

HAFENBLATT

FLENSBURG HISTORISCH MARITIM

ISSN 1610-2827



Sonderheft
KAIKANTE

Alles kaputt, und nun? Was war, was ist, was wird aus der Kaikante? Was wird aus der Schiffbrücke? Was wird aus dem HISTORISCHEN HAFEN FLENSBURG? Was bieten wir und was brauchen wir? Ein Denkanstoß ...



Wir bauen normale... dicke... dünne... flache... hohe... tiefe... kugelige...

doppelte... halbe... und nette Häuser. ...und wenn's sein muss, sogar schiffig! **HÖFT**
BAUUNTERNEHMEN

wo sonst?...

...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...)

...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)

Gucken kost' nix. Sie werden begeistert sein!

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

Alle Vereine im Überblick	Tonne	4
Übersichtsplan	Tonne	5
1934: Rückblick, der kai ist hinüber	Tonne	6
1954: Begradigung Schiffbrückkai	Tonne	7
1960: Nichts ist gut. Das Bohlwerk ist abgängig	Tonne	8
1980: Ein paar Spinner wollen einen Museumshafen bauen	Tonne	11
1984/87 Die erste Skizze. So könnte es werden	Tonne	13
1991/98: Bohlwerk, Krahn, Lütfischer, Museumswerft	Tonne	14
1998: Und es wird gebaut. Die Stadt investiert	Tonne	16
2003: Die Dampfersammlung	Tonne	18
2005: Klassische Yachten	Tonne	19
2024: Das Ergebnis: HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG	Tonne	20
2024: Und wie geht's weiter? Was brauchen wir?	Tonne	22
2024: Was können wir uns vorstellen?	Tonne	25
Ideen und Entwicklungsmöglichkeiten	Tonne	28
Was will Flensburg? Was wir erwarten!	Tonne	30
Leitgedanken zum Verfahren. Nachsatz	Tonne	32
Impressum	Tonne	34

Liebe Leserin, lieber Leser,

die Situation der abgesackten Kaikante und die Planungen zur Sicherung und Neugestaltung führen in den Vereinen des Historischen Hafens zu grundsätzlichen Fragestellungen: Welches Ausmaß haben die Schäden? Was ist das Ziel der städtischen Planungen? Welche Nutzung wird in Zukunft angestrebt? Welche Art von Hochwasserschutz wird angestrebt? Welches Zeitfenster ist für die Planung und Realisierung angestrebt? Wer ist für die Planungen Ansprechpartner? Dazu gibt es bisher noch keine Antworten, aber wir haben Ideen, Anregungen und das Angebot der Beteiligung an den Planungen.

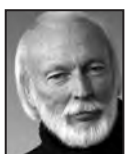
Der HISTORISCHE HAFEN FLENSBURG ist mittlerweile in den Medien wesentlicher Teil der Flensburger Identität und zählt nach der letzten „TA-SH Studie“ (Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein) mit überdurchschnittlicher Bekanntheit und Attraktivität zu den Spitzenplätzen in Deutschland.

Um nachvollziehen zu können, wie dies alles begann, starten wir dieses Sonderheft mit einem Rückblick über die Entwicklung der Hafenwestseite seit 1934. Wir zeigen hier:

***Wie ist die Stadt mit dem Schiffbrückkai der Hafenwestseite bisher umgegangen?
Was wurde vom Ehrenamt geschaffen?
Wie hat die Stadt dies baulich gestützt?
Wie kann die geleistete Gesamtinvestition HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG erhalten und weiterentwickelt werden?***

Wir haben diese Fragen mit einem Team aus den beteiligten Vereinen erarbeitet und in diesem Sonderheft dargestellt.

Wir wünschen ein informatives Lesen.

Rainer Prüß
Herausgeber

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

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



Was ist der Historische Hafen?

■ 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, Flensburger Regatta von 1855 usw.

Organisatorische Einheit ist die gemeinnützige GmbH HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG, der mit Ausnahme der eigenständigen Museumswerft alle hier dargestellten Vereine als Gesellschafter angehören.

