HAFENBLATT

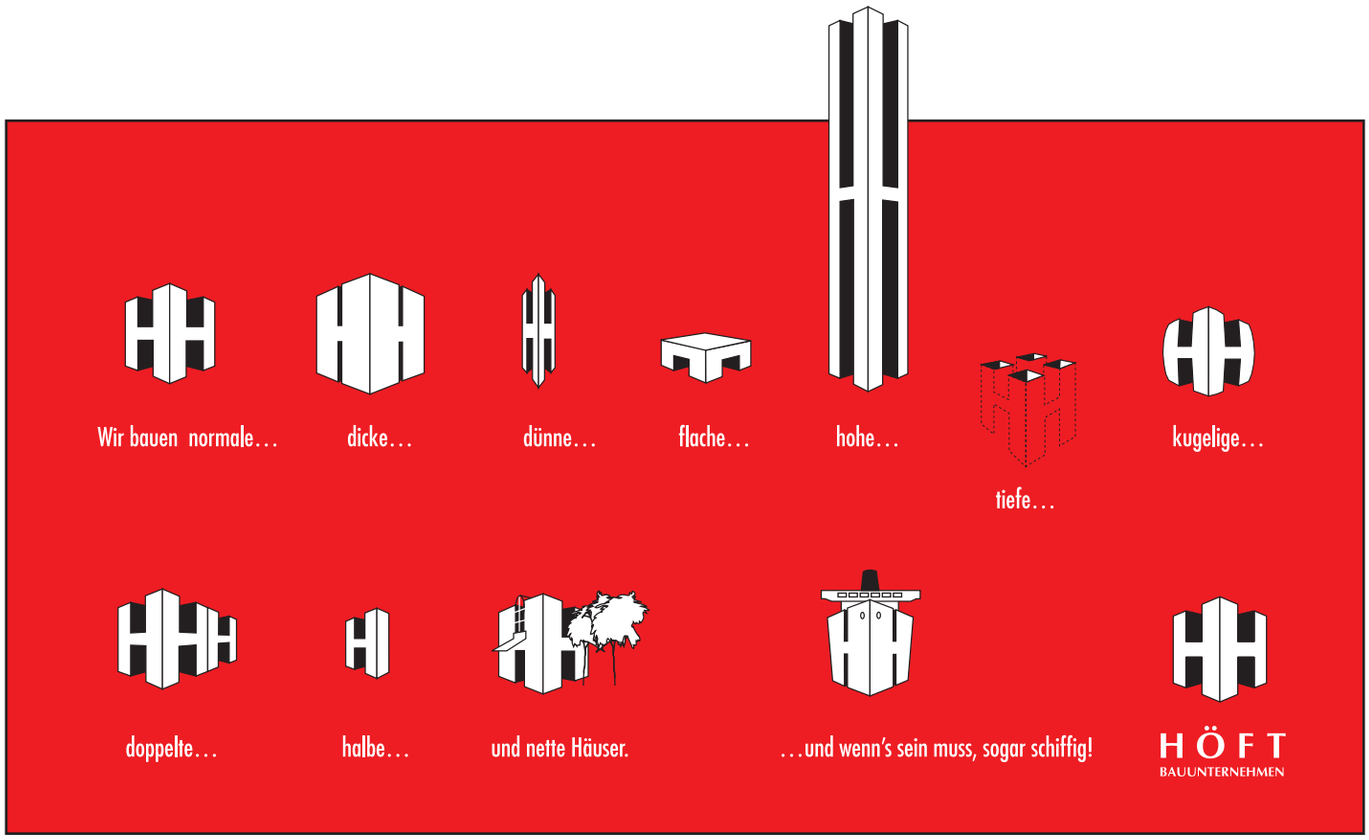
FLENSBURG HISTORISCH MARITIM

ISSN 1610-2827

15. DAMPF RUNDUM

LAND UNTER, LAND ÜBER, Hochwasser in Flensburg, immer wieder…
So hiev em op! Flensburger Regatta von 1855, RumRegatta die 41,
Farbengatt, Flensburg macht Tuuuut …

Nr. 45 – April 2022


Wir bauen normale…
dicke…
dünne…
flache…
hohe…
tiefe…
kugelige…
doppelte…
halbe…
und nette Häuser.
…und wenn's sein muss, sogar schiffig!
HÖFT
BAUUNTERNEHMEN
©RAINER PRÜSS

wo sonst?...
...und natürlich gibt es bei uns auch den extrabreiten schwedischen Schiffsboden, der aussieht, als stammte er aus einem 200 Jahre alten Reederei-Kontor. (Passt auch gut zu Ihrem Designer-Sessel)
...und wenn Sie für die Wand Ihres „Kapitänszimmers" eine rustikale eichene Schiffswand brauchen, damit Ihr maritimes Chronometer noch besser zur Geltung kommt, – die haben wir natürlich auch.
(...und vielleicht finden Sie hier auch den für Sie perfekten Kaminofen...)
Gucken kost' nix.
Sie werden begeistert sein!
©RAINER PRÜSS
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

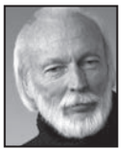
Alle Vereine im Überblick	Tonne	4
Übersichtsplan	Tonne	5
GESINE und FLENSBURG schweißen und schwitzen	Tonne	6
ALEX, klopf,klopf klopf, neues Hinterteil	Tonne	8
DAMPF RUNDUM	Tonne	10
DAMPF RUNDUM	Tonne	12
RUM REGATTA	Tonne	14
So hiev em op, Krangeschichte	Tonne	16
LANDUNTER Hochwasser in Flensburg	Tonne	18
LANDÜBER Das Pflaster-Modell	Tonne	22
Immer wieder…immer wieder… Hochwasser-Kalender	Tonne	24
Flensburger Regatta von 1855	Tonne	26
Bildbetrachtung Ballastbrücke	Tonne	28
Flensburger Impressionen	Tonne	29
FARBENGATT	Tonne	30
Friedel Anderson, Ausstellung	Tonne	32
Impressum	Tonne	34

Liebe Leserin, lieber Leser …

lange, lange Pause aber endlich wieder eine RUM REGATTA und endlich wieder ein DAMPF RUNDUM. Alle warten sehnsüchtig, dass es wieder tuuuutet, dass sich die braunen Segel auf der Förde blähen und handgemachte Musik die Küste füllt. Dabei gab es in der Zwangspause durchaus viel zu tun auf allen Schiffen, denn auch wenn die Arbeitsbedingungen mit Abstand und Maske nicht gerade einfach waren, so mussten doch grundlegende Arbeiten vorgenommen werden und auch das jährliche Auf- und Abslippen war natürlich nötig, denn Muscheln und Seepocken schränkten sich in ihrem Lebenswandel nicht ein und bevölkerten weitgehend ungestört die Unterwasserschiffe.

Aber nun liegen die Arbeiten in den letzten Zügen und alle hoffen, dass das Wetter keinen Strich durch die Planung macht, denn es muss ja alles rechtzeitig fertig werden. In diesem Heft gibt es also eine Rückschau auf das was war, und die Vorschau auf das, was kommt. Und das, was war, und das,was kommt, gilt auch für das Flensburger Hochwasser. Es füllt nicht nur die Straßen und Keller, es füllt auch hier 8 Seiten …

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.

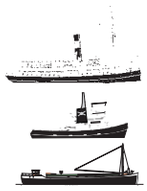
www.historischer-hafen.de

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.
Rainer Duthel
Kastanienweg 6
24980 Schafflund

04639 74 85
mobil: 0176 64 41 39 99
E-Mail: info @ k-y-flensburg.de
www.k-y-flensburg.de

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

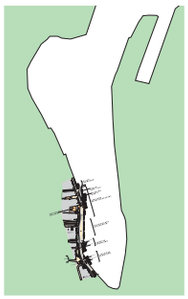
Museumswerft Flensburg gemeinnützige GmbH
Die Museumswerft betreibt einen Ausstellungs- und Werkplatz für traditionelle Tätigkeiten der maritimen Arbeitswelt und für historische Segelschiffe. Auf der Werft werden Segel- und Arbeitsboote dieser Region restauriert und nachgebaut. Es handelt sich um offene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

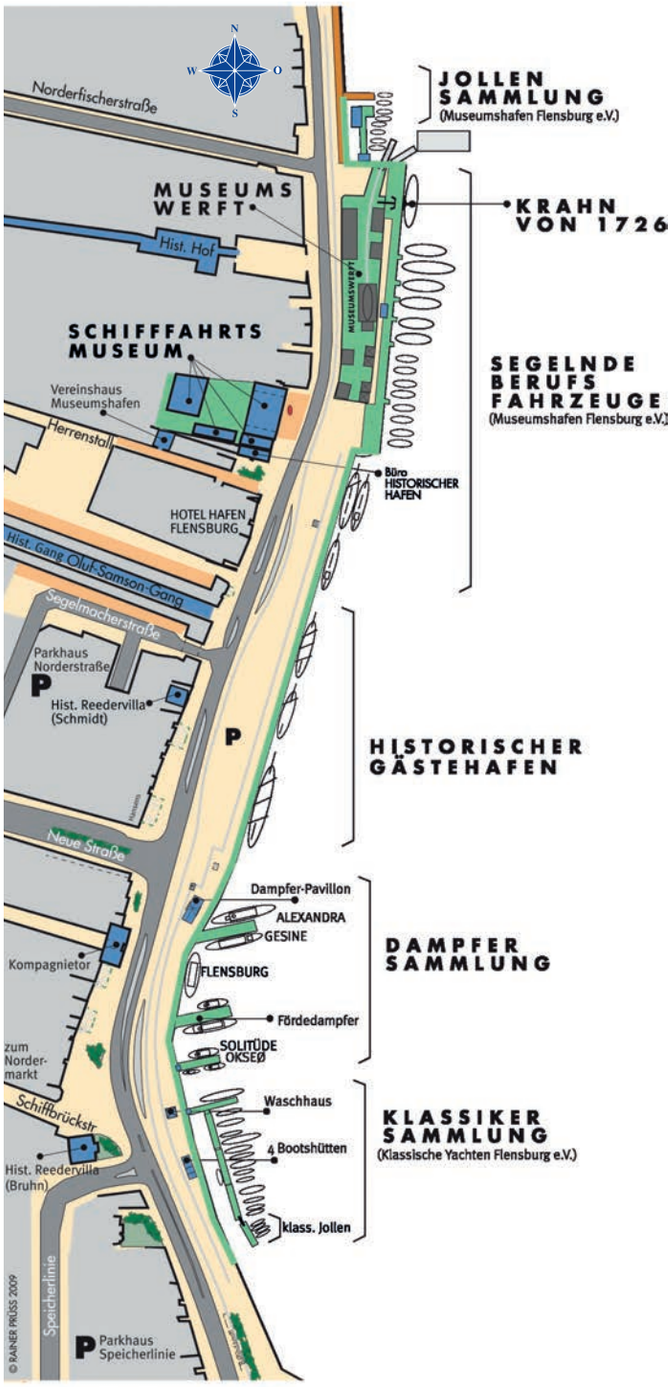


Übersichtsplan

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.

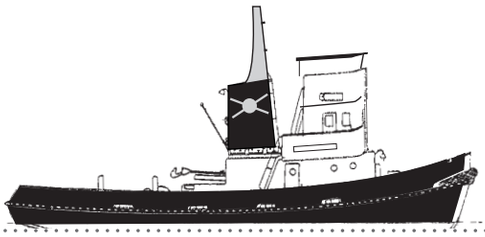
Das Schifffahrtsmuseum, die „Schatzkiste“ des Historischen Hafens. Schiffsbilder, Schiffsmodelle, Navigationsinstrumente, die Geschichte von Zucker, Rum und Sklaverei, Dampfmaschinen, das große Stadtmodell von 1600, die Knotenwerkstatt usw.

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.

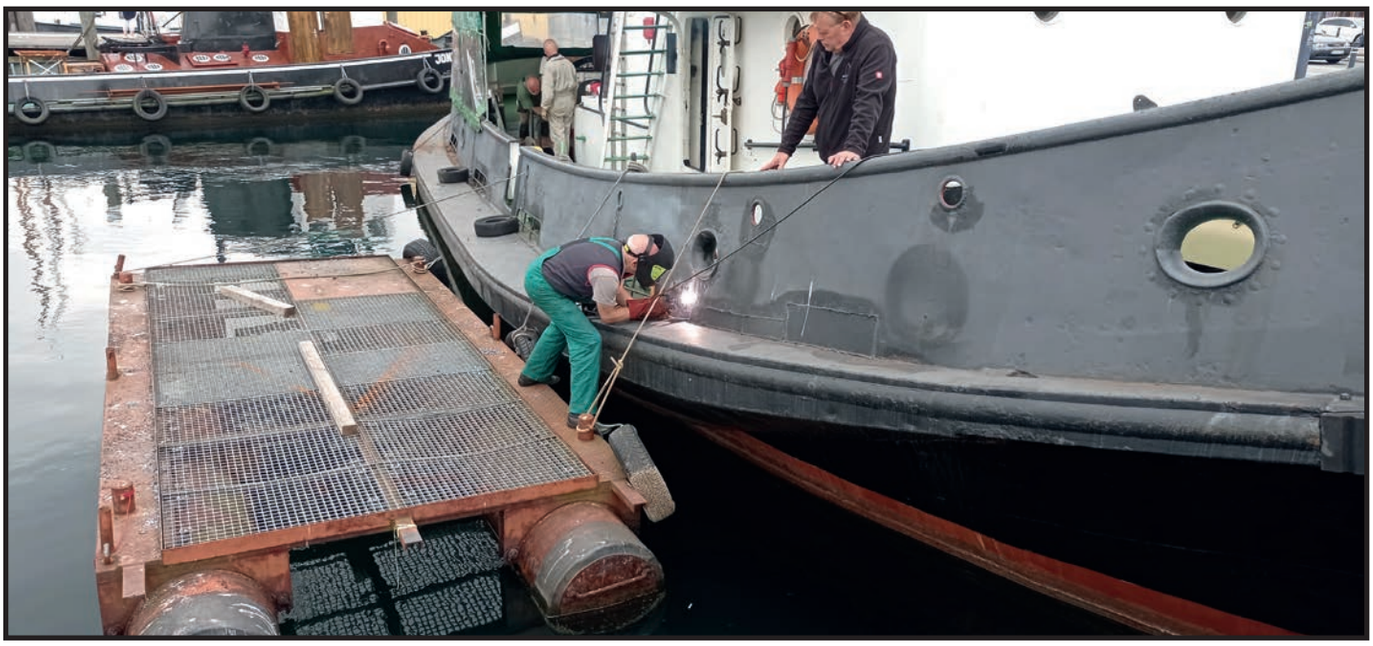
Auf der Förde begann 1855 der Regattasport in der „Westlichen Ostsee“. In der Sammlung „Klassische Yachten“ liegen ca. 20 z.T. 100 Jahre alte „Lustsegler“, konstruiert und gebaut für die Freizeitsegelei. Sie dokumentieren die Entwicklung des Segelsports.

www.historischer-hafen.de



FLENSBURG &

Förderverein Motorgüterschiff GESINE und Schlepper FLENSBURG e.V.



