mitten im Hafen rum.

Die Einladung für D/DK, alles handgemacht



1985, erste Skizze zu einer Werft, 1987 erweitert um Lüttfischerhafen und ALEX-Platz.

Ideen, Ideen…

Wir entwickelten uns rasant. Eine Slippanlage, um unsere Schiffe für die ständigen Überholungsarbeiten aus dem Wasser zu holen und den Menschen zu zeigen, was die für schöne Bäuche haben, fand sich ja schon auf der ersten Zeichnung. Eigentlich brauchten wir auch einen Arbeitsbereich mit Halle und Maschinen, Außenlager für Masten usw., also irgendwie eine kleine Werft. Und vielleicht auch ein Freiluftgelände, um maritime Objekte wie Fischereizubehör, Tonnen usw. zu zeigen. Und so wurde der Busparkplatz 1985 auf der Skizze mit all diesen Dingen bevölkert, eine richtige Werft.

Eigentlich brauchte man für die kleinen Beiboote, Jollen und Fischerkähne eine eigene Liegemöglichkeit, denn der zwischen den Dickschiffen mal gezeichnete Schwimmsteg schien irgendwie nicht die Lösung zu sein. Im Schiffahrtsmuseum stand ein altes Hafenmodell, dort zeigte sich auch ein kleiner Jollenhafen für Lüttfischer. Die Boote wurden z.T. auf den Strand gezogen. Und so erweiterte ich die perspektivische Skizze um einen Jollenhafen im Norden bei der Wasserschutzpolizei. Eigentlich müsste die ALEX auch auf der westliche Hafenseite ihren Platz finden, also zeichnete ich sie dazu.

Die erstmalige Veröffentlichung der Zeichnung 1987 hatte Folgen: Die Leute fragten, wieso liegt denn die ALEX noch drüben, ich denk, die soll hier liegen? Und wann beginnen denn die Arbeiten an der Werft? Andre wiederum hielten das ganze für völlig weltfremden Spinnkram. Das Tageblatt nannte es einmal „maritimer Sperrmüll“. Aber jeder darf ja denken was er will und jeder darf auch umdenken.

1985. Das neue Bohlwerk ist fertig, Gaffelmarkt auf dem P-Platz, heute Museumswerft.

Die AGDM

Natürlich haben wir neben dem allen auch fix gesegelt, das macht Spaß, aber der Erhalt der Schiffe machte nicht nur Spaß sondern bei notwendigen jährlichen Werftaufenthalten auch immense Kosten. Dafür nahm der eine oder andere auch mal ein paar zahlende Gäste mit, die die Last etwas milderten. Ein ziemlich rechtsfreier Raum. Holland hatte da schon harte Regelwerke und EUROPA formierte sich, so dass man bei einiger Voraussicht davon ausgehen konnte, dass irgendwann dunkle Wolken aufziehen würden. Wir riefen 1986 die 5 existierenden Museumshäfen nach Flensburg zusammen. Rainer Ullrich schuf wieder ein Logo und einen Briefbogen. Niemand brauchte „noch'n Verein“, aber wir wollten als verhandlungsfähige Organisation wenigstens existieren und nannten das ganze hochtrabend respekteinflößend ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER MUSEUMSHÄFEN, AGDM.

Und tatsächlich, es dauerte nur wenige Jahre, dann ging es los. Einschneidende Regeln sollten die Altschiffsszene als gewerblich einstufen. Und man staune, das Verkehrsministerium akzeptierte uns mit dieser überaus seriösen Institution als Verhandlungspartner.

Als Unterorganisation wurde die GSHW formiert, die „Gemeinsame Sicherheitskommission Historischer Wasserfahrzeuge“ und nach langen Verhandlungen schuf der Bund zwischen den bisher einzig existierenden Klassen „Sportboote“ und „Berufsschifffahrt“ eine völlig neue Klassifikation, die „Traditionsschiffe“. Das ist immer noch einmalig in Europa. Es gibt natürlich starke Auflagen, denn es geht um Sicherheit, aber das muss sein. →

Die Rettung scheint zu funktionieren…

In Glücksburg, RYVAR, ACTIV, SEELØER, NORDEN, BODIL, CARMELAN und hinten FRIEDA

APFELFAHRT

Mit der Apfelfahrt begannen wir schon gleich 1980. Der Grund? Wir hatten doch selber sog. „Appelkähne“ in unseren Reihen. Die hatten früher die Äpfel aus der ursprünglichen Apfelregion Angeln geholt und der „Grafensteiner“ Apfel verweist noch direkt auf seine angestammte Herkunft. Die Herbsternte wurde früher direkt am Kai von den Schiffen verkauft. Außerdem, so war der Gedanke, muss man denn die Äpfel um die halbe Welt heranschaffen, wo sie doch direkt vor der Tür wachsen? 1980 war diese Idee noch nicht populär und wir mussten mit historischen Fotos die Tradition nachweisen. Die Apfelfahrten wurden ein voller Erfog. Wir segelten nach Glücksburg. Dort stand der Pferdewagen mit den Apfelkisten und dann wurde in Hand-zu-Hand Kette umgeladen. Die Touristen machten begeistert mit. Inzwischen hat die dänische Stadt Gråsten/ Grafenstein die Idee aufgenommen.

GROGTÖRN

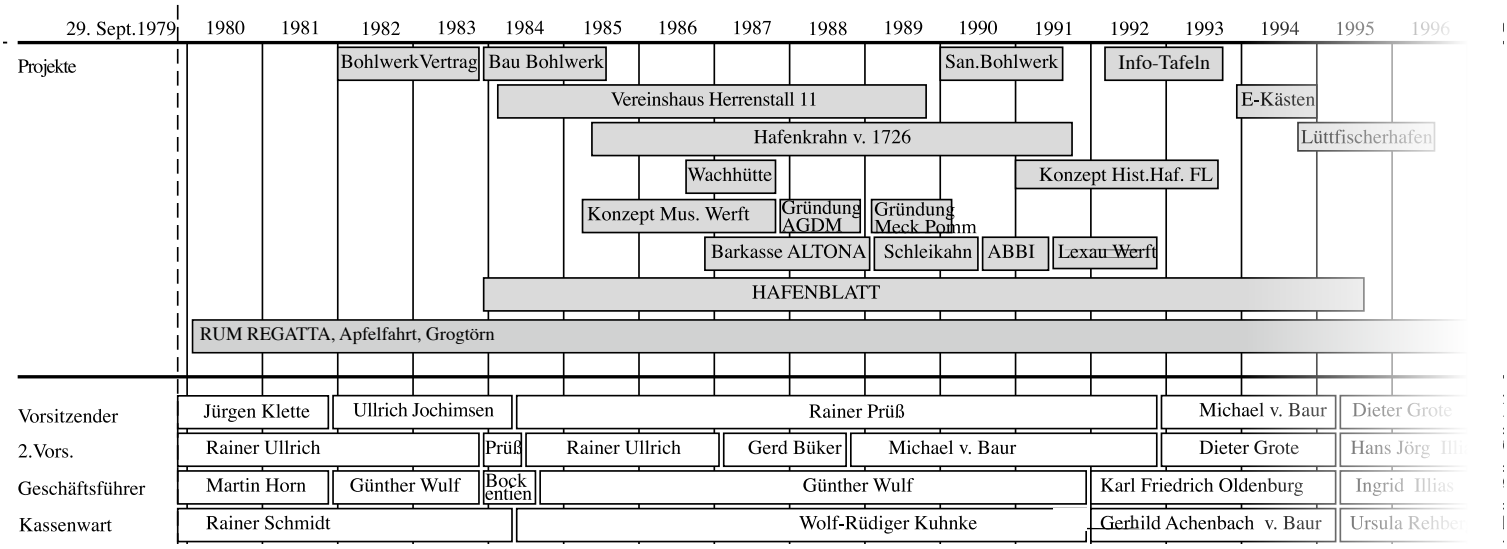
Im gleichen Jahr ’80 schufen wir auch den Grogtörn. Er war nach der Gründung als Signal gedacht, denn viele Segler in den Seglervereinen meinten, wir hielten uns für etwas Besonderes und wollten mit denen nichts zu tun haben. Nein, während der Rum Regatta wollten wir gern für die Fotografen eine bereinigte Szenerie, aber sonst? Es erging herzliche Einladung an alle, die ihre Schiffe am 2. Weihnachtstag noch im Wasser haben, inklusive Paddelboote und allem, was schwimmt. Oft war es bitterkalt. Da hilft nur ein heißer Grog der an der Wachütte heiß gemacht wurde.