■ In Flensburg entstand innerhalb der letzten 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 allein, 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 Infahrhaltung 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 Instandsetzung und Infahrhaltung 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 Holger Rahf
+491724552151
holger@rahf.eu

Spendenkonto Förderverein:
Nord-Ostsee Sparkasse
DE 90 2175 0000 0164 0614 91



Flensburger Schifffahrtsmuseum

Flensburg ist eine alte Hafen- und Handelsstadt. Im Schifffahrtsmuseum erfährt man alles über den Hafen und die Kaufmannshöfe, über Kaufleute und Reeder, über Werften und Schiffe, über Tauwerk und Takelage, 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.

Förderverein 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.

Manuela Wunderlich
Klassische Yachten Flensburg e.V.
Toosbüstr. 19
24939 Flensburg

mobil: 0172 4526444
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.

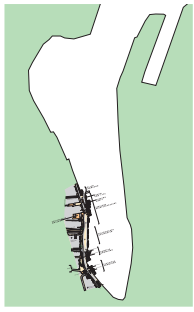
Museumswerft Flensburg

gemeinnützige GmbH
Schiffbrücke 43-45
24939 Flensburg

fon 0461 18 22 47
fax 0461 18 22 48

Flensburger Hafen

Übersichtsplan

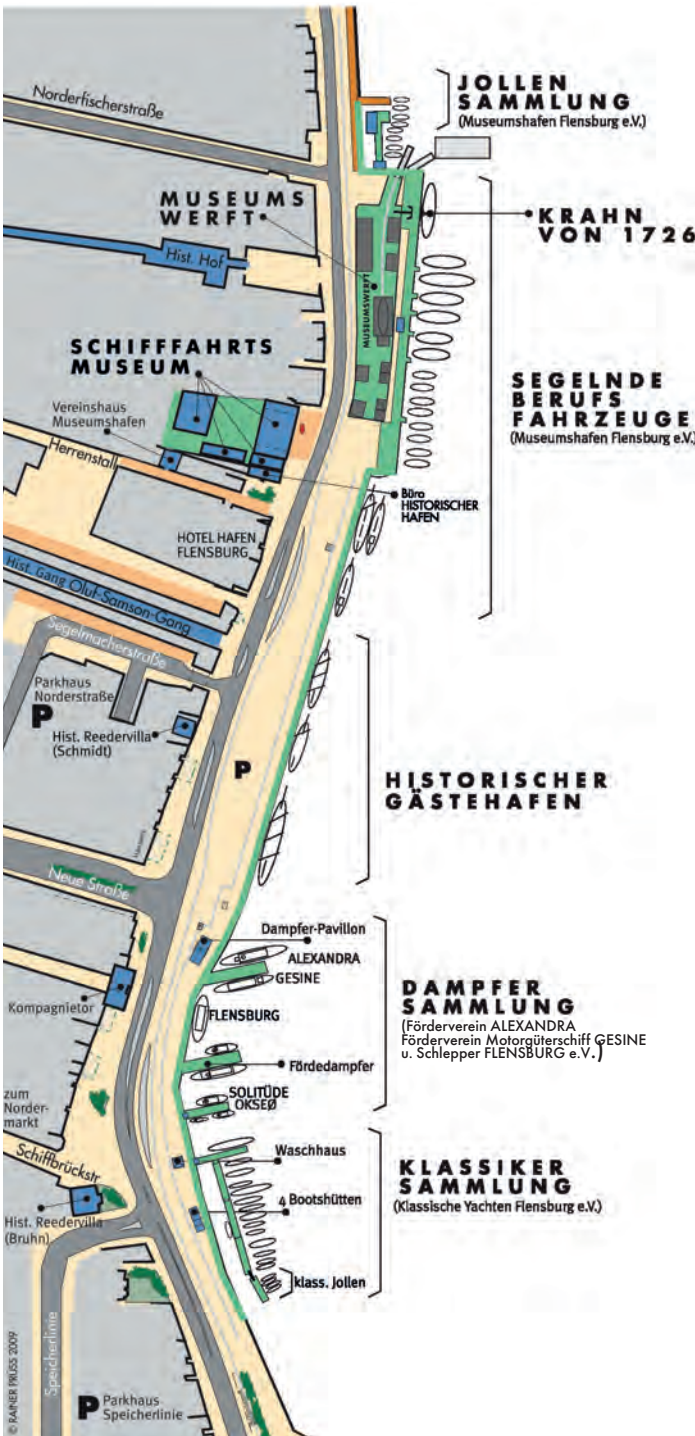


Der HISTORISCHE HAFEN liegt an der Westseite des Hafens vor der Häuserzeile der Flensburger Altstadt mit ihren vielen historischen Gängen und Höfen.