Gut, wenn man einen Arbeitsponton hat. Die Bordwand des Schleppers zeigte diverse Alterserscheinungen. Die durch Korrosion stark befallene Flächen mussten ersetzt werden.

Wie haben wir das Covid-19-Pandemiejahr 2021 gemeistert ?

Was war das für ein ungewöhnlicher Start ins Neue Jahr! Keine Silvesterfeiern auf den im Historischen Hafen liegenden Schiffen, kein ausgelassenes Böllern und Feuerwerk, obwohl doch der eine oder andere im Laufe des Silvesterabends einige Knaller oder Raketen entzündeten, war die Knallerei recht schnell vorbei.

Ein „Kater“ stellte sich dennoch ein – nicht nur vom Alkohol, sondern eher pandemiebedingt, denn mit dem Jahresbeginn 2021 wurden wir auf erneute Lockdown-Verlängerungen eingestimmt. Weiterhin gab es sehr viele kulturelle Veranstaltungen erneut nicht, keine “Kieler Woche“, kein “Hamburger Hafengeburtstag“, kein “Wacken Open Air“, keine Sportveranstaltungen, keine Konzerte, keine maritimen Veranstaltungen im “Historischen Hafen Flensburg“ (u.a. Rum-Regatta, Dampf-Rundum, Klassische Yachten-Regatta, Apfelfahrt, St. Nikolaus beschenkt die Kita-Kinder im Museumshafen/Schifffahrtsmuseum, maritimer Weihnachtsmarkt usw.), alles fiel aus!

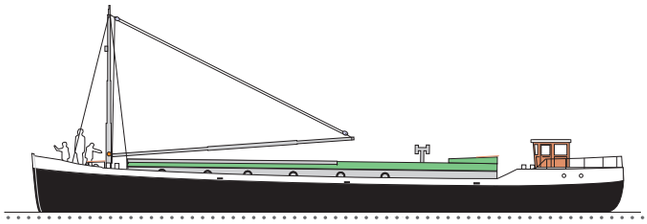
Da unser Verein ein Teil des Historischen Hafen-Ensemble ist, haben uns die strikten Pandemie-Hygienevorschriften auch hart getroffen. So konnten wir keine Erträge mittels Publikum-Rundfahrten und -Veranstaltungen durchführen, die wir zur Finanzierung der Pflege und Erhaltung unserer Traditionsschiffe dringend benötigen, zumal wir als ehrenamtlich geführte gemeinnützige Vereine in der Regel nicht über üppige Finanzpolster verfügen.Auf die o.a. publikumsfreien Zeiten konnten wir leider keinen Einfluss ausüben, so konnten/ mussten wir uns unter der strikten Beachtung der Covid-19-Pandemievorschriften auf die Pflege und Instandhaltung unserer HHF-Traditionsschiffe “Motorgüterschiff GESINE“ (Baujahr 1928) und Schlepper “FLENSBURG“ (Baujahr 1954) konzentrieren.

Schnell wurden für die beiden Schiffe jeweils eine “Kohorten-Isolierung“ (eine seuchenhygienische Gruppenbildung mit immer denselben Mitgliedern) organisiert.

Entgegen den Entwicklungen in anderen Vereinen konnten wir in den letzten zwei Jahren rund 10 neue im Rentenalter stehende „Fachkräfte“ (zum großen Teil Neubürger in Flensburg und Umgebung) und 5 langjährige Vereinsmitglieder, die in das Rentenalter hineingewachsen waren, für die mit der Schifffahrt verbundenen Handwerker-Aufgaben rekrutieren. Wir konnten rund 40 Aktivisten auf 2 schlagkräftige Kohorten aufzuteilen.Jede Kohorte organisiert sich unter der Führung eines Vorstand-Beisitzers (Koordinator) eigenständig. So wurden und werden einvernehmlich die Dringlichkeit und der Umfang der anstehenden Arbeiten und die Arbeitstermine und -Zeiten festgelegt.

Wir sind mächtig stolz, dass sich diese flache Hierarchie sehr gut bewährte und erfolgreich war. So trafen sich die “Kohorten“ jeden Dienstag und Freitag und arbeiteten neben den alljährlich anstehenden Pflege- und Wartungsarbeiten auch die aus dem üblichen Rahmen fallenden Aufgaben fachgerecht und in angemessenen Zeiten ab.

GESINE



Die „Dieselfraktion“ im Historischen Hafen Flensburg

Das ist Schwerstarbeit und nur mit Hebezeug und Kettenzügen zu bewegen. Der alte Tank hat sein Dienstalter erreicht. Jetzt darf es auch Edelstahl sein, damit er lange durchhält.

Schlepper FLENSBURG

Für den Schlepper wurde die gesamte Bordelektrik überarbeitet und neu organisiert.
Mit Hilfe eines Endoskopie-Gerätes konnte ein Leck am 5. Zylinder gefunden und mit einer neuen Dichtung behoben werden.
Diverse Durchrostungen in der Bordwand wurden ausgetrennt und einschl. Anstrich ersetzt.

Motorgüterschiff GESINE

Die Kunststofftanks für Frischwasser- und Grauwasser mussten einschließlich ihrer Umfeld-Struktur und Verkleidungen sehr arbeitsaufwendig durch Edelstahltanks ausgetauscht werden.
Auch die Fäkalienpumpe wurde durch eine neue ersetzt.
2 alte Batterien wurden durch neue 24 Volt Ampere Batterien und ein neues 12/24 Volt Ladegerät ersetzt.

In dem dichten Kabelgewirr heißt es, mit viel elektrischem Sachverstand immer noch den Durchblick zu behalten.

Für das Jahr 2022 …

erhoffen wir uns, dass unsere ehrenamtlich aktiven Vereinsmitglieder trotz der immer noch bestehenden Pandemieeinschränkungen weiterhin gewillt sind, ihren Beitrag zur Erhaltung unseres in Europa einmaligen, nichtkommerziellen HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG zu leisten.
Denn nur damit kann er mit seinen historischen Schiffen seine Ausstrahlung und Anziehungskraft nicht nur behalten, sondern auch beispielhaft weiterentwickeln.

Rüdiger Steinberg
Schatzmeister

ALEXANDRA Die Arbeit höret nimmer auf …

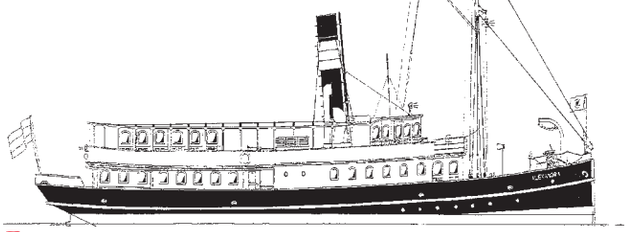
Es ist mühsam, die alten Platten zu entfernen, doch es gibt Licht am Horizont. Die ersten neuen Patten sind eingepasst und verschweißt. Von außen kann man nur ahnen, dass es voran geht.

Loch an Loch und hält doch… . Die Arbeit erfordert hohe Konzentration und Aufmerksamkeit. Wer nicht aufpasst ist durchfallgefährdet. Ein unachtsamer Schritt und es geht in die Tiefe …

klopf, klopf, klopf …

Rostklopfen ist eine „Schweinearbeit". Es macht einen Höllenlärm, staubt und dreckt und niemand reißt sich um diesen Job. „SP" Sven Peter Matthiesen trägt es mit Fassung. Muss ja sein!

Die alte Dame bekommt ein neues „Hinterteil"…



Ja, ja, der Zahn der Zeit nagt seit fast 114 Jahren am Schiffbaustahl der ALEXANDRA. Das gesamte Vordeck von der Back bis zu den Toiletten wurde schon erneuert. Das hieß neue Flurplatten und neuer Decksbelag. Jetzt ist auch das Achterschiff (rund um den Salon) dran.

Die Jungs von der Yachtwerft Berking nahmen den hölzernen Decksbelag ab. Bei der anschließenden Begutachtung musste unser Vorstand doch zweimal schlucken und beschloss, die gesamten stählernen Flurplatten erneuern zu lassen. Die Schweißarbeiten besorgte eine Fachfirma, aber die Vor- und Nacharbeiten blieben wie immer an der Crew hängen.

Das hieß Schränke in der Werkstatt und die Heizung im Salon ausbauen und alles mit feuerfesten Matten abhängen, denn jetzt gab es beim Schweißen reichlich Feuer im Schiff.

Wie heißt es so schön: Es muss erst richtig schlimm aussehen, damit es richtig gut wird. Danach muss es richtig gut werden. Wir sind auf dem richtigen Weg. Die Steuerbordseite und das gesamte Heck ist mit neuen Flurplatten versehen und die Schweißer arbeiten sich (zu Redaktionsschluss) an Backbordseite in Richtung Aufgang zum Oberdeck und somit dem Ende dieser Maßnahme entgegen.

Insgesamt wurden ca. 45 m/2 Schiffbaustahl ausgetauscht und die alte Dame ist jetzt wieder richtig stabil in der Hüfte. Dann können die Schiffbauer von der Yachtwerft Berking das Deck wie im Bugbereich neu mit Lerche belegen und die Crew darf alles wieder einbauen.

Günter Herrmann

Auch hier liegen schon die neuen Platten. Alles sauber geschweißt. Es geht voran …

FLENSBURG
HISTORISCHER HAFEN

ALEX ruft zum Dampf Rundum!

Es geht los! Die Vorfreude steigt: Vom 08. bis zum 10. Juli heißt es wieder „Volldampf voraus“ im Flensburger Hafen. Nachdem das für 2021 geplante 15. „Dampf Rundum“ aufgrund der Pandemie nicht durchführbar war, wird in diesem Jahr im Auftrag des „Förderverein Salondampfer Alexandra e.V.“ die Veranstaltung vom „HISTORISCHEN HAFEN FLENSBURG gemeinnützige GmbH“ und der „Tourismus Agentur Flensburger Förde GmbH“ durchgeführt.

Die Zuschauer treffen auf Altbewährtes, aber auch auf Neuerungen im Programm. Wir bauen auf unseren Erfahrungen aus 2019 auf. In diesem Jahr werden wir -wie 2019- unseren Fokus auf die bekannten Dampfschiffe legen. Dabei sein werden die beiden Dampfeisbrecher STETTIN und WAL, der Tonnenleger BUSSARD, der Schleppdampfer WOLTMAN, der Postdampfer SKJELSKØR aus Dänemark und natürlich die Gastgeberin Salondampfer ALEXANDRA. Der Staatsdampfer SCHAARHÖRN kann in diesem Jahr nicht teilnehmen, da das Schiff einen neuen Dampfkessel bekommt.

Es werden von den Schiffen Mitfahrgelegenheiten zum Dampferrennen am Freitag und Ausflugsfahrten am Samstag und Sonntag angeboten. Unsere kleinen Dampfbarkassen werden auch dabei sein. Diese werden an der Brückenanlage „Schwimmende Gärten“ am Innenkai liegen. Auf den kleinen Booten, die ausschließlich mit Dampf betrieben werden, können ebenfalls Mitfahrgelegenheiten ergattert werden.

Das Landprogramm, bestehend aus „Dampfermeile“ fürs Kulinarische, integriertem Technikpark, Ausstellung von Dampfmaschinen im „Flensburger Schifffahrtsmuseum“, und „NOSPA Bühne“ mit Musikprogramm am Museumshafen, wird jeden Besucher begeistern. In diesem Jahr wird erstmalig ein historischer Jahrmarkt an der Hafenspitze angeboten. Für Unterhaltung auf der Meile sorgen zusätzlich eine Puppenbühne, ein Kartenleger, die „Laterna Magica“ und der Walking Act „Die Maschine“. Der Sonntag steht unter dem Motto „Familientag“. Hier werden zusätzliche Clownerien für Kinder gezeigt. Für die Ausflugsfahrten auf den Dampfschiffen können vergünstigte Familientickets erworben werden. Das umfangreiche Angebot um die alte maritime Dampftechnik, wird die Besucher des „Dampf Rundum“ inspirieren und die alte Technik Jung und Alt näherbringen.

Das Landprogramm beginnt am Freitag, den 08.07. um 12.00 Uhr. Die Dampfschiffe bieten von 12.00 – 18.00 Uhr Besichtigungen an, und schon am Nachmittag spielen die ersten Bands auf der „NOSPA Bühne“ am Museumshafen. Offiziell eröffnet wird das Fest um 18.30 Uhr und um 19:00 Uhr laufen alle Schiffe zum Dampferrennen aus. Nach dem Einlaufen der Schiffe wird es um 22.30 Uhr auf dem Wasser im Bereich des Innenhafens eine Feuershow geben. Diese wird durch ein Feuerwerk um 23.00 Uhr abgeschlossen.

Am Samstag und Sonntag bieten die Schiffe tagsüber 70-minütige bzw. 120-minütige Ausflugsfahrten an. Die Dampfermeile öffnet an beiden Tagen ab 12.00 Uhr und schließt Samstagnacht um 01.00 Uhr. Am Sonntag schließt die Meile um 19.00 Uhr.

Die Besucher können wieder über die Homepage www.dampfrundum.de Karten für das Dampferrennen und für die Ausflugsfahrten buchen. Während der Veranstaltung können Tickets auch am gelben Fahrkartenschalter gegenüber der Dampferbrücke erworben werden.