1989

Am 9. November 1989 fiel die Mauer. Drei Tage später standen 2 Professoren der Uni Greifswald vor der Tür. „Ihr seid das Aushängeschild der Museumshäfen. Wir haben alles genau beobachtet und wir müssen die Gunst der Stunde nutzen um bei uns auch einen Verein zu gründen. Keine Ahnung wie das alles geht, ihr müsst uns helfen.“ Das taten wir. Auf dem Achterdeck des in Stralsund aufliegenden Arbeiter-Kreuzfahrtschiffes FRITZ HECKERT gründeten wir in finsterer Nacht bei heftigem „Pommersch Duunsuupen“ mit aus Fruchtsirup und Apotheken-Alkohol gemixten Getränken die „Traditionssegler-vereinigung Mecklenburg-Vorpommern“. Gleich im Frühjahr liefen wir mit unserer Museumsflotte nach Greifswald zum Wieker Fischerfest aus, nicht ohne ein Fass Karbolineum für die berühmte, aber dringend pflegebedürftige Wieker Ziehbrücke mitzubringen. 5 ostige Zeesboote kamen daraufhin den langen, stürmischen Weg über die Ostsee, um mit ihren offenen Booten an der Rum Regatta teilzunehmen.

Das Bohlwerk aber ging langsam in die Knie. Alles sackte und rutschte weg. Eine Sanierung stand an, aber wie?

Die Stadtwerke als städtische Tochter sprangen ein. Alles wurde gerichtet und erneuert. Es zeigte sich, dass die Haltbarkeit solcher Bauwerke begrenzt ist.



Wie alles begann ...

1998 Der neue Lüttfischerhafen am Nordende.

Ausblick

Es zeigten sich auch andere Probleme. Zur Rum Regatta hatten wir '86 bis '89 auch Dampfer eingeladen, aber alles wurde zu groß. Als die Rostklopfer die ALEX weitgehend restauriert hatten, organisierten sie '91 das erste eigene DAMPFRUNDUM und das etablierte sich in kürzester Zeit.

Es kamen auch immer mehr klassische Yachten zur Rum Regatta, so dass wir ab 1990 sagten, ihr könntet doch eigentlich auch eure eigene Veranstaltung machen. Oliver Berking nahm die Anregung auf. Holte sich Rat, wie wir das bei der Rum-Regatta machen und dann gab es 1995 das erste „Flensburg Classics".

Doch der gesamte Arbeitsaufwand wurde immer umfangreicher und so entstand 1992 die erste Skizze eines Overheads. Er sollte die Vereinigungen der älterwerdenden „alten Säcke" bündeln, um die überbordende ehrenamtliche Arbeit wenigstens teilweise zu professionalisieren. Das war wohl zu früh gedacht. Es stieß auf erheblichen Widerstand, denn die zu beteiligenden Vereine hatten Sorge, ihre Selbständigkeit zu verlieren.
Uwe Kutzner hingegen fand 1996 die Idee mit der skizzierten Werft gut und fragte, ob er das realisieren dürfte. Er durfte und man kann es sich ansehen.

Wechsel auf der Brücke

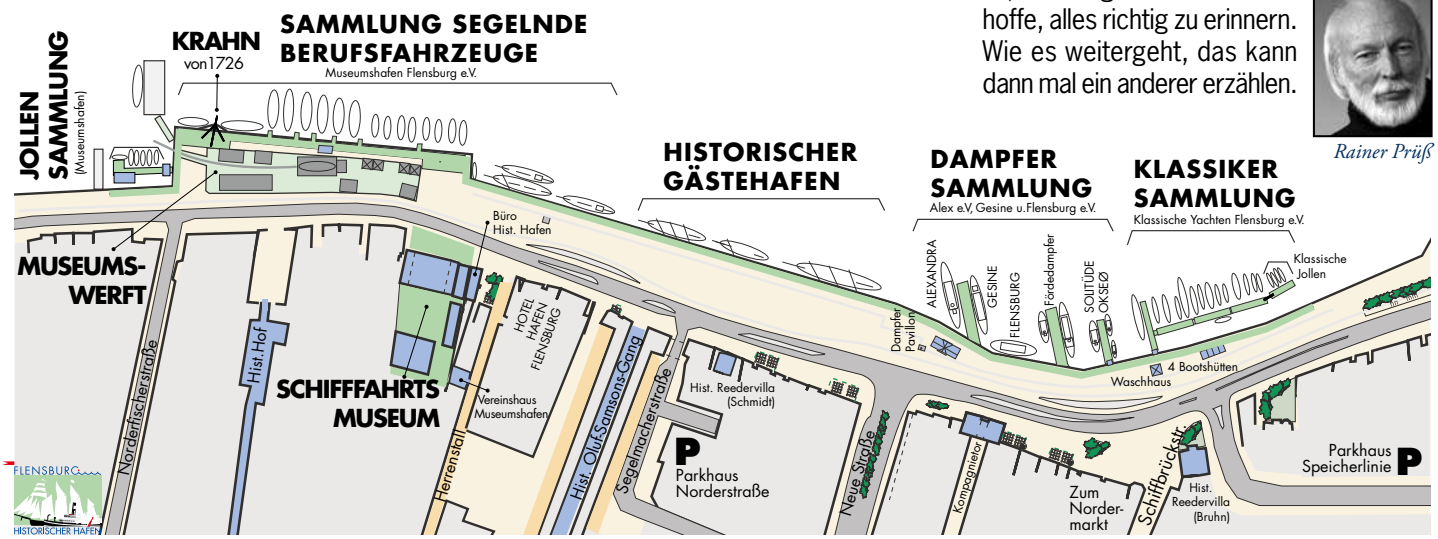
1991 und '92 strichen wir nach über zehn Jahren konzipieren, steuern und ackern die Segel. Wir, das war unser langjähriger Schatzmeister Wolf-Rüdiger Kuhnke und „Günthi", wir waren ein eingespieltes Team, aber jetzt sollten mal andere ran. Man war ja weiter dabei und konnte doch wie jedes andere Mitglied auch aus der zweiten Reihe das eine oder andere realisieren helfen. So z.B. 1994-96 den Bau des Lüttfischerhafens am Nordende des Bohlwerks.
JACOB CEMENT hatte als Sozialprojekt den historischen Frachtsegler UNDINE nach Nordschweden geschickt, um dort Holz zu holen. Das konnten wir unterm KRAHN an des regionale Holzhandwerk zu absoluten Höchstpreisen versteigen. Boy Meesenburg von JACOB CEMENT rundete auf und wir bekamen glatte 25 Tsd.DM. Zwei Jahre später legte Martin Meesenburg von gb Meesenburg nach, spendete Holz und Werkzeuge, und die Lehrlinge aus dem Ausbildungszentrum Bau der Handwerkskammer bauten die drei Hütten für den Steg des neuen Lüttfischerhafens. Perfekt. Und danke! Die Jollen hatten endlich ihr Zuhause gefunden und besonders freute sich die Waldorfschule, der wir die Jolle MINNA ROEDER überlassen hatten.