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.



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 Schiffahrtsmuseum, die „Schatzkiste“ des Historischen Hafens. Schiffsbilder, Schiffsmodele, 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. 30 z.T. 100 Jahre alte „Lustsegler“, konstruiert und gebaut für die Freizeitsegelei. Sie dokumentieren die Entwicklung des Segelsports.

1934: Rückblick, der Kai ist hinüber

Die alte Uferbefestigung rutscht weg ...

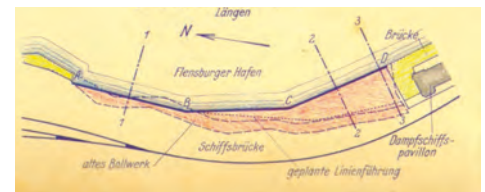
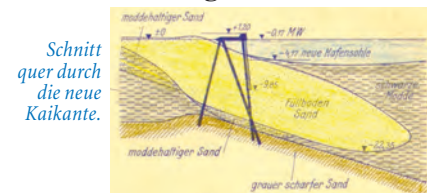


Blick nach Süden: Links der alte Dampferpavillon. Zwischen der dunklen Zeile und dem weißen Gebäude rechts (heute Rock-Café) ist der Zugang zum Nordermarkt. Alles sackt auf ganzer Linie weg, es ist Handlungsbedarf.

Flensburg hat massive Hafenprobleme, die hölzerne Kaikante sackt. Die Konstruktion ähnelt dem ursprünglichen Bohlwerk am Museumshafen: Das Erdreich rutscht unter der Bohlenkonstruktion weg und verschwindet im Hafenmodder. Der Bohlenbelag ruht auf Holzpfählen, die auch langsam wegrutschen. Im Bereich der westlichen Hafenspitze bis Neue Straße geht es los. Alles muss abgetragen und entfernt werden, dann kommt eine neue Konstruktion, eine Stahlbetonplatte. Sie ruht mit höherer Kaikante auf Stahlbetonpfählen. Das Erdreich wird mit einem Sand-Füllboden vollgeschüttet, der schiebt sich unter die „schwarze Modde“, den Hafenschlamm, und der erscheint plötzlich als hochgedrückte Moddeinsel mitten im Hafen und muss mit dem Schwimmbagger weggeschaufelt werden. Bauen steckt immer wieder voller Überraschungen. **Doch dann, 1935, wird schon nach einem Jahr der Kai feierlich eingeweiht!**



Der Bohlenbelag ist entfernt, die Pfähle müssen noch gezogen werden. Hinter der Hütte das damals weiße Kompagnietor.



Lageplan: Neubau der Ecke der heutigen ALEX Brücke.