KONTAKT:
Tourismus Agentur Flensburger Förde GmbH
Nikolaistraße 8, 24937 Flensburg
Tel + 49 461 90 90 93 80
www.flensburger-foerde.de

Historischer Hafen Flensburg
gemeinnützige GmbH
Schiffbrücke 37, 24939 Flensburg
Tel + 49 461 18291801
www.historischer-hafen.de
www.dampfrundum.de

Tuuuuuut… 8.-10. Juli 2022

RUM REGATTA

Es geht wieder los … die 41 ste

Seid dabei; am Himmelfahrtswochenende
von Donnerstag, dem 26. Mai bis zum Sonntag, dem 29. Mai 2022

Am 26. Mai findet AUCH wieder die Heringsregatta als Zubringer von Kappeln nach Sønderborg statt, dort kann dann schon mal vorgefeiert werden. Am 27. Mai segeln wir dann die „Flensburg Fjord Regatta“ von Sønderborg nach Flensburg. Dann heißt es erstmal: Ankommen, anmelden, Rum abholen, Freunde treffen, schnacken. Höhepunkt ist die RumRegatta am 28. Mai - von Flensburg rund Tonne 12.

Und natürlich gibt es Samstagabend wieder Party für Skipper & Crews.

Programm 2022

Donnerstag 26. Mai

Kappeln
10:45 moderierte Auslaufparade zur **Heringsregatta** Kappeln-Sønderborg

Flensburg
ab 12:00 Eröffnung des Gaffelmarktes

Sønderborg
ab 15:00 Ankommen der Schiffe in Sønderborg

Freitag 27. Mai

Sønderborg
09:00 Skipperbesprechung am „Butt im Griff”
11:30 Start der **Flensburg-Fjord-Regatta** 2022 (Sønderborg Bucht, westlich Untiefe Østerhage)
17:00 Ende der Flensburg-Fjord-Regatta zwischen Tonne 11 und 12 (Sandager/Holnishof)

Flensburg
12:00 Start der Lüttfischer Regatta. Klassenrennen der Sjekten und Smakkedreikampf im Innenhafen. Anschließend Preisvergabe
ab 15:00 OPEN SHIP (auf ausgewählten Schiffen)
15:00 Eröffnung der Ausstellung „Blauer Peter“ der Künstlerin Ina Steinhusen im Schifffahrtsmuseum Flensburg
19:00 Preisvergabe der 14. Flensburg-Fjord-Regatta

Sonnabend 28. Mai

Flensburg
09:00 Skipperbesprechung (GESINE)
11:00 Start der 41. RumRegatta (Wasserslebener Bucht)
16:30 Ende der Regatta
ab 17:00 OPEN SHIP (auf ausgewählten Schiffen)
18:30 Preisvergeudung (GESINE)
20:30 öffentliche Probe des Gaffelorchesters
21:30 Platzkonzerte und Skipper-Party

Sonntag 29. Mai

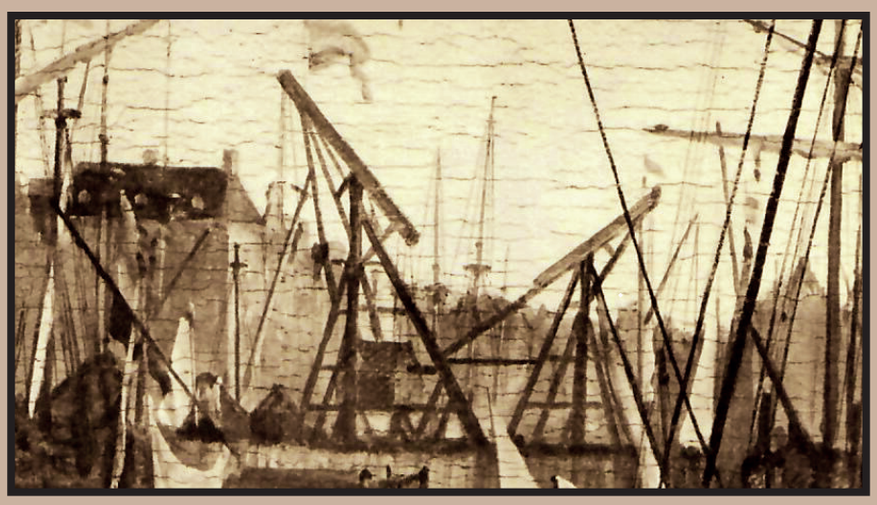
Flensburg
18:00 Offizieller Schluß der 41. RumRegatta

Einen 64GB Stick mit Fotos der Geschichte des Museumshafens, von RumRegatta, Apfelfahrt und Grogtörn bis Kongelig Classic usw. von 1979–2022, alles thematisch und zeitlich geordnet, gibt es bei Harald Harpke Anfragen unter h.harpke@t-online.de

SO HIEV EM OP

WIE BEKOMMT MAN TONNENSCHWERE MASTEN AUF EIN SCHIFF GESTELLT UND WIE KOMMT DIE LADUNG AUF EIN SCHIFF? ALLES EINE FRAGE DER PHYSIK. WIE WAR DAS NOCHMAL MIT LASTARM UND KRAFTARM?

ÜBER LASTEN UND MASTEN UND DAS HAMSTERRAD

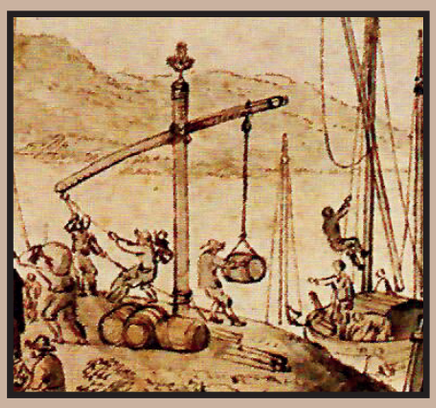


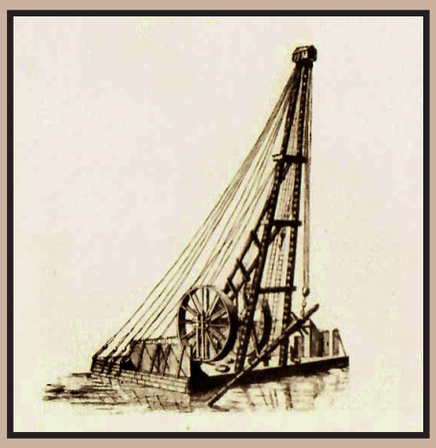
WIPPE kennt jeder. Vater oder Mutter sitzen auf der einen Seite und Kind auf der anderen Seite der Wippe. Und wenn Kind dann „am längeren Hebel sitzt", kann es ganz locker Vati und Mutti alleine kraftvoll anheben.

Wie war das noch im Physikunterricht? Last x Lastarm = Kraft x Kraftarm – oder so ähnlich. Das hatte man bei den alten Griechen auch schon begriffen und selbst die Ägypter haben damit schwerste Steine gehoben. Wie die historische Abbildung hier rechts oben zeigt, ließ sich mit so einem Wipphebel schon manches Fass an Bord hieven. Wenn man dann den Hebelarm noch mit einem einscheibigen Block übersetzt, können zwei Männer schon so Einiges heben. Der Maler Hermann Saftleven aus Rotterdam hat das hier in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts fein beobachtet. Bei einer solchen Verladewippe sind für hohe, lange Lasten die Möglichkeiten natürlich begrenzt, doch der Erfindungsreichtum des Menschen scheint unerschöpflich wenn es darum geht, die Arbeit zu erleichtern.

Die Replik von unserem historischen KRAHN von 1726 am Bohlwerk zeigt deutlich, mit welcher Konstruktion sich lange Masten auf Schiffe setzen lassen, denn dafür wurde er schließlich gebaut. Er hat auch bei einigen unserer alten Schiffe schon manche lange Last gehoben, Masten gesetzt und Spieren an Deck gewuchtet. Und auch wenn er dafür nicht gebaut wurde – er hat sogar einige gefüllte Rumfässer von der links abgebildeten ACTIV am Bohlwerk „gelöscht", damit das seemännische „Durstlöschen" erfolgen konnte.

Dieser Kran ist keine Flensburger Erfindung auch wenn manche sich über unseren „Galgen" wundern. Es war ein weitverbreiteter Typ, wie man hier links unten auf dem Ausschnitt eines 3m langen Kolossalgemäldes von Wilhelm v.d.Velde sehen kann. Er schuf dieses Werk gegen Ende des 17. Jahrhunderts und es zeigt die Reede von Amsterdam. Hier wurde wohl so manche Last mit Hilfe von Taljen – also Flaschenzügen, wie man umgangssprachlich sagt – am Galgenkran in die Höhe gewuchtet. Wahrscheinlich auch mit einer Kurbel und der Wickelwalze, eine „Winsch" wie Hein Seemann sagt. Doch da sind die Kräfte auch begrenzt und so haben schon die Altvorderen überlegt, wie man „das Ding drehen" konnte.

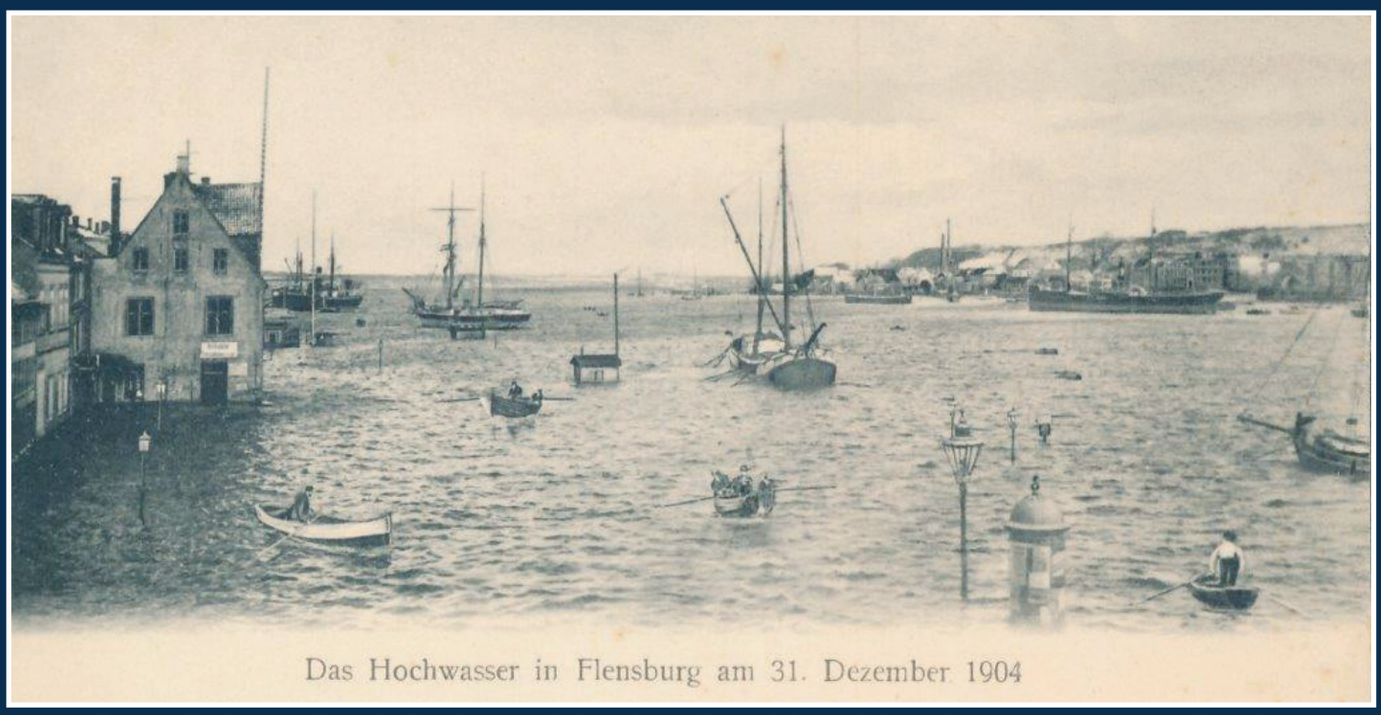




Die Tretmühle war die Lösung. Böse Zungen nennen das auch „Hamsterrad", und es wird kein einfacher Job gewesen sein, hier seine Tage in einem Laufrad zu verbringen. Es gibt unzählige Abbildungen von Varianten dieser Kraftübersetzung. Man kann stundenlang laufen und kommt keinen Schritt voran. Doch wie man hier auf einer Abbildung eines Tretradkrans aus dem berühmten Werfthafen von Lorient in der Bretagne sehen kann, passt diese Technik sogar auf einen Ponton und wird auf diese Weise zum Schwimmkran. Zwei Räder hieven hier einen langen Pfahl in die Höhe und die Männer in den beiden Rädern mussten schon ordentlich laufen, um das zu wuppen. Aber das „Wuppen" kommt ja schon wieder vom Wippkran. Also hier muss es wirklich heißen „um das Ding zu drehen".

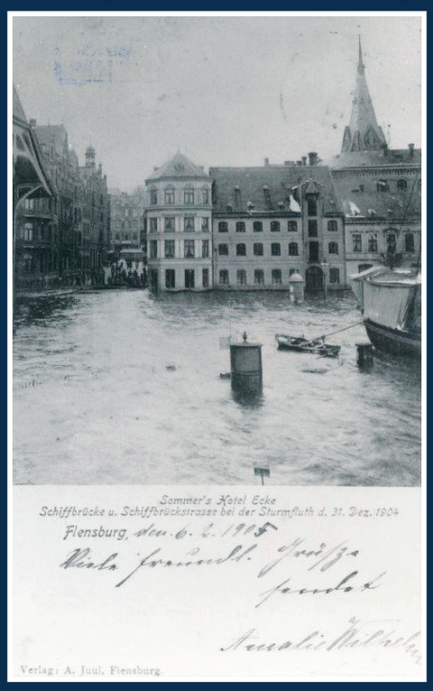
Die Kraftwende kommt erst mit der Industrialisierung in der Mitte des 19. Jahrhunderts. Das Eisenbahnwesen, die Eisenhüttenindustrie und die Erkenntnisse der Mechanik bringen auch den Kranbau voran. Der Umschlag soll beschleunigt werden. Die Kräne werden zu Drehkränen und die Technik wird wettergeschützt. Die korrosionsanfällige Mechanik mit den ganzen Zahnrädern wird zunächst überdacht und dann komplett eingehaust. Gedreht wird noch mit der Handkurbel, doch bis zum Knopfdruck ist es nicht mehr weit. Nach den ersten Versuchen mit Dampfkränen kommt die Elektrizität und löst so manches Problem. Sie bringt endgültig die größte Kraftersparnis. Die Elektromotoren bewegen die Drahtseilwinden und sie drehen den ganzen Kran auf einem großen Zahnkranz. Dann werden sogar die Kräne zu Fahrkränen. Man guckt es der Eisenbahn ab. Für diese Entwicklung hat Flensburg das beste Beispiel auf der Hafenostseite stehen. Stehen? Nein, er bewegt sich noch, auch wenn er als historischer Kampnagel-Kran denkmalgeschützt ist. Wir wollen ihn gern in unsere Entwicklung HISTORISCHER HAFEN einbinden und haben dafür auch ein Konzept, aber noch tut sich nichts…

Rainer Prüß



Der Willy-Brandt-Platz an der Schiffbrücke mit Blick nach Norden auf die Giebelseite des Kompagnietors mit der Fahnenstange.