Auch die nachfolgenden Vorstände hatten genug Arbeit, denn der Bau des Lüttfischerhafens und der Hütten mussten organisiert werden. 1999 stand der Neubau des Bohlwerks durch die Stadtwerke an, der KRAHN wurde immer wieder marode, und so gibt es auch in Zukunft genug zu tun, denn nichts passiert von alleine und Dinge und Strukturen zu erhalten ist mindestens so aufwendig wie Neues zu schaffen.

Gerd Büker organisierte als einer der Galionsfiguren des Vereins noch bis 2017 die Wasserseite der Rum Regatta.
„Günthi" Wulf gründete 2005 gemeinsam mit Altvorderen den Verein Klassische Yachten Flensburg, der mit inzwischen über 20 Booten das dritte Standbein der konzipierten Sammlung bildet.
2004 durfte ich das skizzierte Gesamtentwicklungskonzept dem damaligen Wirtschaftsminister Bernd Rohwer vorstellen. Er meinte wörtlich in die Runde der obersten Flensburger Verwaltungsvertreter: „Wir wären doch mit dem Klammerbeutel gepudert, wenn wir das nicht realisieren". Mit diesem Anstoß folgte 2008 auch endlich die überfällige Gründung der HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG gGmbH, des Overheads, in dem Frank Petry und Heidi Breuer seit 2012 super ihre Arbeit machen und den Vereinen alles mögliche abnehmen.

Nach 40 Jahren ist die gesamte Sammlung historischer Wasserfahrzeuge auf über 50 Schiffe angewachsen. So betrachtet beginnt mit der Gründung des Museumshafens alles, was in Flensburg um alte Schiffe geht. Wir haben in Flensburg eben die maritime Kompetenz für Alt und Neu.
Und es gäbe natürlich noch viel zu erzählen, man könnte ein ganzes Buch füllen. Allein über die Rum Regatta gibt es ja schon eins. Doch die Überschrift dieses Lobgesanges zum 40er Jubiläum lautet „Wie alles begann."
Ja, so begann es und ich hoffe, alles richtig zu erinnern. Wie es weitergeht, das kann dann mal ein anderer erzählen.

Rainer Prüß



und wohin es sich entwickelte ...

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

Fofftein...

Na, wo mag das sein? Dieses Foto wurde aufgenommen am alten Standort der Werft. Das kleine Foto gibt für Flensburger den Überblick. Das Schwimmdock liegt direkt am Kai der jetzigen FFG, der Flensburger Fahrzeugbau Gesellschaft, also auf Höhe der Walzenmühle. Wenn die alten Gebäude da nicht am Ufer stünden, könnte Roberto Gavin direkt auf dieses Dock sehen. Ein zweimastiges Frachtschiff hat eingedockt und neben dem Dock hat offenbar ein kleines Marineschiff festgemacht. Es könnte ein Schnellboot sein, man kann noch ein N50 identifizieren. Weit weg im Bildhintergrund sieht man auf der Landzunge schon Kräne stehen. Hier arbeiten Bagger und Barkassen offenbar am Umzug der Werft. Auf diesem Spitzengrundstück steht heute die große »Garage« der FSG, in der neben anderen Schiffen immer noch die größten RORO Fähren Europas entstehen. Im Vordergrund am Ausrüstungskai liegt ein größerer hölzerner Segler. Alles ist noch ganz traditionell gebaut mit Schwanenhälsen im Schanzkleid, die sollen die innere Holzkonstruktion der Schiffsrumpfes lüften.
Insgesamt ein friedliches Bild. Die fünf auf dem Deck in der Sonne dösenden Männer liegen wie hingegossen. Stiefel aus, Hemd aus, Hände auff'm Bauch gefaltet oder unterm Kopf verschränkt, damit der nicht so hart liegt. Wahrscheinlich hat die Werft getutet. „Tuuuut", das heißt „Fofftein", und Fofftein heißt Pause. Es gibt mehrere Erklärungen für den Ursprung dieses Begriffes. „Fofftein" ist Plattdeutsch und das könnte natürlich die gängigen fünfzehn Minuten meinen, die auch heute noch eine Frühstückspause im Handwerk festlegen. Das reicht natürlich für ein „Bodderbrot" und die berühmte „Tass Kaff".
Ein andere Deutung verweist auf den Tallyman, der beim Löschen und Laden der Schiffe die Warenmengen, also Kisten, Säcke oder Paletten, erfasst und seine Strichlisten führt. Schon Harry Belafonte sang den karibischen Song „Come Mister Tallyman, tally di Banana!" Er zählte mit, und nach der fünfzehnten Palette rief er „Fofftein", denn nach der fünfzehnten war Pause. Alle setzten den Sack oder die Kiste ab oder ließen den Hammer fallen und konnten kurz abschlaffen. Wenn man genauer auf das Foto guckt, sieht man beim Flaggenstock einen kleinen Schlepper am Dock liegen. Zwei stehen, „een sitt mit'n Mors op de Kant". Das geht nur bei „Fofftein". ■

Rainer Prüß

Die Abbildung des „Gerettet“ Denkmals vom Museumsberg im letzten HAFENBLATT hat zu diversen sehr kritischen Kommentaren geführt, nämlich, dass ein Seemann eine junge Frau so nicht anfassen dürfe, und die Hand wäre zu dicht ... und überhaupt, er hätte ihren Kopf nicht auch so hängen lassen dürfen, das ginge ja bei Babies schon nicht, und dann die Hand am Oberschenkel, das würde alles überhaupt nicht gehen, denn sie ist ja gerettet, also sie wäre ja eine lebendige Frau und sowieso für die Jahreszeit viel zu dünn angezogen. Andere wiederum meinen, das wäre egal, weil die wäre ja eh nur aus Bronze und die würd nichts merken. Wiederum andere finden es unverschämt, dass sie gleich die Hand aufhält nach dem Motto „Eh, Alter, hast mal ’ne Mark?“ Wir fragen unsere Leser: Hat der Husumer Bildhauer Brütt den Weltruhm verdient? *RP*