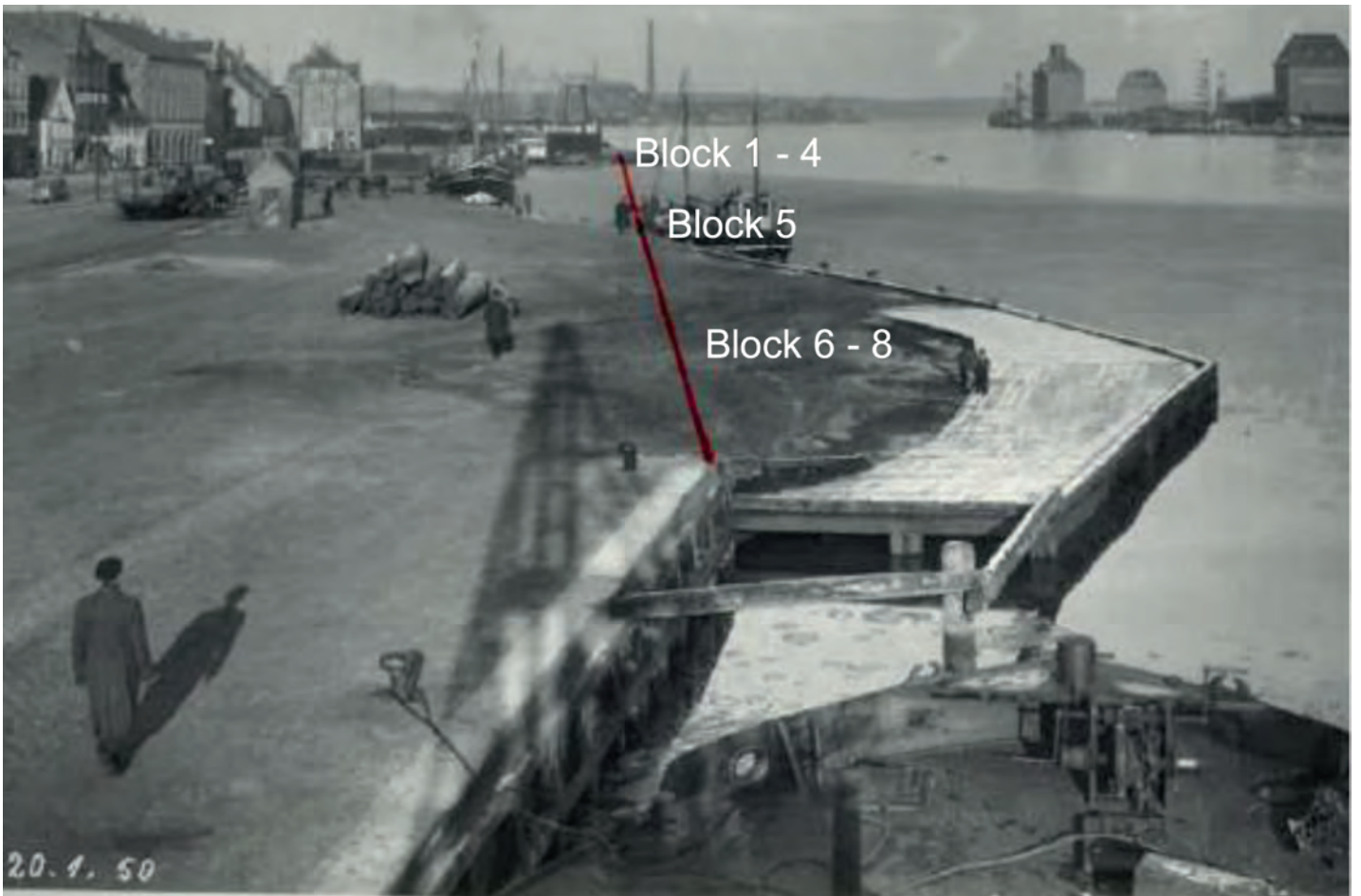


Die Aufschüttung hat eine Modderinsel hochgedrückt und der schwimmende Schaufelbagger muss sie entsorgen.

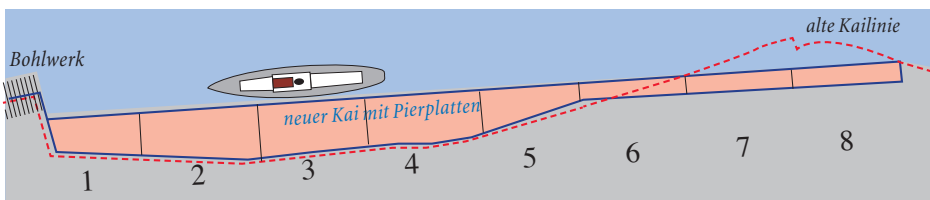


1935 ist schon alles fertig, Die Betonkante ist mit dicken Bohlen geschützt. Bauzeit: 1 Jahr!

1954: Begradigung Schiffbrückkai

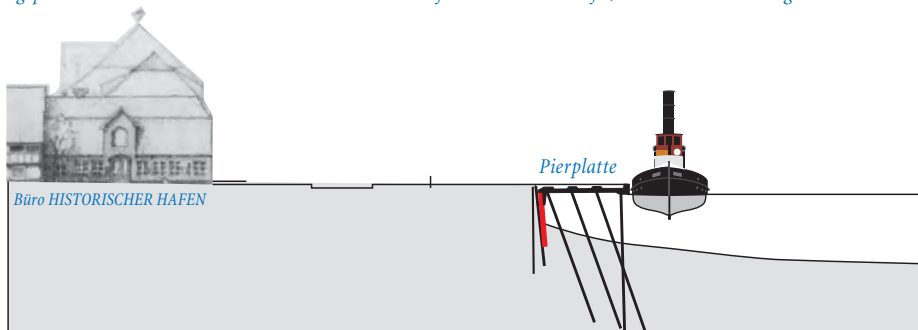


Hier haben die damaligen Planer mit der roten Linie den Verlauf der neuen Kaikante eingezeichnet. Links am Ende der Uferbebauung erkennt man das Gebäude der „Hafenküche“.