Flensburgs Pferde-Straßenbahn 1904 beim Surfen…



Heute gäb's nasse Füße im Rock Café …

Galante Fortbewegungsmöglichkeiten …

Noch Mitte des 20. Jahrhunderts war die Katastrophe von 1872 so sehr im kollektiven Gedächnis der Stadt verankert, dass der hochbetagte Flensburger Maler Julius Gregersen (1860 – 1953) diese Ansicht 1951anfertigte. Er hatte die Sturmflut als 12-Jähriger miterlebt.

Hochwasser in Flensburg

LAND UNTER

Als ein Journalist die kürzlich verstorbene Ilse Böhme nach ihren Erfahrungen zu dramatischen Hochwasserszenarien am Flensburger Hafen befragte, entgegnete sie trocken und zum Leidwesen des Journalisten wenig aufgeregt. „Wasser kommt, Wasser geht“. Knapper kann man den vielzitierten „Badewanneneffekt“ kaum beschreiben. Ilse Böhme kann getrost als Urgestein des Flensburger Hafens gelten. Sie hatte ihr ganzes Leben in ihrem Elternhaus im Herrenstall am Hafen verbracht. Dieses Gebäude auf dem Gelände der ehemaligen Weedermannschen Werft wurde in unschöner Regelmäßigkeit wie die benachbarten Liegenschaften von den über die Kaikanten steigenden Fluten heimgesucht. Hochwassererfahrene Anrainer räumten gelassen Teppiche beiseite und versuchten halbherzig mit Sandsäcken und Schotts die eintretende Wassermenge zu begrenzen – und warteten dann ab. „Wasser kommt, Wasser geht“. An diesem Rhythmus hat sich bis heute grundsätzlich nichts geändert. Mit Hochwasser-Fragestellungen eher unerfahrene Investoren mussten allerdings in der jüngeren Vergangenheit schmerzhaft lernen, dass das Verlegen eines hölzernen Fußbodens in Premiumlage am Hafen zumindest im Erdgeschoss vielleicht besser noch einmal überdacht werden sollte – bis heute erinnern dekorativ in Szene gesetzte Gummisstiefel an dieses planerische Missgeschick. Aber seit diese Lektion erteilt wurde, gilt auch hier: töv‘ man!

Das Beste daraus machen: eine im wahrsten Sinne des Wortes feucht-fröhliche Silvesterfeier 1904 im „Goldenen Anker“ an der Schiffbrücke 22, (Flensburger Stadtarchiv)

Das kollektive Erleben steigender Wassermassen mag hier und da durchaus das gesellige Miteinander gefördert zu haben, wie auch die Existenz neuzeitlicher „Sturmflutlieder“ an der schleswig-holsteinischen Westküste zu belegen scheint. Bei näherer Betrachtung erweisen diese sich jedoch eher als „Klagelieder“, was dann der dramatischen Situation doch angemessener erscheint. Dennoch scheint der Ausnahmezustand in gemäßigten Hochwasser-Ereignissen insgesamt einen gewissen Unterhaltungswert gehabt zu haben, denn sie wurden in einer Vielzahl von Ansichtskarten über die Grenzen hinaus verbreitet.

Der Badewanneneffekt der Ostsee

Die Ostsee hat trotz ihrer 422 000 km² großen Flächenausdehnung und bei einer durchschnittlichen Tiefe von 55 m den Charakter eines großen Binnensees. Ohne einen nennenswerten Tidenhub ist die Wasserströmung in der Ostsee von den Windverhältnissen abhängig. Der Wind staut, je nach Stärke und Dauer, an der Luvseite einen Wasserberg auf. Dessen Höhe steigert sich bis zu dem Punkt, an dem Druckkraft des Windes und Schwerkraft des Wasserberges im Gleichgewicht stehen. Lässt der Wind nach, schwappt das rückströmende Wasser wie ein gemächliches Pendel hin und her – ein Vorgang, der sich über mehrere Tage hinziehen kann. Wetterbedingte Extreme hat es in der Geschichte der Flensburger Förde schon immer gegeben.

Von einem ganz besonderen Kaliber war aber das Jahrtausend-Hochwasser vom 13. November 1872, das sich in diesem Jahr zum 150. Mal jährt.

Bereits seit Tagen hatten starke Winde aus süd-westlicher Richtung vorgeherrscht und der Wasserspiegel in der westlichen Ostsee war deutlich abgefallen. Am 11. November drehte der Wind dann auf NO und steigerte sich schnell zur Sturmstärke. Die im Osten aufgestauten Wassermassen waren schon vorher in rückläufige Bewegung geraten – vom Sturm wurden sie nun zu stärkerem Tempo angetrieben. In der Nacht zum 13. November steigerte sich der Sturm zur Orkanstärke. Dieser Orkan trieb gewaltige Wassermassen vor sich her. Als sie die Ostseeküste erreichten, verursachten sie verheerende Zerstörungen. Mit Wasserständen von durchschnittlich 3.50 m über NN flutete 1872 eine der größten Katastrophen über die schleswig-holsteinische Ostküste. Das gesamte Katastrophengebiet war im Westen von Schleswig-Holstein, im Osten etwa auf der Linie Bornholm/Swinemünde, im Süden durch die deutsche Küste und im Norden durch die Linie Kolding/Ven eingegrenzt.

Flensburg, mit seinen steilen Hängen am Ende der Flensburger Förde, hatte die meisten Schäden im Hafenbezirk aufzuweisen. Das Wasser drang bis zur Angelburgerstraße vor und füllte die von der Schiffbrücke steil aufsteigenden Straßen zur Hälfte. Keller und Parterrewohnungen standen unter Wasser und die Bewohner an der Ballastbrücke und der Schiffbrücke mussten evakuiert werden. Im Hafen gab es ein furchtbares Durcheinander. Viele Holzlager, Brücken und Hütten waren abgängig, sogar der große Steinkohleschuppen der Dampfschiffs-Gesellschaft von 1869 konnte den Fluten nicht standhalten. Schiffe rissen sich von Tauen und Ketten los und wurden aufs Land, auf die Schiffbrücke oder auch nur mit dem Bug auf eine Brücke geschleudert. Eine einzige Welle genügte, um am Ostufer die Brücke über den Lautrupsbach auf einer 30 Meter entfernten Wiese stranden zu lassen. →

Die Bark STRASSBURG liegt auf der Schiffbrücke auf Höhe der heutigen Hafen-Küche und der Wasserschutzpolizei.

Das Wasser ist abgelaufen. Links das Kompagnietor und ganz hinten auf der Straße liegt die gestrandete Bark STRASSBURG

Der Wasserstand erreicht in Flensburg 3.32 m ü.MW. Insgesamt fielen in dieser Nacht 271 Menschen der Ostsee-Sturmflut zum Opfer. In Flensburg ertranken sechs Mann in der Innenförde, als eine holländische Jacht kenterte und ein Landwirt aus Kliplev kam ums Leben, als sein Gefährt in Wassersleben von der überfluteten Chaussee gespült wurde.

Gegen Abend legt sich der Sturm, der Wind dreht auf Westen, und das Wasser fiel rasch. Das Flensburger Tageblatt berichtete am 14. November erschüttert: „...In den Hofenden, auf der Schiffbrücke, in der Neustadt bilden Bretter, Balken, Steinkohlen, Torf, Fadenholz, Zollbuden, Böte ein wildes Durcheinander…Einen traurigen Anblick bieten die Häuser. Das hier eingedrungene Wasser hat die Fußböden gehoben, die Fenster und gar die Mauern durchbrochen, den Hausrat wie Spielzeug hin- und hergeworfen und zerstört. Aus den öden Fensterhöhlen wehen jetzt zerrissene Vorhänge…Die Jürgensbyer Seite der Stadt ist wie eine Sandwüste. Auf dem Fußsteig nach der Ballastbrücke watet man in Sand und Tang. Die Gärten …sind mit Treibholz bedeckt. Die Brücke über den Lautrupsbach ist weggerissen und von einem mächtigen Stoß des Elements an 100 Schritt weit in die Wiese getragen. Die Badekarren sind zertrümmert…Groß ist der Schaden, den Einzelne erlitten haben. So sind der Weinhandlung „Henningsens Ww.“ [später Sonnberg] 70 Oxhöft schönen Weines ausgelaufen, und der großen Export-Schlachterei von Detlef Jürgensen sind 3000 Tonnen Salz beschädigt und viel Speck fortgetrieben. In den Speichern und Ladekellern sind kostbare Lager von Zucker, Reis, Zigarren teilweise verdorben, und vielen unvermögenden Einwohnern ist ihr ganzes Hab und Gut durch das Element zerstört.“

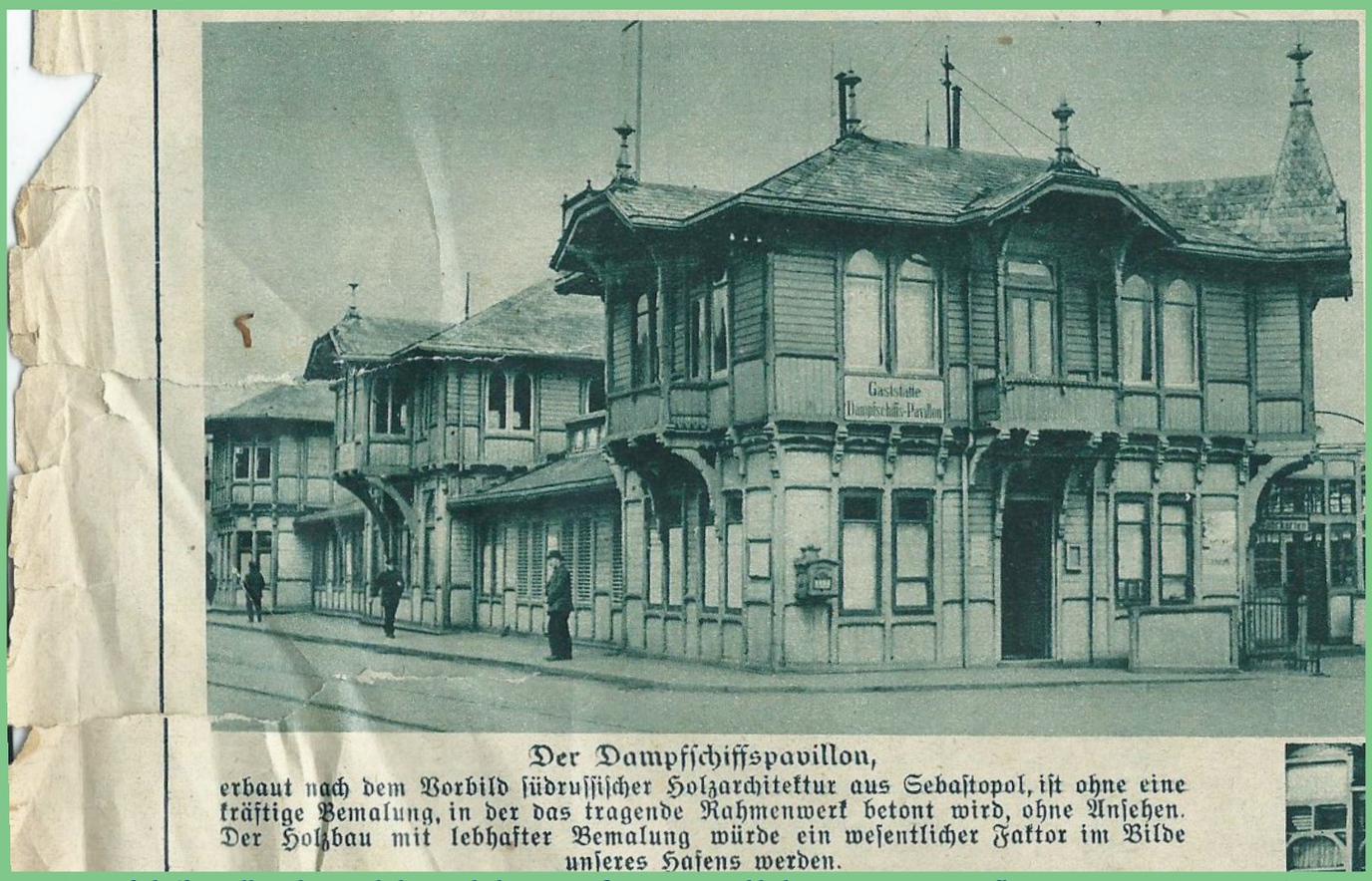
Auch die schon eingangs erwähnte Weedermann'sche Werft am Herrenstall hatte dieses Mal mehr Schäden zu beklagen, als nur ein wenig Wasser in der Küche. Der gerade fertiggestellte Neubau der Bark STRASSBURG lag im wahrsten Sinn des Wortes „hoch und trocken“ und konnte erst am 26. Januar 1873 durch die Mithilfe von zwei Schiffen und einigen Pferden wieder flottgemacht werden. Erst fast auf den Tag genau ein Jahr nach der Katastrophe konnte der Flensburger Werftbesitzer Erich Jakob Weedermann sen. seinen Erstgeborenen bevollmächtigen, die zu erwartende Entschädigung für die Sturmflutschäden entgegen zu nehmen.