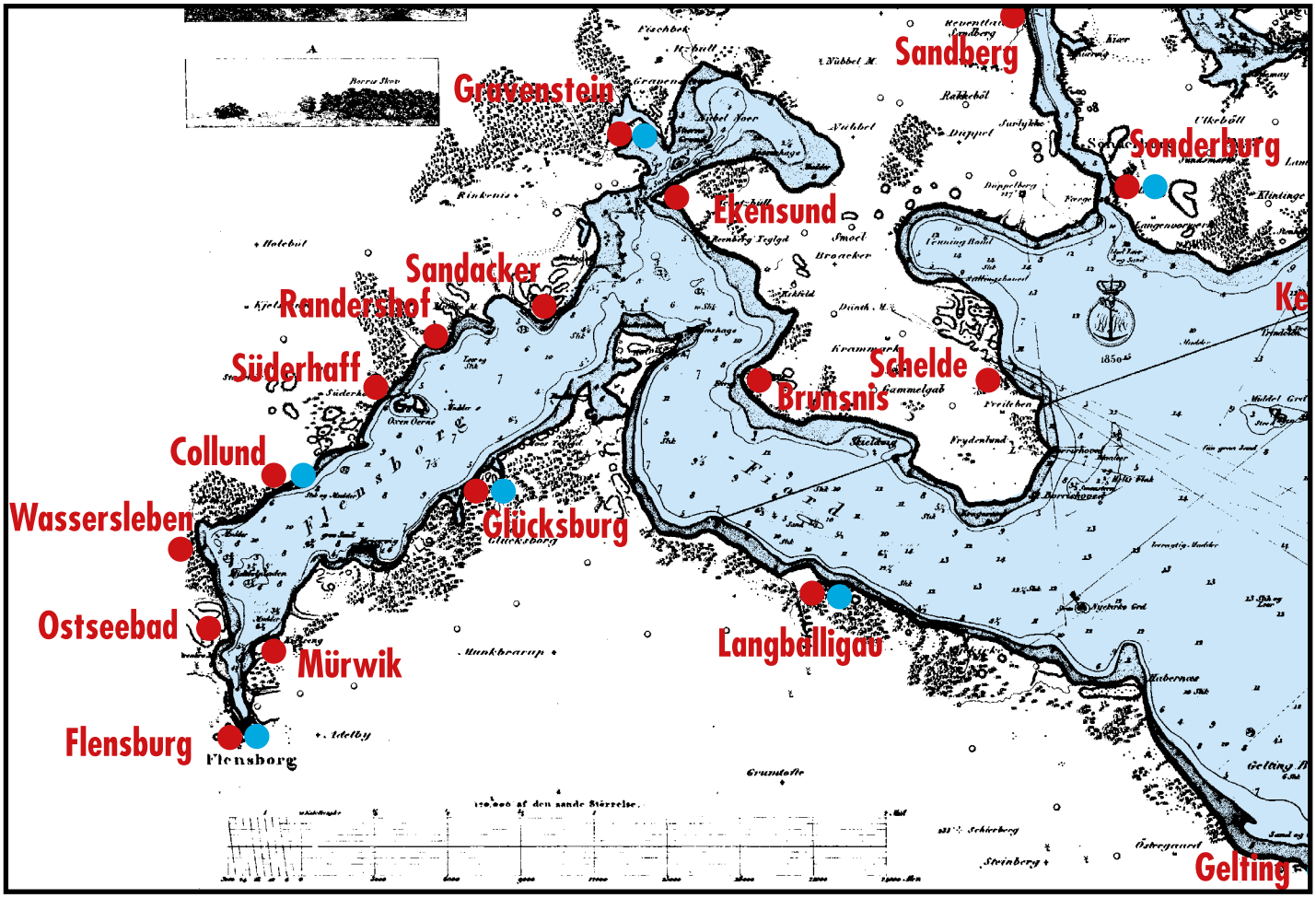
„Gerettet“

Große Freude in Flensburg. Wenn man schon keine eigene Königin hat, freut man sich doch, wenn jedenfalls mal eine zu Besuch kommt. Wer hat das schon. Und wenn die dann noch mit einem Schiff kommt, das ganz eindeutig und unzweifelhaft in den HISTORISCHEN HAFEN gehört, ist die Freude doppelt groß. Das Unterwasserschiff ist ja schon passend in der grünen Leit- und Logofarbe des Historischen Hafens gemalt. Der Schornstein ist zwar für das bisschen Diesel-Abgas reichlich überdimensioniert, aber eine Königin darf schon ein bisschen dicke tun. Doch dann zusätzlich auch noch auf dicke Eier machen, und dann noch 3 Stück, da müssen wir doch die Aufnahmekommission fragen, ob das noch unsere Aufnahmekriterien erfüllt, wenngleich, dann hätten wir neben Prinzessin ALEXANDRA ja auch noch was richtig Hochrangiges. Mal sehn ... *RP*

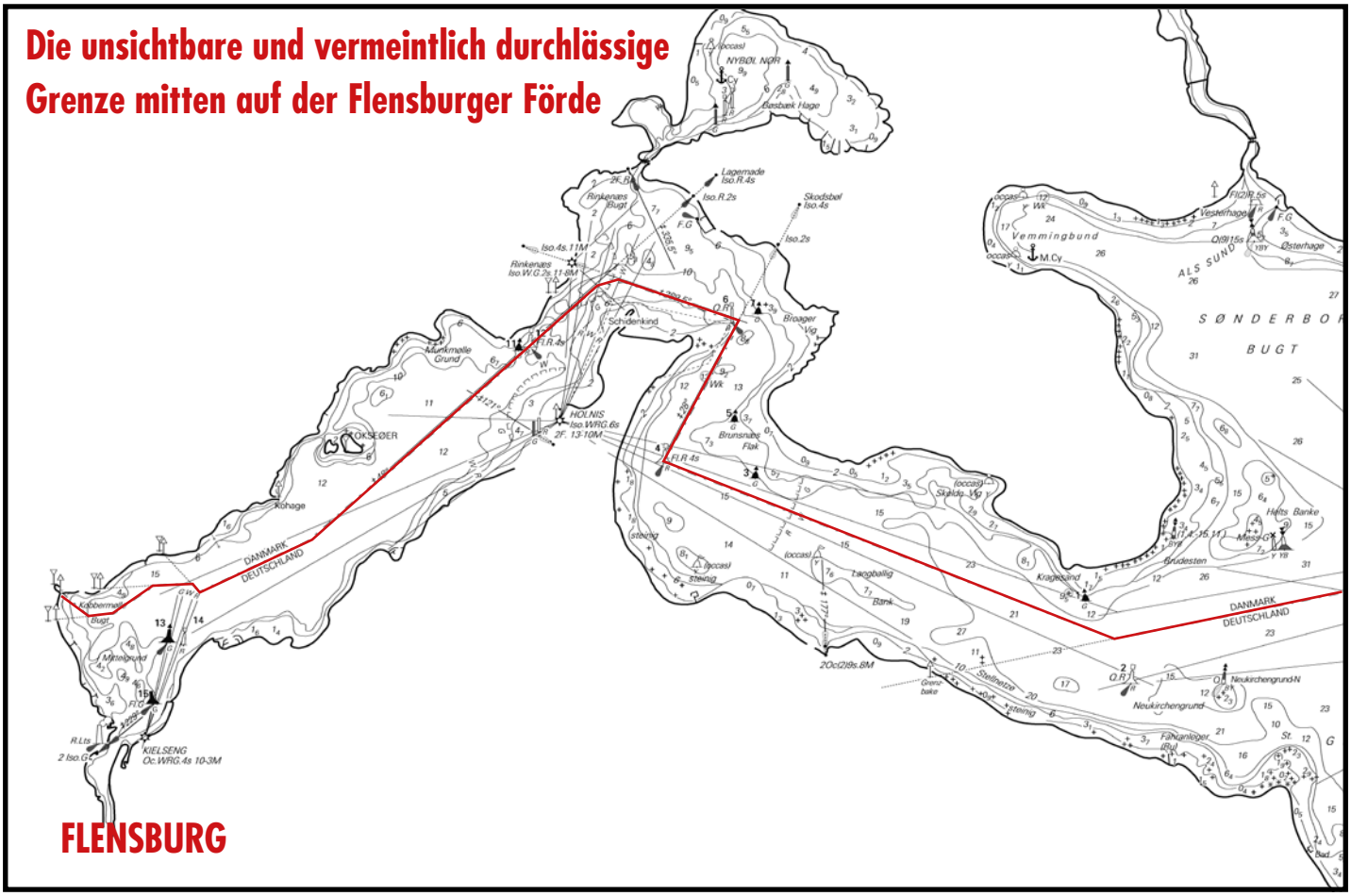
Dickes Rohr und …

ADDI und die Morgenröte

Große Überraschung und große Freude bei „Addi”! Adolf Born, unser Haus-und-Hof Modellbauer hatte in geheimem Auftrag die AURORA als Modell gebaut. Dann lud er zum Muschelessen mit alten Freunden ein, und die alten Freunde waren alle da. Natürlich auch Ole Stichling (völlig ahnungslos) und sein Weib Simone, die das alles ausgeheckt hatte. Plötzlich hob sich das weiße Bettlaken. Brigitta hatte es „zum Trocknen “ in der Veranda aufgehängt und – natürlich – rundum große Begeisterung über das, was Addi da wieder mal hinbekommen hat. Und wenn man ihn dann fragt, wie er die vielen klitzekleinen Teile hinkriegt, dann sagt Addi nur „Kleinigkeit” und grinst...