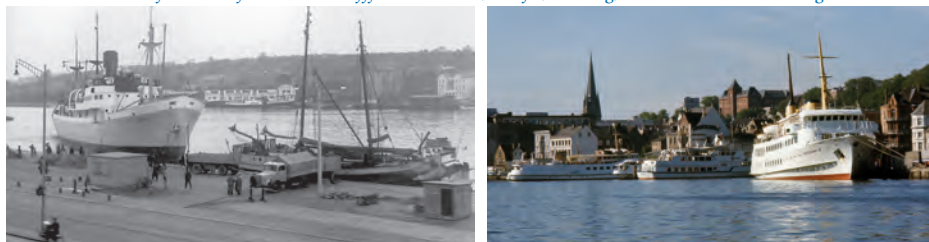


Lageplan: Der Neubau erstreckt sich vom Bohlwerk bis auf Höhe ca. Neue Straße, der Ecke bei der heutigen ALEX Brücke.

Vor 70 Jahren war Baubeginn. Schon damals stand die Frage im Raum, ob sich eine solche Maßnahme auf dieser Hafenseite noch lohnen würde, denn der Hafenumschlag konzentrierte sich zunehmend auf das Ostufer, doch schon 1953 begann die Zeit der „Butterschiffe“. Die Gesamtanlage besteht aus acht ca. 45 cm dicken und unterschiedlich breiten Pierplatten, die auf Stahlbetonpfählen und stählernen Pfählen ruhen, d.h. die Pierplatten einschl. Pfähle stehen im Wasser. Die hier rot eingezeichnete stählerne Spundwand liegt rückseitig (landseitig) der Konstruktion vor der alten von der Bohrmuschel geschädigten Bohlwerkskonstruktion, die hier ersetzt wird. **Schon damals gab es Befürchtungen wegen der unberechenbaren Tragfähigkeit des suppiggen Moddebodens.** Die gesamte Bauzeit dieses langen Kais dauerte von Juni bis Dezember!



Schnitt durch die Uferseite auf Höhe des Schifffahrtsmuseums, Straße, Radweg, P-Platz bis hin zur heutigen Kaikante.