Im vergangenen Jahr mussten die Flutopfer an der Ahr Jahr leidvoll erfahren, dass sich zugesagte finanzielle Unterstützung quälend lange hinziehen kann. Das scheint auch früher kaum schneller gegangen zu sein. Die Hilfsbereitschaft war zwar enorm, doch zunächst mussten Strukturen für das Akquirieren von Hilfsgeldern und deren Verteilung aufgebaut werden.
Bereits am 30.11.72 war in Berlin der „Deutsche Hülfsverein für die Notleidenden an der Ostseeküste“ gegründet worden und in Schleswig-Holstein entstanden eher zufällig gleich zwei Komitees. Der „Kampfgenossenverein von 1848“ hatte ohnehin am 17.11. in Neumünster tagen wollen – nun entschloss man sich aus aktuellem Anlass zur spontanen Gründung eines „Zentralkomitees für die Notleidenden an der Ostseeküste“. Zeitgleich, doch in Unkenntnis voneinander, wurde auch in Kiel ein „Provinzalkomitee zur Unterstützung der Bedrängten an der Ostküste Schleswig-Holsteins“ etabliert. Nun arbeiteten zunächst zwei Organisationen mehr gegen- als miteinander. Im Wettstreit um die größere Effizienz unterlagen die ehemaligen Kampfgenossen und stellten ihre Organisation und die eingeworbenen Mittel dem Provinzialkomitee zur Verfügung. Dieser wetterbedingten Katastrophe von 1872 folgten in den letzten 150 Jahren zahllose weitere Hochwasser am Flensburger Hafen. Diese fielen aber glücklicherweise weniger dramatisch aus, so dass sich kollektiv in der Region eine Haltung entwickeln konnte, die ich, wie eingangs beschrieben, die Böhme'sche Gelassenheit nennen möchte.

Seit einigen Jahren allerdings wächst die Besorgnis an den Küsten. Die vertrauten wetterbedingten Hochwasserszenarien werden vom menschengemachten Klimawandel überholt. Etwa 680 Millionen Menschen leben weltweit in der direkten Umgebung von Küsten. Die Bedrohung steigender Meeresspiegel – hier ausdrücklich im Plural, denn anders als in der Badewanne wird der Meeresspiegel nicht einheitlich ansteigen - ist konkret. Die noch nicht absehbaren Folgen der globalen Welterwärmung für marine Ökosysteme scheinen abstrakt und weit weg. Einzig der bedauernswerte Eisbär auf seiner schrumpfenden Eisscholle vermag für einen Moment ein kurzes Mitgefühl hervorrufen. Wenn aber die Folgen der globalen Klimaerwärmung bis vor unsere eigene Haustür reichen und dazu führen, dass zahllose Küstenbewohner ihre Heimat verlieren, sieht die Sache schon anders aus. Insgesamt ist der gemittelte globale Meeresspiegel im 20. Jahrhundert um etwa 15 cm angestiegen. Und Klimamodelle rechnen mit einem immer schneller werdenden Anstieg, wenn der Ausstoß von Treibhausgasen nicht schnell und deutlich reduziert wird. So braucht es in Ergänzung zu einer effektiven Klimaschutzpolitik in der Zukunft ortsspezifische Anpassungsmaßnahmen um unseren Lebensraum zu schützen.

Pünktlich zum 150. Jahrestag wird das Flensburger Schiffahrtsmuseum am 13.11.2022 eine Sonderausstellung zu diesem Thema eröffnen. Wenn sich in Ihrem Besitz Fotos, Dokumente oder andere Zeugnisse dazu befinden, freuen wir uns über eine Nachricht!

Susanne Grigull



Der Dampfschiffspavillon ohne Sockel mit erhöhtem Straßenniveau und höher montiertem Briefkasten. Foto von ? aus einer Zeitung.

Der Briefkasten sitzt auf dieser Karte von 1906 noch an der alten Stelle. Vergleiche zeigen, dass es 1913/14 noch keine Veränderung gab.

LAND ÜBER?

Hochwasser in Flensburg

Manta tiefergelegt, Straße höhergelegt. Ja – Straße höhergelegt!

Uns erreichte eine Mail des Modellbauers Alexander Liermann aus Sarstedt, der damit beschäftigt war für das Schifffahrtsmuseum ein Modell des alten Dampfschiffspavillons zu erstellen, der an der Schiffbrücke bei der Einmündung der Schiffbrückstaße stand, wo heute die 4 kleinen gelben Hütten der Klassischen Yachten zum Sitzen einladen. Zeichnungen gibt es nicht mehr, aber viele alte Fotos. Als er den kleinen Briefkasten am Modell ankleben wollte, stellte er plötzlich fest, dass er zwei unterschiedliche Fotos dieses Pavillons besaß (Fotos links), beide mit Blick nach Norden auf die Eingangssituation, und siehe da, wenn man den Eingang vergleicht, sieht man, dass die Straße beim oberen Foto um ca. 80 cm angehoben bzw. aufgeschüttet wurde. Zunächst stand der Pavillon offenbar auf einem Sockel und man musste zum Eingang 5 Stufen hochgehen. Auf dem später geschaffenen Foto ist der hohe Sockel im aufgeschütteten Erdreich unter dem neuen Pflaster verschwunden und man kann ebenerdig in den Pavillon gehen. Da musste natürlich auch der Postbriefkasten höhergelegt werden.
Die Flensburger folgten also dem steigenden Wasserstand und legten die Straße höher, um das immer wiederkehrende Hochwasser zu vermeiden.

Hochwasser am Dampfschiffspavillon

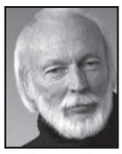
Aufschüttungsarbeiten an der Hafenspitze

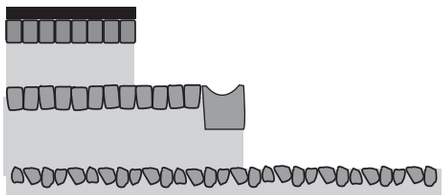
Der Modellbauer las das HAFENBLATT und hatte im letzten Heft 44 den Bericht über das Straßenpflastermodell in der Bergmühle gefunden.
Der Flensburger Archäologe Bernd Zich entdeckte vor Jahren zufällig bei einem Blick in die Baustelle der Erdarbeiten für das Fernwärmenetz beim Nordertor die Schichten von drei übereinander liegenden Straßenpflasterungen. Man hatte offenbar die Straße immer höher gelegt. Diese Pflasterungen konnten damals fachgerecht geborgen und analysiert werden. Sie fanden dann als 1:1 Schichtenmodell ihren Platz im Speicher der Bergmühle. Unlängst stand der Speicher vor Umbauarbeiten. Das Modell war im Weg und gehört auch ganz eindeutig nicht zur Geschichte der Bergmühle und auch nicht auf einen Berg.

Das gesicherte 3 Schichten-Modell der ständig höhergelegten Pflasterschichten aus der Bergmühle.
Obenauf: Asphaltdecke von ca. 1973 auf einer Pflasterung mit Straßenbahnschienen von ca. 1910.
Auf mittlerer Ebene ein nicht genau zu datierendes Pflaster, mit Rinnstein. Das stammt wahrscheinlich aus einem skandinavischen Steinbruch und die Bearbeitung ist schon besser und glatter, als die unterste Pflasterung von ca. 14-1500 n. Chr.

Wir konnten die Pflasterungen mit Hilfe von Jürgen Beuse und Vereinsmitgliedern der Bergmühle mit Hilfe des kräftigen Krans eines dicken gelben LKW bergen und zunächst bei JACOB CEMENT einlagern (danke!). Jetzt würden wir dieses Modell gern direkt am Ufer des HISTORISCHEN HAFEN aufstellen oder besser gesagt einbuddeln – tiefergelegt – um zu zeigen, wie tief das Pflaster früher mal lag und wie hoch schon alles aufgeschüttet wurde. Denn alle reden vom Klimawandel, doch keiner kann sich vorstellen, was das real auch für Flensburg bedeutet, wenn der Wasserstand ständig weiter steigt.
Wir haben unsere Idee bereits Eiko Wenzel von der Denkmalspflege vorgetragen. Der sieht damit auch eine gute Möglichkeit, Geschichte an Schichtungen aufzuzeigen und sich gleichzeitig ein Bild von zukünftigen Klima- und Wasserstandsentwicklungen zu machen.

Jetzt suchen wir einen guten Platz an der Hafenwestseite und sachkundige Hilfe, denn wenn man an der Hafenkante etwas einbuddelt, tiefer legt, läuft schnell das Grundwasser nach. Am besten wäre wohl ein offener Stahlkasten von ca. 3x1x1 m, den könnte man dann ebenerdig einbuddeln und mit den Pflasterungen der 3 Schichten auffüllen. Dann kann man sehen, wie tief früher mal die Pflasterschichten lagen und um wieviel das Ufer schon höher gelegt wurde. Um dieses Loch des Pflastermodells müsste natürlich ein Geländer rum. Wer kann helfen?


Rainer Prüß



Immer wieder…immer wieder…!

Eine Fotodokumentation unseres Bildberichterstatters und Dokumentar-Fotografen Harald Harpke, der seit 1980 alles festhält.

Hafenwestseite. Die Museumswerft ist noch Parkplatz, Das Bohlwerk guckt raus. Dann friert es und die Schiffbrücke ist eine Eisbrühe…

Gleiches Bild, gleicher Standort. Die neue Wachhütte – heute Ben's Fischbude – steht noch hoch genug, aber man kommt nicht hin…

Das Bohlwerk ist neu, höhergelegt, doch die Damen in der Roten Laterne bekommen nasse Füße. Der Fährkrog liegt etwas höher.

Hafenwestseite. Die Schiffbrücken der Schiffbrücke sind alle abgesoffen, vorm Kompagnietor gucken nur die Reibepfähle raus.

Wassertreten am Bohlwerk…

… 2007, 2010, 2012, 2018, 2019, 2022 …

ALEX an ihrem alten Liegeplatz vorm Schifffahrtsmuseum am Südende des Bohlwerks…

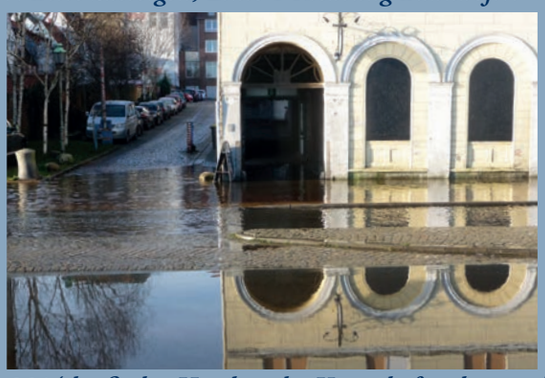
Der Oluf schwimmt halb hoch.

Öffentlicher-Personen-Nah-Verkehr, ÖPNV. Bitte zusteigen, Linie 1 Richtung Bahnhof…

Zufahrt nur für Jollen.

Die Museumswerft schwimmt.

Auch die Bärenhöhle leidet mal wieder …



2014 heißt das Hotel noch »Kaiserhof«, aber es übt schon …

2021 *wurde die Kaikante der Hafenspitze aufwendig erneuert. Auf gleicher Höhe. Die hätte man natürlich vorausschauend gleich höher legen können, doch das wäre vielleicht zu weit gedacht … Ist vielleicht auch überflüssig wenn das Sperrwerk Holnis/Brunsnis kommt.*

Klassische Yachten auf der Flensburger Regatta 1855

Die „Flensburger Regatta von 1855“ - traditionell vom Verein Klassische Yachten am letzten Septemberwochenende veranstaltet – soll seit vielen Jahren an den Beginn des Regattasports auf der Westlichen Ostsee erinnern. Nach einer sehr reduzierten Ausgabe 2020 konnte sie 2021 nun wieder mit ihrem traditionellen Rahmenprogramm über das ganze Wochenende vom 24.-26. September stattfinden und Crews von nah und fern erfreuen.

Aber was ist eigentlich dieses jährliche Ereignis in Erinnerung an die historische „Lustböte-Regatta“ von 1855? Nicht jede Leserin und nicht jeder Leser ist schon einmal selbst dabeigewesen – vielleicht fehlt zur Teilnahme schlicht das passende Boot oder das Wochenende fällt immer auf den Geburtstag der geliebten Großtante oder, oder oder...?

Um also die Erlebnisse der Crews des Jahres 2021 auch für nicht dabeigewesene Laien verständlich zu machen, begeben wir uns an Bord einer fiktiven Crew und begleiten sie über den Tag. Anhand ihrer vorbildlichen Vorbereitung und Durchführung der Fahrt werden wir sehen, was man 2021 tun musste, um hinterher sagen zu können: Ich war dabei! Ich saß auch fest!

Tipp 1: Begib dich in unbekannte Gewässer: „Was ist ein GPS?“, „Wo ist nochmal der Kompass?“

Für ein erfolgreiches Aufgrundlaufen muss jede Bootscrew vor allem die allerwichtigste Grundregel verinnerlichen: Wisse niemals, wo du bist! Denn wir segeln doch schließlich alle aus dem gleichen Grund: Um die Freiheit zu spüren. Wir begeben uns aufs Wasser, um uns dem Wind und den Wellen zu unterwerfen und eins zu werden mit der Natur. So sind wir auf dem richtigen Weg – ganz egal, wo unser Weg eigentlich ist.

Nun aber zu den konkreten Anweisungen:

- **Skipperbesprechung** am Samstag Morgen: Ganz genau wird erläutert, wo und wie das Starten und später die Zeitmessung beim Ins-Ziel-Segeln abläuft. Hier hören wir noch artig zu. Es geht um die Ochseninseln. Irgendwo ist also eine Insel. (Oder zwei? Oder wie viele Ochseninseln gibt es nochmal in der Förde? Oder redeten wir von der Osterinsel? - Naja, also irgendein Land in dem Wasser da draußen) Da geht‘s rum. Mehr müssen wir nicht wissen. Als ein Mitsegler ansetzt zu fragen, in welcher Richtung wir denn die Insel umrunden, da ist unsere Vorzeige-Bootscrew schon gedanklich in unendlicher Freiheit.
- **Seekarte:** Nur was für Anfänger - haben wir also natürlich nicht dabei. Wahre Freiheit kennt keine Grenzen und Karten und Untiefen.
- **GPS:** Haben wir erst recht nicht. Auf unserem Klassiker findet man nur Salzwasser, Teer und Rum. Keine Elektronik.
- **Kompass:** Ist da, hilft aber ohne Karte nicht. Sieht aber so schön klassisch aus. Also darf er auch gerne heute an Bord bleiben.