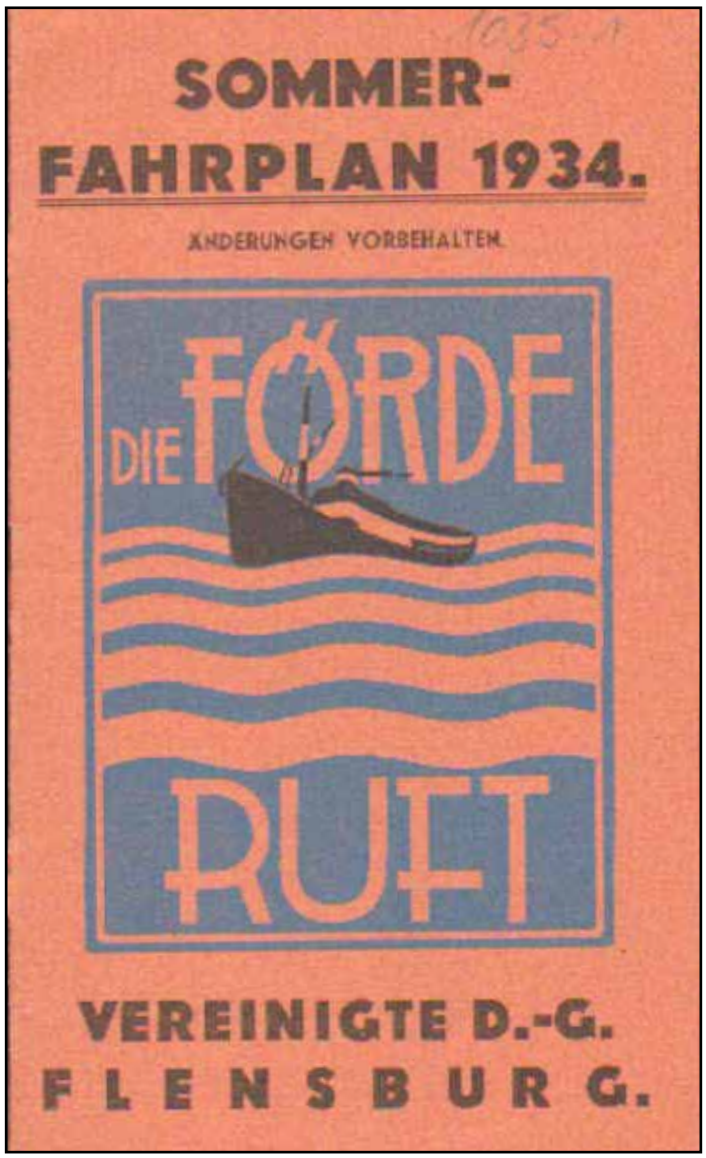


Eine Seekarte aus dem Jahr 1850. Es gab keine Grenze mitten im Fördewasser. Das änderte sich mit der deutsch-dänischen Abstimmung im Jahre 1920.



Der Grenzverlauf der Flensburger Förde, bei dem auch heute Segler sich fragen: Bin ich schon drin? Ohne SAT NAV ist man nur in der Kupfermühlener Bucht sicher.

ALEX-Wirtin Anna Thiel, Spezialistin für Bambus-Grog mit heißem Fördewasser.



1897 wurden die Flensburger und die Sonderburger Reederei zusammengeschlossen. Sie hieß von da an die „Vereinigte Flensburg-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffs-Gesellschaft". Man sagte kurz „Die Vereinigte".

Sonderausstellung im Schifffahrtsmuseum
Bis zum 31.10.2020

:

2020
PERSPEKTIVSKIFTE 100 ÅRS GRÆNSEHISTORIER
PERSPEKTIVWECHSEL 100 JAHRE GRENZGESCHICHTEN

Perspektivwechsel 2020 100 Jahre Grenzgeschichten

Was bedeutet die Staatsgrenze zwischen Deutschland und Dänemark? Auf diese Frage gibt es unzählige Sichtweisen. An drei verschiedenen Standorten in Flensburg, auf dem Museumsberg, in der Dänischen Zentralbibliothek und im Flensburger Schifffahrtsmuseum werden Grenzgeschichten aus 100 Jahren erzählt.

Das Schifffahrtsmuseum beschäftigt sich in der Sonderausstellung mit der unsichtbaren und vermeintlich durchlässigen Grenze mitten auf der Flensburger Förde. Sie hatte unmittelbare Auswirkungen auf alle, die von der Förde lebten und leben: durch Zollfreiheit und Butterfahrt, Wassersportquartiere, ein unterschiedliches Seerecht, Altlasten und weiteren Herausforderungen, die nur grenzüberschreitend gelöst werden können.

Grenzgeschichten aus einem Jahrhundert. Wussten Sie z.B., wie der Brückenmann in Holnis den Namen Fiete Bambus erhalten hat? Die ALEX legte früher auf der Fahrt zum Feuerschiff regelmäßig an der kleinen Fährbrücke in Holnis einen Zwischenstopp ein. Die Leinen nahm besagter Fiete Bambus an, im Gegenzug bekam er von der legendären ALEX-Wirtin Anna Thiele einen Grog serviert. Anna Thiele bunkerte eigens zu diesem Zweck Wasser aus Flensburg, da das Wasser aus Sonderburg als deutlich weniger schmackhaft empfunden wurde. Fiete Bambus aber wusste diese Feinheiten nicht zu würdigen und verkündete lautstark, dass es doch wohl egal sei, mit welchem Wasser ein Grog zubereitet werden würde. Beim nächsten Stopp der ALEX servierte Anna Thiele ihm wie gewohnt den Grog, diesmal allerding zubereitet mit Fördewasser. Wütend spuckte Fiete Bambus aus und schimpfte lautstark über die ihm erteilte Lektion „Ihr Bambusen!"

Und welche Geschichten aus dem Grenzgewässer kennen Sie? Lassen Sie uns daran teilhaben – entweder bei einem Besuch im Schifffahrtsmuseum oder über eine Nachricht an

schifffahrtsmuseum@flensburg.de

Susanne Grigull

FARBENGATT

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

Sockenschuss oder Kopfschuss?

Böse Zungen behaupten, er hätte einen Sockenschuss.
Wie dieses Portrait zeigt, handelt es sich eindeutig um einen Kopfschuss und der Durchgeschossene heißt **Harald Harpke**. Und wenn in diesem oder in anderen HAFENBLÄTTERN uralte Fotos aus der Geschichte der historisch maritimen Vereine abgedruckt werden, dann stammen sie zu 90% von diesem durchgeknallten Herren. Großer Dank geht an Harald, der sein ganzes Archiv ab 1980 dem HAFENBLATT zur Verfügung gestellt hat. Hier aufgenommen beim Spendeneintreiben aus Anlass der KRAHN-Lotterie. *RP*

Und hier ein Kommentar zur Zeit:
Oh man …

Konsens

Nur selten gelingt ein Einblick in die Arbeit der Aufnahmekommission, die im HISTORISCHEN HAFEN über die Neuaufnahme von Schiffen und Eignern entscheidet. Diese Arbeit ist zumeist von herzlicher Übereinstimmung getragen, nur selten kommt es zu dem, was in diplomatischen Kreisen „fruchtbare Gespräche" genannt wird. Die Arbeit der Kommission ist irrenamtlich und erfolgt ohne Verhütung. *RP*

Führerscheinpflicht

Die Eigner historischer Wasserfahrzeuge klagen über immer neue Behördenwillkür. Auch für die üblichen Decksfahrzeuge zur Fahrtzeitminimierung zwischen Vor-und Achterschiff werden jetzt durch die Seeberufsgenossenschaft amtlich zertifizierte Fahrterlaubnisscheine gefordert. Hier ein Flensburger Skipper bei der Decks-Prüfungsfahrt. *RP*

40 Jahre

Wie sich jetzt herausstellte, feierte der Verein Museumshafen am Zweiten-Weihnachtstag sein 40-jähriges Jubiläum im kleinen Kreis mit allen 40Jährigen nach dem Motto „weniger ißt mehr" auf einem weihnachtlich geröteten Museumsschiff. Alle, die nicht draufpassten, wurden an langer Leine hinterhergeschleppt, was der gemeinsamen Partystimmung keinen Abbrucht tat.
RP