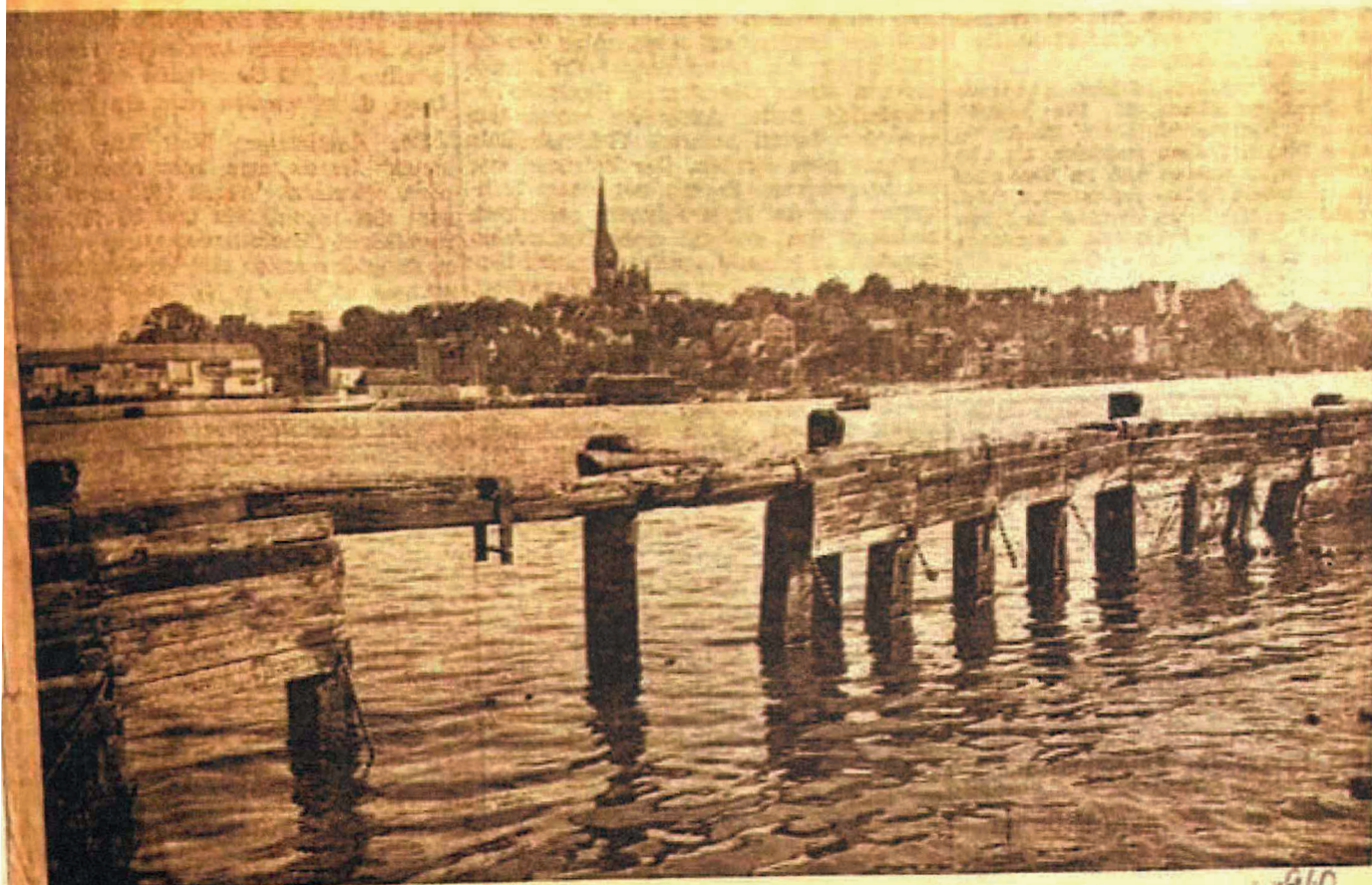


Alles neu. Zunächst noch Platz für Frachtschiffe, doch dann viel Kai für die neue Flotte der Butterdampfer.

1960: Nichts ist gut!

Der „lückenhafte Hafenzaun“ wird repariert

Ausbesserungsarbeiten an der westlichen Kaimauer beginnen in dieser Woche
Ständerwerk muß erneuert werden / Auf die Höhe der Bundesstraße anebnen



So wie auf unserem Bild wird die Kaimauer auf der westlichen Hafenseite, entlang der Wertstraße, nicht mehr lange aussehen. Noch in dieser Woche sollen die bereits angekündigten Ausbesserungsarbeiten in Angriff genommen werden, d. h., man wird zunächst einmal die noch vorhandene Holzspundwand verankern, dann das aufgesetzte Ständerwerk ausbessern bzw. völlig erneuern und abschließend das gesamte Gelände so herrichten, daß man rückwärtig die Pflasterung wieder ordnungsgemäß auf die Höhe der Bundesstraße 76 anebnen kann. Dies teilten uns gestern Hafenskapitän Ipsen und der Tiefbau-Ingenieur der Hafenbetriebe, Matzke, mit.