Tipp 2: Nimm die Regatta todernst. Denn dafür hast du schließlich einen Klassiker.

Die Frage, die sicher jeder Eigner und jede Eignerin einer klassischen Yacht schon zur Genüge gehört hat, ist sicherlich die nach dem Warum. „Warum hast du so ein altes Boot?“, „Warum hast du dich nicht für etwas Moderneres entschieden?“, „Aah, aus Holz. Warum tust du dir das denn an?“ Wir alle wissen inzwischen unsere eigenen guten Antworten darauf, die wir diesen ahnungslosen Fragestellern entgegen setzen können: Die wunderschönen Linien, die einfache Bearbeitbarkeit des Werkstoffes Holz, die Befriedigung einer glänzenden Lackschicht, das besondere Gefühl beim Segeln, der Ruf „schönes Boot!“ von einer vorbeimotorenden Gfk-Yacht, die stundenlange Kälte in der winterlichen Bootshalle, wenn der Pinsel in der kalten Hand zittert und der Lack nicht trocknet.

Doch all das sind schnöde Ausreden. Denn in Wahrheit geht es unserer Vorbild-Crew genau wie uns allen. Sie hat ihren wunderschönen Holzklassiker doch nur gekauft und gepflegt, um in hart umkämpften Regatten ohne Rücksicht aufs Material der Ziellinie entgegen zu rasen und dabei alle

Die Steg-Musik mit Kontrabass, Saxphon, Mandoline und Gitarre spielt sich warm.

Und gleich geht‘s rum um die Ochseninseln, aber erstmal durc

Oder: Wie man stilvoll auf Grund läuft …

hinter sich zu lassen. Genau das gilt auch heute. Da heißt es in der Engstelle zwischen den Ochseninseln und dem dänischen Festland, seinen Gegnern keinen Zentimeter zu schenken und so jubiliert die Crew bald stolz - sie haben es geschafft! Nach erfolgreicher Anwendung von Tipp 1 wurden sie aus der schmalen tiefen Rinne gedrängt und sind erfolgreich auf dänischem Sand aufgelaufen. Alles richtig gemacht! Dafür haben wir das Boot gekauft!

Tipp 3: Überschätze dein Boot.
Der nächste Tipp ist leicht erklärt: „So groß ist unser Tiefgang ja auch wieder nicht. Hier können wir ruhig ein wenig abkürzen.“ Die Kombination aus Tipp 1 (Karte zu Hause gelassen) und Tipp 3 resultiert in einem grandiosen Erfolgserlebnis: Grundberührung an der Ecke der großen Ochseninsel! Und als wäre dies nicht genug: Boot steckt fest! Erneutes Jubeln. So sind wir auf dem richtigen Weg in eine sich realistisch anfühlende Regatta 2021.

Tipp 4: Selbst ist der Skipper! Wie man ohne Hilfe wieder los kommt.
Dieser letzte Tipp stellt sich bei genauerer Betrachtung als eine Art Fortsetzung von Tipp 3 dar. Das Wort „Schätzchen“ kommt bekanntermaßen von „Überschätzen“. Sein Schätzchen (das Boot) zu überschätzen ist also völlig legitim und wie in Tipp 3 erläutert, auch notwendig für den heutigen Erfolg. Doch auch an die eigene Performance sollten stets allerhöchste Maßstäbe angelegt werden. So überlasse der geübte Skipper unserer Vorbild-Crew natürlich nicht den Crewmitgliedern die Show des Wieder-los-Kommens. Nein, diese Lorbeeren gebühren ihm allein. So überschätzt er zunächst seine Armlänge, dann die Festigkeit des Meeresgrunds und zu guter Letzt auch noch seine wasserabweisenden Fähigkeiten. Die Bootscrew jubelt ein weiteres Mal! Mit einem nassen Skipper zurück an Bord geht es auf den Rückweg. Also in die Richtung, in die die anderen Boote segeln. Es wird schon irgendein Weg sein. Wo ist denn eigentlich der Kompass?.... Ach ja.

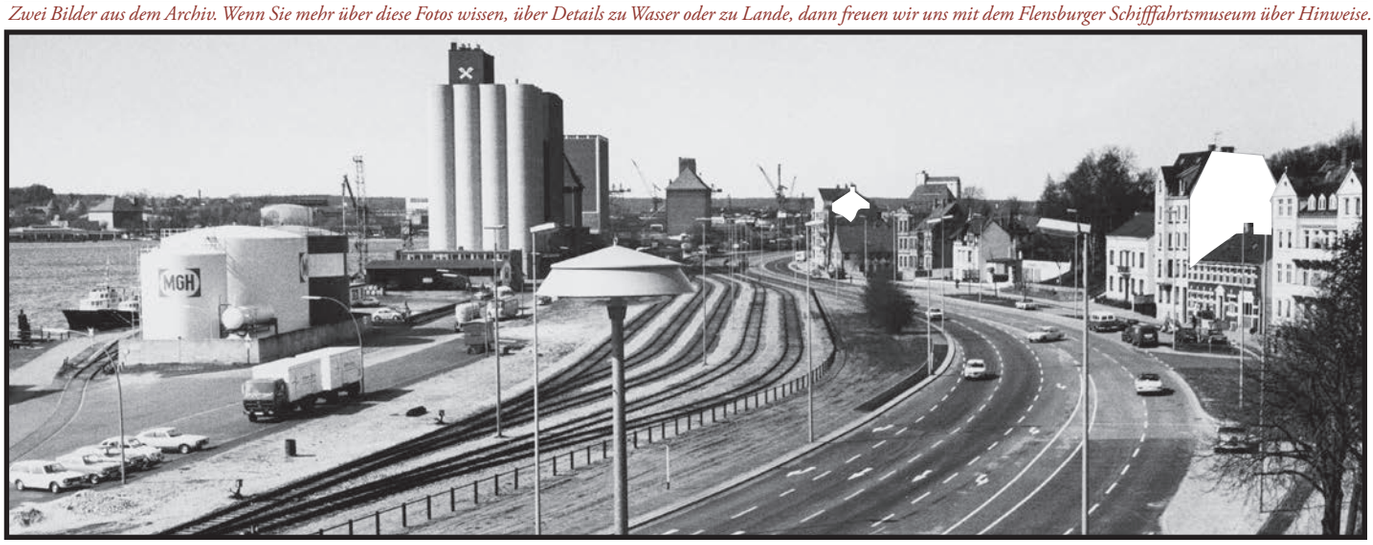
Natürlich ging es in Wahrheit nicht allen Booten so wie unserer Vorzeige-Crew. Nur einigen. Doch auch denjenigen ohne Grundberührung wurde am Ende erlaubt, offiziell von ihrer Teilnahme an der Regatta 2021 zu sprechen. **Insgesamt tummelten sich an dem Nachmittag auf der Förde 37 klassische Boote,** die bei wenig Wind, aber herrlichem Herbstwetter die Ochseninseln (im Uhrzeigersinn) umrundeten, Wind, Wetter und Freiheit genossen und am Ende des Tages wohlbehalten wieder an die Hafenspitze zurückkehrten.
In den verschiedenen Klassen gingen die ersten Plätze jeweils an die Boote **SAGA, MAJ-BRITT, HANS UHL** und **KASIMIR**. Die Gesamt-Ergebnisliste mit allen Booten findet sich auf der Website des Vereins Klassische Yachten.
Anders als in den oben gegebenen Tipps vielleicht angeklungen haben mag, sind Crews, Vereinsmitglieder und Gäste aber natürlich nicht nur des Segelns wegen gekommen – das gemeinsam verbrachte Wochenende und die Freude am gemeinsamen Hobby stand im Vordergrund. Vor allem am Samstag durften nach erfolgreicher Rückkehr von den Inseln alle einen schönen Abend des Feierns auf der Gesine genießen. Neben leckerem Essen und anregenden Getränken bekamen wir noch besondere Party-Unterstützung in Form von grandioser unplugged Musik der MEMPHIS CONNECTION. Herzlichen Dank an dieser Stelle!
Im Namen des Vereins Klassische Yachten geht der Dank außer an die Musik auch an die vielen Helferinnen und Helfer, die von Freitag bis Sonntag zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen haben! Ohne euch wäre das nicht möglich gewesen. Und nicht zuletzt auch an all diejenigen, die mit Kind und Kegel und Boot von nah oder fern gekommen sind, um mitzusegeln. Schön, dass ihr alle dabei wart und genauso wie wir Freude daran habt, eure Klassiker zu zeigen, zu segeln, zu feiern und euch auszutauschen - wir sehen uns also am letzten Septemberwochenende 2022!

Manuela Wunderlich

urch die enge Stelle zwischen Annis Kiosk und kleiner Okseøe ...

Die Spannung steigt, gleich ist Preisverteilung und Hans ist siegessicher …

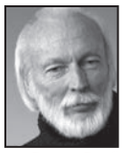
Zwei Bilder aus dem Archiv. Wenn Sie mehr über diese Fotos wissen, über Details zu Wasser oder zu Lande, dann freuen wir uns mit dem Flensburger Schifffahrtsmuseum über Hinweise.



Bildbetrachtung

Ballastbrücke

Blick auf das Selbe, es ist aber nicht das Gleiche. Wir blicken am Hafenostufer von Höhe Unterer Lautrupweg auf die Ballastbrücke nach Norden. Fast das Gleiche ist nur der Straßenverlauf der linken beiden Straßenspuren und die rechte Häuserfront, die auf dem oberen Foto von 1904 durch die Bäume abgedeckt ist. Zur besseren Orientierung habe ich zwei identische Hausgiebel auf beiden Fotos weiß markiert. Die rechten beiden Straßenspuren sind offensichtlich näher an die Häuserfront herangerückt. Doch der größte Unterschied ist fast unglaublich. Die ganze Ankerbucht mit den Netz-Trockengerüsten der Fischer wurde bis zur gepunkteten Linie zugeschüttet. Eigentlich stehen die Silos und die Ölanks im Wasser. Auf Höhe der Öltanks findet man heute das Werftkontor und den Fischmarkt. Der LKW mit Hänger befährt das, was wir heute als Straße Ballastkai nennen und auf der fünfspurigen Schienenanlage liegen heute die Parkplätze des Werftkontors. Flensburg brauchte damals Umschlagsplatz. Die vorhandenen Kaimauern und Bollwerke reichten nicht mehr für den Hafenumschlag aus. Die größeren Dampfschiffe benötigten außerdem tiefere Lösch- und Ladeplätze. Diese bot nur der Nordteil des Hafens. Um 1900 wurden daher Forderungen der Kaufmannschaft lauter, das Ostufer für den Hafen zu erschließen. Die Abstimmung von 1920 brachte schließlich den nötigen Anstoß zur Neuentwicklung. Durch die Abtrennung Nordschleswigs hatte Flensburg sein wirtschaftlich so wichtiges nördliches Hinterland verloren. Um den Hafen zu stärken, beschloss man, am nördlichen Ostufer einen modernen Freihafen zu bauen. 1923 wurde auch der neue Industriehafen mit einem großen Getreidesilo, zwei Lagerhäusern und zwei elektrischen Kränen eröffnet. Das untere Foto muss wohl aus den 70/80ern stammen. Oder? ■



Rainer Prüß

Flensburger Impressionen

Haben die Menschen die letzten Ochsen verscheucht oder haben die letzten Ochsen die Menschen verscheucht? Die Ochsen sind auf den Ochseninseln schon lange verschwunden. Hier ein Harpke-Foto von einem der letzten Ochsentransporte aus dem Jahre 1990. Sommerweidezeit auf den Ochseninseln war zuende. Dann gings in den Stall. Schluss mit lustig. Die Ochsenfähre wurde von den Menschen eingestellt. Jetzt ist auch die Menschenfähre von den Ochsen eingestellt worden oder liegt eine Verwechslung vor? Die Ochseninsel war wahrscheinlich zu doll zur Menscheninsel geworden. Zu viel Kaffee statt Grass und zu leckeres »Bondepige med Slør«. Jetzt liegt der Slør/Schleier nicht mehr über dem Bauernmädchen, er liegt über der Insel. Dabei haben wir doch ein Vermummungsverbot. Naja, hat sich ja zwei Jahre auch keiner dran gehalten. Wann wird der Schleier gelüftet? Böse Zungen behaupten, im Klohäuschen soll jetzt neben der Klorolle ein Kaffeefilter hängen. Tasse muss man mitbringen. *RP*

„Ochsentour“

Alle reden davon, dass Politik nur mit Weitblick gemacht werden sollte. Dazu ist es notwendig, immer auch ein bißchen über den Tellerrand hinaus zu blicken und einen weiten Horizont zu haben. Für nicht Norddeutsche ist das nachweislich schwer, weil immer irgendwie die Alpen oder das Erzgebirge den Blick geprägt haben. Gemäß dieser absolut durchblickenden Erkenntnis mehren sich die Stimmen, weitblickende Entscheidungen in Flensburg nachweislich nur echten Norddeutschen zu überlassen. Sie können auch besser damit umgehen, dass sie bei solchen Entscheidungen zumeist auf einsamem Posten stehen. *RP*

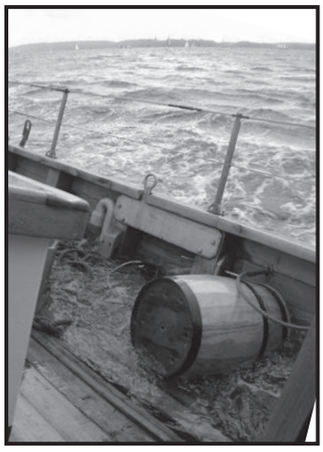
Mit Weitblick auf einsamem Posten …

Mit gutem Beispiel voran!