Doofe Diebe

Auf dem Steg der Klassischen Yachten konnte der Diebstahl von Riemen und Spieren verhindert werden. Wie das Fahndungsfoto der Wasserschutzpolizei zeigt, fielen die Diebe durch absolut unklassische Segelbekleidung und ihr spießiges Verhalten auf.
Auch durch eine auf dem Steg verlorene untypische Yachtsport- Kopfbedeckung konnten sie letztlich überführt werden. *RP*

Liebesleid

Wie heißt es im Sommerfahrplan der Vereinigten Dampfschiffs-Gesellschaft 1934? „Die Förde ruft".
Hat jemand sie rufen gehört?
„Hörst du mein heimliches Rufen,
öffne dein Herzkämmerlein", so sang Rudi Schurike, der Typ, der schon die Rote Sonne von den Capri-Fischern im Meer hat versinken lassen. Er singt ganz klar auch, dass die Förde ruft.
Und sie ruft alle Segler
„Laß dich nur einmal noch sehen,
zeig mir dein liebes Gesicht."
Ja was soll man als Segler bei einer so rufenden Liebeserklärung der Förde schon empfinden:
Es ist zum Heulen...schluchz... *RP*

Das nächste HAFENBLATT erscheint im September 2020 zur Apfelfahrt.

Hau drauf

Findige Skipper der immer klammen Altschiffsszenerie entdeckten jetzt zur günstigen Aufbesserung ihrer kargen Kombüsenfeinkost das sogenannte „Schollenklatschen“, das ohne Jagdschein betrieben werden darf, da es weder zum Jagd- noch zum Angelsport gehört. Für erfolgreiches Klatschen muss es in der flachen Strandbrandung betrieben werden. Der Fischereischutzverein hat bereits Klage erhoben, weil man Fische nicht hauen darf. *RP*

Ich bin…

nicht museal !

Kaum zu glauben, dabei hat sie schon Jahrzehnte im Schiffahrtsmuseum zugebracht, ohne dortselbst zu verstauben. Andere hätten sich schon längst aus dem Staub gemacht. **Susanne Grigull** hingegen interessiert sich immer noch für den Staub der Geschichte. Sie ist Kunsthistorikerin, leitet seit geraumer Zeit diese ehrwürdige Institution und versucht des Staubes Herr zu werden, bzw. Dame. Und das trotz personeller Minimalausstattung ganz nebenbei auch mit Einsatz für den HISTORISCHEN HAFEN.
Wir erleben sie als außerordentlich kompetent, einsatzfreudig und humorvoll, eben richtig grigulleus … *RP*

Bitte einsteigen

Ein renommierter Reiseveranstalter bietet für unerschrockene Abenteurer ACTIV-Urlaub auf einem gmp „great maritime Paradise“ Traditionsschiff an. Touristen können hier jederzeit und an jedem Ort der ganzen Welt gemeinsam mit der See einsteigen.
Um sich an Bord trockenen Fußes bewegen zu können, wird mitreisenden Damen empfohlen, wegen der bisweilen hohen Wasserstände an Deck, Schuhe mit Plateausohlen zu tragen und auf lange Abendgarderobe zu verzichten.
Da die Trocknungsmöglichkeiten nasser Kleidung an Bord eingeschränkt sind, wird auch geraten, ausschließlich Miniröcke zu tragen. Feuchtigkeitsempfindlichen Mitreisenden wird empfohlen, auf der Poop platzzunehmen oder sich nicht so poopelig anzustellen. *RP*

Susanne im Bade

Wie aus gut unterrichteten Historikerkreisen verlautet, fand die biblische Geschichte der Susanne im Bade nach neusten Ekenntnissen nicht, wie in verschiedenen Bibelübersetzungen durch babylonische Sprachverwirrung fälschlich angegeben, in einem Garten, sondern, wie jetzt die oben aufgefundene Abbildung zeigt, im Flensburger Hafen in einem dort umgenutzten leeren Rumfass statt. Sollte es sich bei der jetzt aufgefundenen Abbildung nicht um ein rückdatiertes aktuelles Selfi einer gleichnamigen Dame handeln, entspräche dies auch einer Darstellung im Altarbild der Marienkirche, nach der die Kreuzigung Jesu auch nicht in Golgatha, sondern eindeutig bildlich dokumentiert in Flensburg stattfand. Entsprechend einer Eingebung durch einen Eiligen Greis soll jetzt herausgefunden werden ob es sich bei dem Fass um Eiche oder Zeder handelt, um so ein gerechtes Urteil zu fällen. *RP*

Heiße Luft

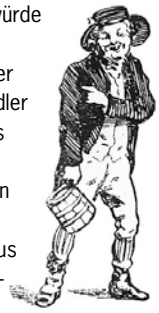
Einem farbigen Seemann gelang in einem von der Coast Guard unbeobachteten Moment diese seltene Dokumentation von heißer Luft, die aus der sog. Freiheitsstatue entwich. Er fragte sich, ob das in irgendeinem Zusammenhang mit der amerikanischen Verfassung und den dort garantieren Rechten von Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit stehen könnte. Wie sich auf Nachfrage im Präsidialamt herausstellte, solle mit der heißen Luft das Weise Haus beheizt werden. *RP*

Zeichen und Wunder

Es geschehen noch Zeichen und Wunder. In den 70ern entdeckte Altschiffs Guru Joachim Kaiser den Rumpf des letzten deutschen einmastigen, und damit sog. Gik-Ewers, als ausgemusterte Tankstelle im Industriehafen. Der Verein Museumshafen konnte ihn 1980 übernehmen und gab ihn für eine symbolische Mark an einen privaten Eigner mit der Auflage, dieses letzte einmastige Exemplar historisch korrekt zu restaurieren.

Das erste was der machte war, ihm noch einen zweiten Mast zu geben. Dann passierte 30 Jahre nichts. Nun, das Schiff heißt CERBERUS, und der Name besagt, es gehört zur Gattung der Wassertrugnattern (Homalopsidae). Also mehr so eine Trug-Natter (Homa-Schnapsidae), margarineartiger Ersatz.
Aber Wunder, oh Wunder, das Schiff kam aus dem Wasser und ist oben jetzt elegant Pastell.
Grün ist die Hoffnung. Was soll uns das sagen? *RP*

Fake News



Immer wieder werden in der Stadt überaus seriöse Herren getroffen, die behaupten, es würde in der Roten Straße bei einem nicht näher benannten Weinhändler gegen Vorlage eines zünftigen Gefäßes kostenfrei die besten Weine abgegeben. Insider halten das aus verschiedenen Gründen für ein Gerücht.
Der Küstenklatsch berichtet jedoch über einen vergleichbaren Ausschank auf einem flugunfähigen Flensburger Geflügelschiff, was bisweilen zu Ansammlungen von Menschen minderen Alters führt. *RP*

Flensburg tiefergelegt? Höhergelegt?

Wie heißt es? Leben ist Veränderung, Leben ist Wandel. Das betrifft das Stadtbild genauso wie das Klima. Wandel hat verschiedene Ursachen. Manchmal geschieht er bewusst, manchmal tritt er ohne erkennbare Ursache ein, manchmal ist er auch Reaktion auf nicht erklärbare Veränderungen.