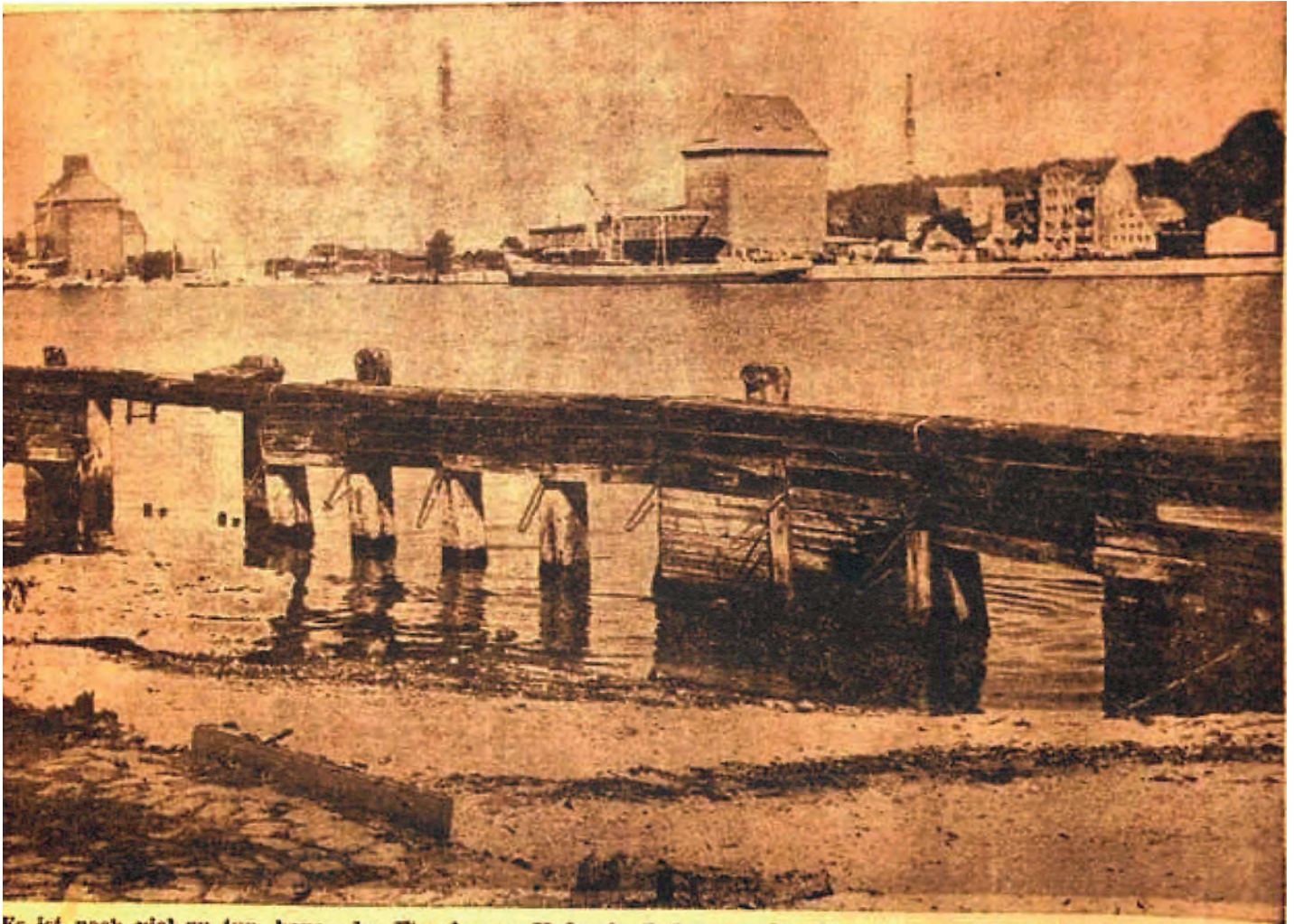
An der Stelle der völlig verfallenen Kaimauer standen bis vor einigen Monaten noch die Bunker einiger Flensburger Kohlenfirmen, die inzwischen auf das Ostufer des Hafens, zum Freihafengelände, „verzogen“ sind. Dort wurde das Gebiet zwischen Hamiskai und Freihafenbecken

bahn- und wegemäß erschlossen. Die Kaimauer zwischen der Hafenfähre und dem Stettiner Schuppen ist etwa 80 bis 85 Jahre alt. Der Verfall des Ständerwerks war bereits soweit fortgeschritten, daß der Stadt schon vor Jahren aus Gründen der Betriebssicherheit die Auflage gemacht werden mußte, das schadhafte Hafenbollwerk ausbessern zu lassen.

Nach Ansicht von Hafenskapitän Ipsen wird man die Kaimauer — das zerfallene Stück ist etwa 145 Meter lang — „rügig durchreparieren“ müssen. Dabei soll nicht nur die Einbruchsstelle selbst behoben werden. „Wir wollen ja auch das Rückwärtige planieren und an die Bundesstraße 76 anheben“, sagte der Hafenskapitän. Umfassende Kaimauerarbeiten, d. h. die Verlängerung des Kais über die Fähranlegestelle hinaus, sind jedoch noch nicht vorgesehen, und zwar — wie Kapitän Ipsen erklärte: „Weil uns einfach die Möglichkeit fehlt, hierfür Mittel zu beschaffen. In eigener Zuständigkeit können wir das nicht, weil das Objekt 1,2 bis 1,4 Mill. DM kosten würde.“ Über die Höhe der Ausgaben für die jetzt anlaufende Reparatur konnte uns der Hafenskapitän keine Angaben machen.