Der unselige Rechtsstreit um die Sperrung der Rathausstraße für den Autoverkehr lenkt den Blick einseitig auf die KFZ Problematik. Stimmen im Historischen Hafen schlagen jetzt vor, auch aus Gründen des Klimaschutzes die Rathausstraße auszubaggern und schiffbar zu machen, um sie für die Kleinschifffahrt und Patentinhaber der Küsten- und Binnenschifffahrt freizugeben. Dies hat sich bereits in der Kompagniestraße mit Zufahrt durch das Kompagnietor bewährt und hindert zudem das Falschparken. Für den Fußgängerüberweg Holm-Große Straße könnte die stillgelegte Ochsenfähre eingesetzt werden und der Anschluss zum Hafen wäre problemlos über eine Teil-Renaturierung des Mühlenstromes von der Hafenspitze bis ZOB zu realisieren. Im Rathaus findet die Idee Zustimmung. Besonders bei einer der Parteien, weil auf Binnenschifffahrtsstraßen auch Linksverkehr zugelassen ist. *RP*

FARBENGATT

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



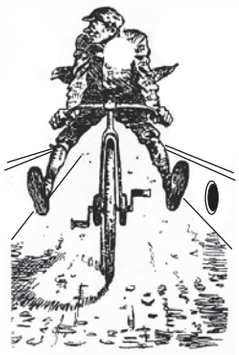
Mit großer Klarheit…
Ein als Deckslast gezurrtes Rumfass mit zu 100 % in Kuba hergestelltem und gereiftem leichten weißen Rum aus regional produzierter Zuckerrohrmelasse schlug wegen harten Seegangs auf der Flensburger Förde leck. Der weiße Rum ergoss sich zunächst über das Deck, lief durch die Speigatten und füllte dann weite Teile der Flensburger Förde. Aufgrund seiner Klarheit lässt er sich ganz klar vom Fördewasser unterscheiden, so dass er mit entsprechenden Schöpfkellen von Seglern beim Kreuzen zurückgewonnen werden kann. Er ist ganz klar nur von Seglern mit entsprechendem Durchblick zu identifizieren. Die Leckage des Fasses konnte von Harald Harpke eindeutig dokumentiert werden.
RP

Da bist Du platt…
Heinz-Walter ut Blankenesen
föhrt so'n geile Potenzprothesen
so mit dusend PS
man de gev'n em den Rest
un nu is he al an't Verwesen
RP

Torf stechen
Wegen des oft unsachgemäßen Umgangs mit alter Schiffssubstanz bietet die Flensburger Museumswerft für die Eigner der dicken alten hölzernen Fracht- und Lystschiffe Kurse im Torfstechen. Auf diese Weise können im schiffigen Untertagebau alte Spanten und Planken auch zur Überwindung der Energiekrise beitragen. Die unwiederbringliche Zerstörung vorgefundener Kleinst-Biotope kann durch Auswilderung verhindert werden. Hierbei sollte eine gewisse Tageslichtscheu entsprechende Berücksichtigung finden.
RP

Die Menge macht's…
Immer wieder wird Seglerinnen unterstellt, dass es bei Regatten nur um das Quantum-Trinken ginge. Tatsache ist, es werden beim Rum-Testen der Frauen maximal 1l–Flaschen verkostet. *RP*

Schmuggler
Lange wurde gerätselt, wo Fischer Ihr Schmuggelgut verstecken. Wie jetzt auf einem Gemälde von Ancher einwandfrei ermittelt werden konnte, trugen sie die Zigarettenpackungen in dicken Bündeln unter dem Seemantel. Hier die Bilddokumentation bei den Schmuggelvorbereitungen am Strand von Skagen. *RP*



Decks-Rad
Um trockenen Fußes vom Vor- zum Achterschiff zu gelangen, wurde jetzt ein Freifahrt-E-Bike mit besonderem Grip für nasse Decks entwickelt. Erste Testfahrten auf Bodil und Dagmar Aaen fielen zur vollsten Zufriedenheitr aus. *RP*

Bergauf rudern
Um für den Vorschlag der Wandlung der Rathausstraße in eine Binnenschifffahrtsstraße entsprechend gerüstet zu sein, trainieren die Mitglieder der Vereinigungen der HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG gGmbH bereits intensiv das Bergaufrudern. *RP*

Nobel, nobel
Damit die Eigner der hochglanzlackierten Yachten des Vereins Klassische Yachten in einem angemessen yachtigen Outfit am Steg erscheinen, wird in der gelben Zugangshütte des Stegs zum Saisonbeginn jetzt ein Schuhputz-Service eingerichtet. Auch das Rauchen auf dem Steg ist nur mit Zigarettenspitze erlaubt. Der Vorstand: „Wir stehen in der Öffentlichkeit unter Beobachtung, da ist stets auf ein gepflegtes Erscheinungsbild zu achten!" *RP*

Korrektness
Zum Thema korrekte Darstellungen von nicht westeuropäischen Ethnien erreichte uns der Hinweis, wir hätten eine Kopfbedeckung falsch zugeordnet. In einer Ausstellung des Schifffahrtsmuseums wurde auf dem zugehörigen Plakat die Werbeillustration eines ehemaligen örtlichen Rum-Herstellers gezeigt. Diese typische Darstellung des Schwarzafrikaners wäre kulturell nicht korrekt. Ein Schwarzafrikaner würde auf keinen Fall einen mexikanischen Sombrero tragen und der Hut wäre nach Aussagen eines konsultierten Hutmachers auch viel zu klein. Wir bedanken uns für den Hinweis. *RP*

Das nächste HAFENBLATT erscheint im September 2022 zur Apfelfahrt.

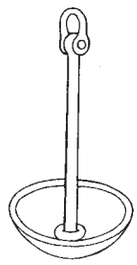
Lieferservice
Durch die steigende Nachfrage zur Rum Regatta hat ein örtlicher Rumhändler eine noch weitere Optimierung des Rum-Lieferservice angeboten. Bei dem Einsatz einer sog. einachsigen Gig, bei weiblichem Lieferservice auch Governesscar, wird der Rum in beeindruckendem 10 Minuten-Service in abenteuerlicher Geschwindigkeit direkt an die Kaikante gliefert.
„Rum soff selbst die Rosinante weil sie dann noch schneller rannte und das bei ihrem hohen Alter mein Gott …" *RP*

Ich bin…
ein echter Schipper !

Als klassischer Yachtie kennt **Rainer Duthel** sich mit den Regeln der Christlichen Seefahrt gut aus, denn er fuhr etliche Jahrzehnte als Berufsseefahrer über die Weltmeere. Zur Zeit hat er wieder mal den Vorsitz des Vereins Klassische Yachten am Hals und die „Schiffsführung" läuft perfekt.
Jetzt hat er auch auf der letzten Seite vom Hafenblatt die braune Spalte von Gerd Büker übernommen und wird dort in loser Folge seemännische Dinge erklären. Für fachfremde Landratten wird er das entsprechend verständlich darstellen und für vergessliche Skipper auch rücksichtslos in Erinnerung bringen. Wer weiß denn zu diesen Zeiten der Satellitennavigation wirklich noch genau, was ein Besteck ist, wenn es nicht von R & B kommt? *RP*

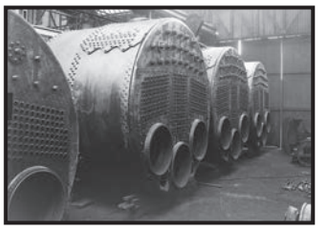
Bitte einsteigen
im Rahmen der Diskussion um die Flensburger Verkehrspolitik wurden jetzt die Vorschläge zur Verbesserung des Öffenlichen Personen Nahverkehrs in Flensburg vorgestellt. Wir in Flensburg hätten doch ein Anrecht auf eine angemessen zügige Transportleistung, die auch den Anforderungen des Klimawandels und den steigenden Einwohnerzahlen gerecht würde.
Zur Erweiterung der ständig überlasteten Linie 1, Bahnhof- Krusaa, soll jetzt kurzfristig eine »DO X« eingesetzt werden. Hierbei handelt es ich um eine Wasserflug-Propellermaschine mit 16 umweltgerechten Gummibandmotoren, die eine Beförderungskapazität von 149 Plätzen bietet. Mit Start an der Schiffbrücke und Landung in der Kupfermühlenbucht stellt sie eine wesentliche Kapazitätserweiterung dar. Hier ein Foto vom Testflug nach der Landung und dem Auftanken in Hansens Brauerei. *RP*

Jugendabteilung
Mit dem unversehens hereinbrechenden Frühling können die Gesellschaftervereine der Vereinigung HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG gGmbH etliche Neuzugänge in den Jugendabteilungen vermelden. Eine entsprechende Jugend-Werbekampangne auf facebook konnte deshalb eingestellt werden. Heidi B. aus F: „Der Andrang rüstiger Jugendlicher ist so groß, dass wir in der administrativen Aufnahmeantragsbearbeitung kaum hinterherkommen.
Es sind auch viele süddeutsche Bewerber dabei, so dass wir Extrakurse im maritimen „Nordic Talking" anbieten müssen, um auch die Integration bayrischer Ausländer erfolgversprechend realisieren zu können." *RP*



Hafenküche und Telleranker
Auf Grund der langen Pause in der gastronomischen Versorgung hat sich in manchen Küchen ein großer Lebensmittelvorrat angestaut. Um diesen Berg abzubauen, soll das Essen jetzt in übergroßen Portionen serviert werden. „Wir müssen nun die Tellergerichte in Tellerankern servieren, denn das Fassungsvermögen ist sehr viel größer. Man schafft mehr weg und man kann die heißen Teller am Ankerschaft auch viel besser anfassen!" *RP*

Zeichen und Wunder
Weil die Heizer der ALEX nach der langen Ruhezeit des Schiffes zu viel aufgestaute Energie haben, wird befürchtet, dass diese Arbeitsenergie zu einer ständigen Überhitzung des neuen Dampfkessels führen würde. Diese Dauerbelastung könnte einen Verschleiß von jährlich einem Kessel zur Folge haben. Der Vereinsvorstand hat deshalb bereits im letzten Jahr einen Dauerauftrag an den Kesselhersteller vergeben und für die nächsten vier Jahre stehen



bereits vier Austauschkessel zur Verfügung. Sie sollen auf dem Hof des Schifffahrtsmuseums in Wartestellung verbleiben und zum Schutz gegen Verunreinigung durch Besucher entsprechend eingekesselt werden. Museumsleiterin Susanne Grigull: „Wir sind nicht glücklich über dass Kesseltreiben, aber wo Kessel sind, gibt es auch Kohle!" *RP*

Hähähä…
Von aufmerksamen Beobachtern wurde vermeldet, dass sich die Ratten und Mäuse über die Aufstellung von blechernen Rattenfallen im Hafengebiet totlachen. Die aufstellende Behörde ließ verlauten, dass das Ziel einer Eliminierung der sog. „gemeinen Frittenfresser" auch über das Totlachen erreicht werden könne. *RP*

Friedel Anderson

Sonderausstellung im Flensburger Schifffahrtsmuseum

Gerechnet wird in Dekaden. Vor drei Jahrzehnten organisierte die damalige Museumsleiterin, Dr. Jutta Glüsing, ein visionäres Projekt. Fünf junge Künstler wurden eingeladen sich intensiv mit dem Flensburger Hafen auseinanderzusetzen. Als erstes Flensburger Symposium der sog. Norddeutschen Realisten läuteten diese künstlerisch äußerst produktiven vierzehn Tage im September 1992 die Ära einer bis in die Gegenwart anhaltenden Wertschätzung ein.

Einer dieser Künstler, Friedel Anderson, hatte im Schifffahrtsmuseum dann genau zehn Jahre später eine Einzelausstellung. Inzwischen weit über die Landesgrenzen bekannt, bedienten seine Bilder von Häfen nicht das Klischee einer in Nostalgie erstarrten Kulisse für schöne Schiffe. Erneut wurde diese Ausstellung ein großer Erfolg.

Nun sind zwei weitere Jahrzehnte vergangen und der Künstler erweist dem Flensburger Schifffahrtsmuseum wieder die Ehre. Gemeinsam mit der Kunsthandlung Messerschmidt werden aktuelle Arbeiten präsentiert. Doch wie verarbeitet ein Künstler die gegenwärtige Situation? Angesichts der immer noch andauernden Pandemie, angesichts verhinderter Reisen, angesichts einem auferlegten Rückzug? Anderson selbst spricht von einer stillen Zeit. Die von seinem Wohnort eigentlich nur wenige Kilometer entfernte Weite der Küstenlandschaften befindet sich nun in gefühlt unerreichbarer Ferne. Auf sich und das engere Umfeld zurückgeworfen schweift der Blick des Künstlers unweigerlich in die Tiefe. *Das Haus und die unmittelbare Umgebung dehnten sich und wurden weit und groß*, so formuliert es Anderson in seinem jüngst erschienen Katalog „Stille Zeit“, *Vertrautes war fremd geworden, und das Naheliegende, so oft Gesehene bot sich neu an. Der Garten wurde Anreger und Motivgeber, zusammen mit den lichtvollen Nachthimmeln grenzenlos hoher Konzentrationsraum.*

Ab 3. Juli 2022 im Flensburger Schifffahrtsmuseum. Die Laufzeit der Ausstellung stand bei Drucklegung des HAFENBLATTES noch nicht fest. Aktuelle Informationen unter www.schifffahrtsmuseum-flensburg.de.

Susanne Grigull

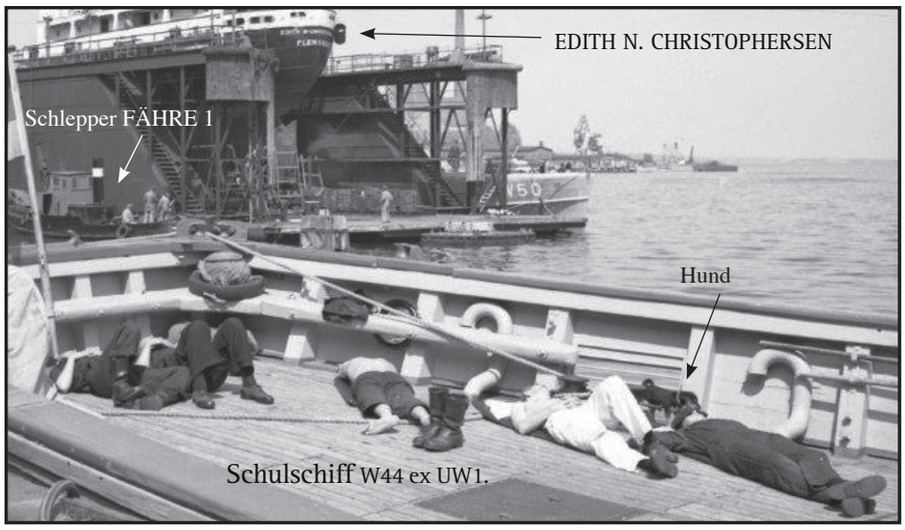
Es schrieb uns…

Zur Bildbetrachtung in Heft 44 hat **Gerd Zierberg** intensiv recherchiert.
Wir geben den spannenden Leserbrief zu »fofftein« hier stark gekürzt wieder.