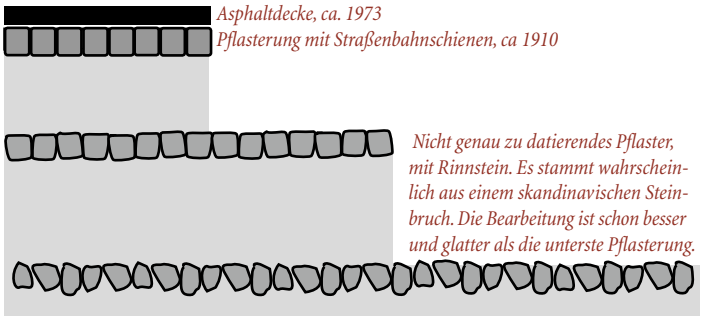
Das Straßenschichtenmodell im Speicher der Bergmühle mit den 3 Ebenen

Im Jahre 1996 fanden sich bei Arbeiten an der Kanalisation in der Flensburger Neustadt zwischen Nordertor und Turnerberg drei übereinanderliegende Straßenpflasterungen. Ganz offensichtlich wurde im Laufe der Zeit die Straße immer neu gepflastert. Dabei hat man nicht etwa das alte Pflaster aufgenommen und dann neu verlegt, sondern die alte Straße wurde bei jeder Neupflasterung einfach aufgeschüttet und um ein ganzes Niveau höhergelegt.
Der Flensburger Archäologe Bernd Zich blickte im Vorbeigehen ganz zufällig in die Baurube und konnte damit eine Sicherung anstoßen. Die vorgefundene Situation wurde dokumentiert, denn die Pflasterungen der Straßen unterschieden sich deutlich voneinander und geben Auskunft über die Herkunft der Steine und das Alter der jeweiligen Straßenebene.
Dank der Unterstützung des Tiefbauamtes konnten Teile des alten Pflasters geborgen und als treppenartiges Modell im Speicher der Flensburger Bergmühle beispielhaft aufgebaut werden, so dass am Modell die Entwicklung im Zeitlauf deutlich wird.

Und was sagt uns das?
Im Laufe der Jahrhunderte ergab sich offenbar die Situation, dass das Straßenniveau immer wieder dem Wasserspiegel des Hafens, bzw. der Förde und damit der Ostsee angepasst werden musste. Ist das Land nun ständig gesunken? Oder ist der Wasserspiegel des Meeres im Laufe der Jahrhunderte ständig gestiegen? Fragen über Fragen.
Manchmal wird in Flensburg das Straßenniveau von alleine höher, wie z.B. bei der Marienkirche. Die Norderstraße und die Große Straße liegen eigentlich auf gleicher Höhe, aber der im Laufe der Jahrhunderte die ungepflasterte Marienstraße heruntergespülte und angesammelte Sand und Dreck hat dazu geführt, dass man heute ab Nordermarkt zur Marienkirche die Straße erst aufwärts, und dann zur Toosbüystraße wieder abwärts gehen muss. Der Fußweg durch den Schrangen und vor der Kirche zeigt noch ein älteres Straßenniveau.
Wenn man aber die in der Neustadt vorgefundenen Straßenpflasterungen auf die jetzige Situation überträgt, dann wird deutlich, dass der älteste Straßenbelag unter dem heutigen Wasserspiegel lag.
Die eingelegten Straßenbahnschienen lassen eine genaue Datierung des oberen Pflasters zu, denn um 1910 wurde die Straßenbahn eingerichtet.
Das untere Pflaster verweist in der Art der Feldsteine und der Wegführung zum Nordertor auf das Mittelalter. Diese Einordnung wird unterstützt durch den Sachverhalt, dass vor 500-600 Jahren der Wasserspiegel der Förde 1-1,5m niedriger lag, in der Folge also die Straßenhöhe ständig dem steigenden Meeresspiegel angepasst wurde. Und das schon lange vor der Industrialisierung.
Die obere Pflasterung mit den Straßenbahnschienen wurde übrigens auch nicht entfernt, sondern 1973 inklusive Schienen einfach überasphaltiert.

Eigentlich würde es Sinn machen, dieses tolle stadtgeschichtliche Straßenmodell an der Schiffbrücke beim HISTORISCHEN HAFEN zu positionieren und einer breiten Öffentlichkeit zu zeigen. Der Verein Bergmühle würde es dafür gerne zur Verfügung stellen. Man müsste das Modell dazu wohl in der ursprünglichen Höhe als Guckkiste einbuddeln, um "tiefergelegt" eindrucksvoll zu zeigen, wie hoch der Wasserspiegel inzwischen angestiegen ist, und dass man Flensburgs Küste ständig angehoben hat. Das letzte Hochwasser hat ja wieder gezeigt, dass auch in Zukunft Handlungsbedarf besteht.

Rainer Prüß



Es schrieb uns…

Udo Reuschling
er mailte, dass es ihm gelungen ist, die Homepage *hafenblatt.de* wieder aufzubauen. Sie war durch den Tod des Providers nicht mehr zu aktivieren.
Unser Drucker Ulli Leupelt konnte viele der alten Dateien in seinem Archiv wiederfinden und hat sie Udo zur Verfügung gestellt. Udo hat alle fehlenden Hafenblatt-Dateien gescannt und auch die alten auf der Schreibmaschine getippten und handgefertigten DINA5 Nummern 1 - 4 aus 1993 neu aufgebaut, eingestellt und jetzt stehen alle Ausgaben als pdf download oder zum Blättern wieder zur Verfügung.
Die alte Webadresse funktioniert weiterhin, die HAFENBLÄTTER sind aber jetzt auch über die Homepage *historischer-hafen.de* abrufbar.
Die Redaktion freut sich und wir bedanken uns für die Mühe!

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.

Songs von Seefahrt, Sturm und kalten Füßen …

Songs von Seefahrt, Sturm und kalten Füßen, auf Hoch und Platt und von der Süßen.

F wie „Fofftein“. Endlich ist sie da, die neue CD von fofftein mit den „Songs von Seefahrt, Sturm und kalten Füßen, auf Hoch und Platt und von der Süßen.“
Und die ist hörenswert. Wie heißt es: „Vier Typen. Norddeutsch. Man kennt sie von internationalen Bühnen. Jörg Ermisch, Rainer Prüß, Jochen Wiegandt und Dirk Krause. Einzeln und gemeinsam mit vielen Preisen dekoriert. Sie stellen sich einfach auf die Bühne oder mitten in den Saal und singen A cappella,’ohne Kapelle‘, nur ab und an taucht eine kleine Konzertina auf. Sie singen auf dem Schiff oder im Kirchenschiff, singen auf Kongressen oder zum Essen, singen über das Leben auf See und an der Küste und füllen heilige und unheilige Hallen, Sie kommen raubeinig daher und erreichen mit ihren gescheiten und hintersinnigen Sprüchen alle Generationen. Sie schaffen sofort große Nähe zum Publikum und machen mit ihren Liedern über Leben, Liebe und Arbeit Herz und Seele warm. Sie singen nicht gerade die üblichen Shanties, sondern auch neuere Songs wie Arved Fuchs‘ „Noord-West-Passage“ oder „Na China oder sonstwo hen“. Natürlich dabei auch Tucholskis Song über den „Priem“, den vorne von Susanne Grigull beschriebenen Kautaback der Seeleute. Und natürlich der Song über die ALEX.
Wie schrieb das Flensburger Tageblatt nach ihrem Sonderkonzert zur Hofkultur ? „Fofftein“, das ist „Große Unterhaltung“! Dem ist nichts hinzuzufügen.