Moin Frau Grigull
... weiter geht es zum Schwimmdock In dem Buch „Flensburger Schifffahrt vom Raddampfer bis zum Kühlschiff“ (Gert Uwe Detlefsen) fand ich im Namensregister auf Seite155 den Namen EDITH N. CHRISTOPHERSEN. Das Schiff wurde 1956 bei den Gebr. van Diepen auf dem Helgen angekauft und 1968 an W.Sasse verkauft ...
Bei dem abgebildeten Schlepper kann es sich auf Grund der Größe, nur um die „FÄHRE 1“ handeln.

Nun zu den müden Matrosen im Vordergrund. Beim Vergrößern des Bildes, fällt auf, dass zwei Männer „merkwürdige“ Schuhe tragen. Von links aus der zweite und der vierte. Es handelt sich hierbei um „Decksschuhe – Segeltuch - Marine - einfach“. Wenn man die Kleidung der Besatzung „auseinander pflückt“, kommt man zu folgendem Ergebnis. Von links nach rechts:
Nr.1 hat Seestiefel sog. “Knobelbecher“ an und seinen Hosensaum umgeschlagen, dies ist die Dienstbekleidung eines Unteroffiziers. Nr. 2 trägt sog. Deckschuhe aus Segeltuch und ist ein Mannschaftsdienstgrad, der im Boot evtl. als Funker, Navigator oder Signalgast „Winki“ arbeitet. Vielleicht ist es auch ein Smutje.
Nr.3, ein Unteroffizier, trägt Seestiefel, Kleidung hat Farbreste, Fachrichtung 11“Deckspersonal“, macht vermutlich eine Ausbildung zum „Schmadding“ (seemänische Nummer 1). Nr.4, ein Matrose mit Segeltuchschuhen im Bordinnendienst. Da er „weiß“ trägt, ist es wahrscheinlich der Bordfunker. Nr.5 ein „Heizer“ (Maschinenpersonal) im Blaumann. Er trägt Lederschuhe, da das Motorenöl die Segeltuchschuhe verschmutzen würde. (Marinefibel 2. Ausgabe Alfred Burkhardt Verlag Eutin 1956).

... Jetzt nur die Frage, welches Schiff liegt da? Nach erneuter Betrachtung des Fotos, findet man oder Frau, am Kopf des „Heizers“ einen Hund. Bordhunde waren zu dieser Zeit bei der Marine üblich. Sie wurden „gefunden“ und mit an Bord gebracht. Bei der Durchsicht des Buches „50 Jahre Marinegeschichte 1956-2006“ von Günter Thye, 4. Auflage, fand ich ein Bild vom Bordhund „Blacky“, ein Foto von Gerd Kruse. Es handelt sich somit um das Schulschiff W44 ex UW1.



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.

Wisst Ihr noch …

… dass 1 Minute 1852 Meter ist? (1 Grad = 60 Seemeilen, 360 Grad = 21600 Seemeilen = 40000 Kilometer Umfang am Äquator)

… warum die Erfindung des Chronometers durch den englischen Uhrmacher John Harrison so bedeutend für Seefahrt war?
(man konnte durch die genaue Uhrzeit den Längengrad bestimmen)

…dass man beim Abnehmen der zurückgelegten Distanz, diese nur seitlich an der Seekarte bestimmen soll?

…was ein Besteck ist, das Robbe & Berking nicht liefert?
(Seekarte, 2 Geodreiecke, Zirkel

… was ein nautischer Feiertag ist?
(Himmel ist bedeckt, es besteht keine Möglichkeit der Astro Navigation)

… was der Begriff WGS 84 bedeutet?
(World Geodetic System 1984)

…warum eine Äquator Taufe zelebriert wurde?
(die Erdlinge der nördlichen Hemisphäre sollten vom Staub und Dreck befreit werden, damit sie die südliche Hemisphäre nicht verunreinigen, so hat es Neptun bestimmt)

… warum man mit dem Fahrrad durch die Sundastraße fahren kann?
(auf VLC´s und VLCC´s kann man mit dem Fahrrad an Deck fahren, da ist genug Platz.
VLC = Very Large Carrierer, VLCC = Very Large Crud Carrier.

Rainer Duthel

IMPRESSUM

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 „Landunter", schreibt über Ausstellungen oder öffnet Ihr wunderbares Fotoarchiv für die Bildbesprechungen.

Rüdiger Steinberg, Schatzmeister des Fördervereins Motorgüterschiff GESINE und Schlepper FLENSBURG, hat schon seit Jahren ein Herz für altes Eisen und alte Maschinen. Und er kennt sich aus mit Zahlenwerken und Bilanzen. Als gelernter Banker kommt diese Kenntnis den Vereinen sehr zugute, da kann er manchen Stein aus dem Weg räumen.

Dieter Dockhorn Ist eigentlich U-Boot Kommandant und auch langjähriger Segler im FSC. Jetzt übt er den Ruhestand als Geschäftsführer des Fördervereins des Flensburger Schifffahrtsmuseums und ist ein großer Kümmerer für viele Dinge des Historischen Hafens. Seit neuestem segelt er in „Makkerschaft" die Klassiker Utzon-Helsingörjolle TJORVEN.

Manuela Wunderlich segelt mit ihrem Partner seit 2019 auf der Flensburger Förde. Ihr Junior Folke RÆVEHUL hat den Liegeplatz im Verein Klassische Yachten, bei dem sie sich engagiert und sich u.a. um die Website kümmert. Sie liebt Salzwasser, Teer und Rum, und dass im Sommer das Boot für einen spontanen Nachmittagstörn fußläufig erreichbar ist.

Rainer Duthel Ist Vorsitzender des Vereins Klassische Yachten und kümmert sich mt großer Kompetenz nicht nur um die ordnungsgemäße Sammlung sondern auch um Fragen der Seemannschaft, denn er war lange Jahre „Berufsschipper" und hat die Weltmeere durchkreuzt. Jetzt segelt er seit langen Jahren mit seiner Frau Else-Marie die schöne REILA.

Frank Petry ist Berufskapitän, Hafenkapitän der Stadt Flensburg und mit der Hälfte der Zeit auch Geschäftsführer der HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG gGmbH. Er regelt mit Heidie Breuer im Hist.Hafenbüro alles, was verwaltungsmäßig organisatorisch im Zusammenwirken der Gesellschaftervereine zu regeln ist und er segelt die AMSEL, klassische Sharpie Jolle.

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 gerade segelt, schreibt er Gafflerhymnen wie: „So schietig und schön ...".

Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder übernimmt die Redaktion keine Haftung. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung der Autoren wieder. Diese muss nicht mit der Auffassung der Redaktion übereinstimmen. Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Flensburg.

HAFENBLATT ISSN 1610-2827
Herausgeber: RAINER PRÜSS, wirtschafts- und kulturkonzepte
Norderstraße 20 A | 24939 Flensburg
fon (0461) 90 21 9-0
pruess@rainer-pruess.de | www.rainer-pruess.de
www.hafenblatt.de (Hafenblätter zum blättern...)
Erscheinungsweise: 1-2 x jährlich über kostenlose Auslage
Redaktion u. Layout: Rainer Prüß (verantw.)

Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: Apfelfahrt 2022 Sept.
Anzeigenschluss: 30. August 2022
Anzeigenbestellung bitte ü. obige Adresse
Druck und Verarbeitung: Druckhaus Leupelt GmbH, Weding
Bildnachweis:

Titelfoto:	Harald Harpke, Dampf Rundum
Seite 6/7	Rüdiger Steinberg
Seite 8/9	Günter Herrmann
Seite 10/11	Illustrationen R.Prüß
Seite 12/13	Harald Harpke
Seite 14/15	Harald Harpke
Seite 16/17	Archiv R.Prüß
Seite 18/21	Archiv Schifffahrtsmuseum
Seite 22/23	Archiv A. Liermann u. Schifffahrtsmuseum
Seite 24/25	Harald Harpke
Seite 26/27	Manuela Wunderlich
Seite 28	Archiv Schifffahrtsmuseum
Seite 29	Harpke, Prüß, Schifffahrtsmuseum
Seite 30/31	Archiv R.Prüß, Flugboot u. Kessel= Schiffmus.
Seite 32/33	Archiv Schifffahrtsmuseum

BRINK & PARTNER
RECHTS ANWÄLTE NOTARE

IHRE RECHTSANWÄLTE IM EUROPA HAUS

RATHAUSSTRASSE 1
24937 FLENSBURG
P IM HOF

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

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

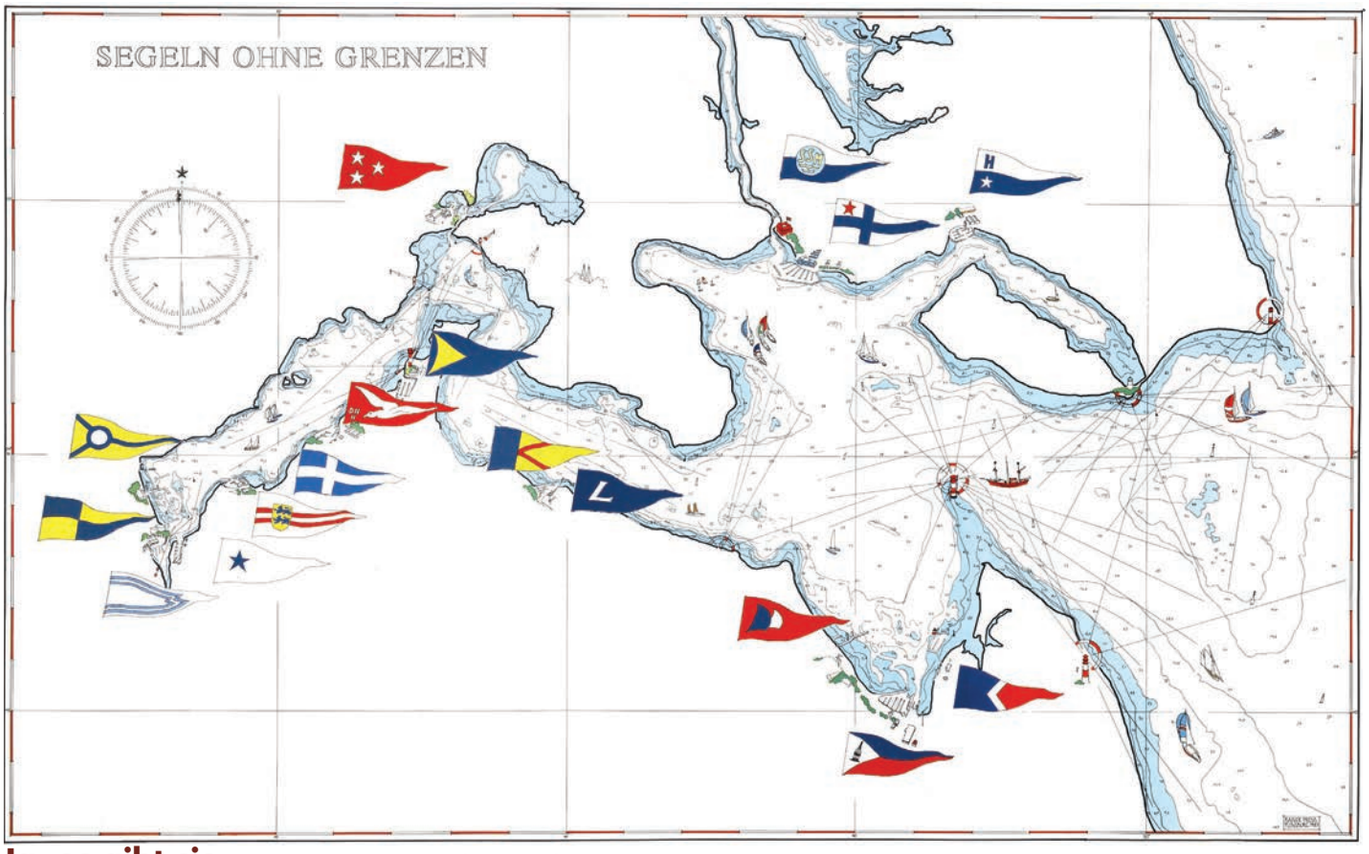
Rainer Prüß
RUM REGATTA
Lieber heil und zweiter, als kaputt und breiter
100 Seiten, über 300 Farbfotos
Format: 210 x 297 mm
ISBN 3-9808924-0-9
EUR 18,90

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

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

Kreatives Satzstudio | Werbetechnik | Offsetdruck | Veredelung | Logistik

ClimatePartner
klimaneutral
Druck | ID: 11261-1310-1001



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

REGISTERED TRADEMARK
So was
Gutes spricht
sich Rum.
BRAASCH
RUM
BRAASCH
RUM
MANUFAKTUR
MUSEUM
DARK
CANE
BRAASCH
RUM
KLASSIK
BRAASCH'S RUM
1755 stach der erste Westindiensegler aus Flensburg in Richtung
Karibik in See ... und die Geschichte, die Sie heute in unserem
Museum erleben können, nahm ihren Lauf.
Das kulinarische Vermächtnis ist köstlich: Probieren Sie das
„Gold der Karibik" und unsere anderen Spezialitäten rund um den Rum –
in den malerischen Braasch-Höfen in der Roten Straße.
Wein & Rumhaus Braasch & Rum Manufaktur Museum · Rote Str. 26-28 | Braasch Rumladen · Große Str. 24
24937 Flensburg · Tel. 0461 141600 · www.braasch.sh