Die CD gibt es natürlich im Schifffahrtsmuseum. Was die kostet? Klar, Fofftein! (15,-)

Der Törn

Was für den Autofahrer der Trip, die Landratte die Tour, den Musiker die Tournee, ist für den Seefahrer der „Törn“. Dabei heißt es schlicht „einmal rum“. Jedoch wurde und wird es in der Seefahrt in vielfacher Hinsicht verwendet. Das früher bei Blauwasserseglern und Langreisen verwendete Etmal, die Strecke über 24 Std., ist bei Sport/Lust/Hobbyseglern dem Törn gewichen, dem Begriff für eine Tour. Ein Segeltörn ist die heutige Bezeichnung für eine Strecke, eine Regatta oder auch für eine ganze Reise, die mit einem Boot zurückgelegt wird.
Törn, english turn, französisch tour heißt einfach „Drehung“. Für den Seemannsknoten steht er schlicht für einmal rum. Daraus macht der Seemann zunächst einfach ein „Auge “. Wir finden ihn beim einfachen Runddtörn und den daraus abgeleiteten Varianten, die einfachste Art mit einem Tau erstmal den Zug abzubremsen. Im Seemannsalltag war aber auch eine Arbeitsschicht ein Törn und die Überstunde ein Zusatztörn. Und zur verdienten Ruhe törnte er in seine Koje ein. In seiner Freizeit war der Zug durch die Kneipen je nach den Umständen ein Langzeittörn und der obligatorische Besuch bei den „Damen“ ein Kurztörn. In der multinationalen Seemannsverständigung hieß törn to einfach mach zu/voran oder hessisch mach hinne, norddeutsch mookt man to oder kurz man to!

Literatur:
J.Tom Burgess, Knots, ties and splices, Boston 1884
Clifford Ashley, The Ashley Book of Knots, New York 1944
Jens Kusk-Jensen, Håndbog i praktisk Sømandskab, Kopenhagen 1901
Reich/Pagel, Himmelsbesen über weißen Hunden, Rostock 1981
Jürgen Rath, Schiffszwieback, Pökelfleisch und Koje, Hamburg 2004

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

Die Autoren und ständigen Mitarbeiter:

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 die Chefin des Flensburger Schifffahrtsmuseums und fühlt sich 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 „Starker Toback"!

Ulf-Gernot Grau, Vorsitzender des Fördervereins Motorgüterschiff GESINE und Schlepper FLENSBURG, hat ein Herz für altes Eisen und alte Maschinen. Er bringt sich auch in Arbeitsgruppen aktiv in die Aufgaben des Historischen Hafens ein. Er hat lange Jahre bei VW gemanagt, das kommt uns jetzt zugute.

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.

David Friedrich liegt seit letztem Herbst mit der TIMPE TE bei den Klassischen Yachten Flensburg. Mit seinen 20 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" im vorletzten Sommer wieder flott gemacht und studiert jetzt hochmotiviert Schiffbau..

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 1983 ganz nebenbei das HAFENBLATT. Und wenn er nicht seine VAAR segelt, schreibt er Gafflerhymnen wie: „So schietig und schön ...".

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

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

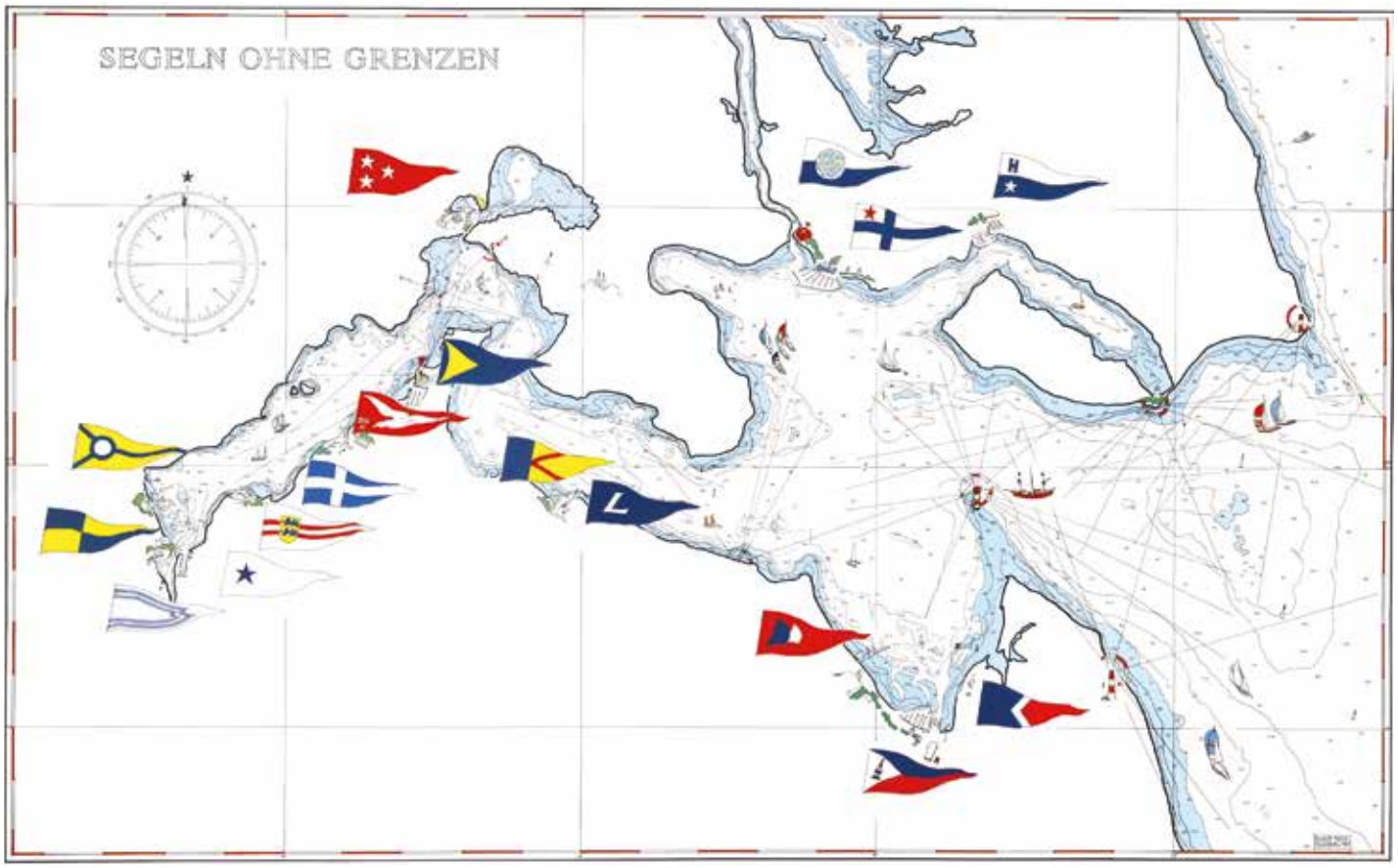
Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: RUM REGATTA 2020 Sept.
Anzeigenschluss: 30. August 2020
Anzeigenbestellung bitte ü. obige Adresse
Druck und Verarbeitung: Druckhaus Leupelt GmbH, Weding

Bildnachweis:
Titelfoto: Bernt Hoffmann, Rum Regatta
Seite 6/7 Günter Herrmann
Seite 8/9 Ulf Gernot Grau, Vereinsarchiv
Seite 10/11 Archiv Hist. Hafen
Seite 12/13 Illustrationen R.Prüß
Seite 14/17 Archiv Schifffahrtsmuseum
Seite 18/25 Harald Harpke, Bernt Hoffmann, Zeichnungen R.Prüß
Seite 26 Archiv Schifffahrtsmuseum
Seite 27 Archiv R.Prüß
Seite 28/29 Archiv Schifffahrtsmuseum
Seite 30/31 Archiv R.Prüß, Archiv ACTIV, Portrait:
Seite 32 R.Prüß
Seite 35 Karte R.Prüß

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

Klimaneutral
Druckprodukt
ClimatePartner.com/11261-2007-1001

DRUCKHAUS LEUPELT®
www.leupelt.de | Telefon 0461/95 77 00
Kreatives Satzstudio | Digitaldruck | Offsetdruck
Verpackungsdruck | Veredelung | Logistik



Ja, es gibt sie beim HAFENBLATT, die oft nachgefragte, 1987 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 **in jeder Größe**. 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

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

In schwere See geraten?

Hat Ihr Floß ein Leck?

...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, dafür gibt es professionelle Hilfe.

„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 **www.braasch.sh**

BRAASCH
RUM
MANUFAKTUR
MUSEUM

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