Nach Mitteilung von Ingenieur Matzke sind die Anker, durch die die Holzspundwand gehalten wird, an der Einbruchsstelle gerissen. Diese Ankerung soll nun wieder aufgefangen, d. h. befestigt und mit der Spundwand verbunden werden. „Wir müssen zunächst einmal die Anker finden oder — wenn sie nicht mehr da sind — Pfähle schlagen bzw. irgendeine Verankerung machen.“ Die Spundwand, die sich etwas zur Wasserseite geneigt hat, wird durch sogenannte „Zuganker“ abgefangen. Auf dieser Spundwand sitzt nun das Ständerwerk, das das rückwärtige Erdreich schützt. Die Ausbesserungsarbeiten betreffen in erster Linie dieses Ständerwerk, das wie ein lückenhafter Zaun aus dem Wasser hervorragt. An der Einbruchsstelle muß es völlig erneuert, an den übrigen Teilen der Kaimauer ausgebessert werden. Sobald das Ständerwerk völlig dicht ist, kann auch das dahinterliegende Gelände mit Sandboden aufgefüllt werden, und zwar bis auf Straßenhöhe. „Dann kann man es abpflastern“, ergänzte Ingenieur Matzke, „d. h. je nachdem, wie man es braucht. Am besten ist natürlich Pflaster, weil das die Bewegungen mitmacht.“ Auf unsere Frage, wie lange die Ausbesserungsarbeiten in Anspruch nehmen werden, sagte Herr Matzke: „Das hängt ganz vom Wetter und vom Wasserspiegel ab. Man muß bei solchen Angaben sehr vorsichtig sein.“ bew.

Das Bohlwerk ist abgängig!



Es ist noch viel zu tun, bevor der Flensburger Hafen in Ordnung gebracht worden ist. Das Bild zeigt einen Teil der westlichen Kaimauer. Intensivierung des Hafenbetriebes ist ein besonderes Anliegen der SSW-Fraktion im Flensburger Rathaus.

Die Presse berichtet. Hier wohl ein Ausschnitt aus der Flensburg Avis mit dem besonderem Hinweis auf die Intention des SSW. Links ein Ausschnitt aus dem Flensburger Tageblatt.

Der Stadt wird die Auflage gemacht ... !

Wie schieb das Tageblatt?: „Die Kaimauer zwischen der Hafenfähre und dem Stettiner Schuppen ist etwa 80 bis 85 Jahre alt. Der Verfall des Ständerwerks war bereits soweit fortgeschritten, daß der Stadt schon vor Jahren aus Gründen der Betriebssicherheit die Auflage gemacht werden mußte, das schadhafte Hafenbollwerk ausbessern zu lassen.“

Zur Erklärung: Die Hafenfähre verkehrte zu der Zeit aus dem Kaiwinkel vorm Schifffahrtsmuseum zum Ostufer hinüber und der „Stettiner Schuppen“ stand freischwebend auf Pfählen dort, wo jetzt auf der Westseite der Lüttfischerhafen und die Wasserschutzpolizei ihre Stege haben. Die Fotos zeigen also das Bohlwerk des heutigen Museumshafens im Jahr 1960. Die Art der Konstruktion der Uferbefestigung kann man auf der Skizze der nächsten Seite sehen. Hier ist das gesamte

Erdreich durch die weggeammelte Beplankung der Pfähle ins Wasser gerutscht. Alles sollte „zügig durchrepariert“ und „irgendeine Verankerung“ gemacht werden.

Die Erneuerung des Bohlwerks wird so intensiv nicht gewesen sein, denn schon 1980 war es total hinüber, so dass man den Kai aufgeben und mit einer Steinpackung wie an der Hafenspitze bei Gosch aufgeben und anschütten wollte.

Der Hafenbetrieb hatte sich um 1960 im Bereich industrieller Nutzung ganz wesentlich auf die Hafentostseite verlagert, wo auf dem Foto gerade ein Küstenmotorschiff gelöscht wird. Dort entsteht wenig später auch die Erweiterung und Modernisierung mit den großen Betonsilos der Raiffeisengenossenschaft, die auf diesem Foto noch nicht vorhanden sind, doch ein großer Baukran ist schon aufgestellt.

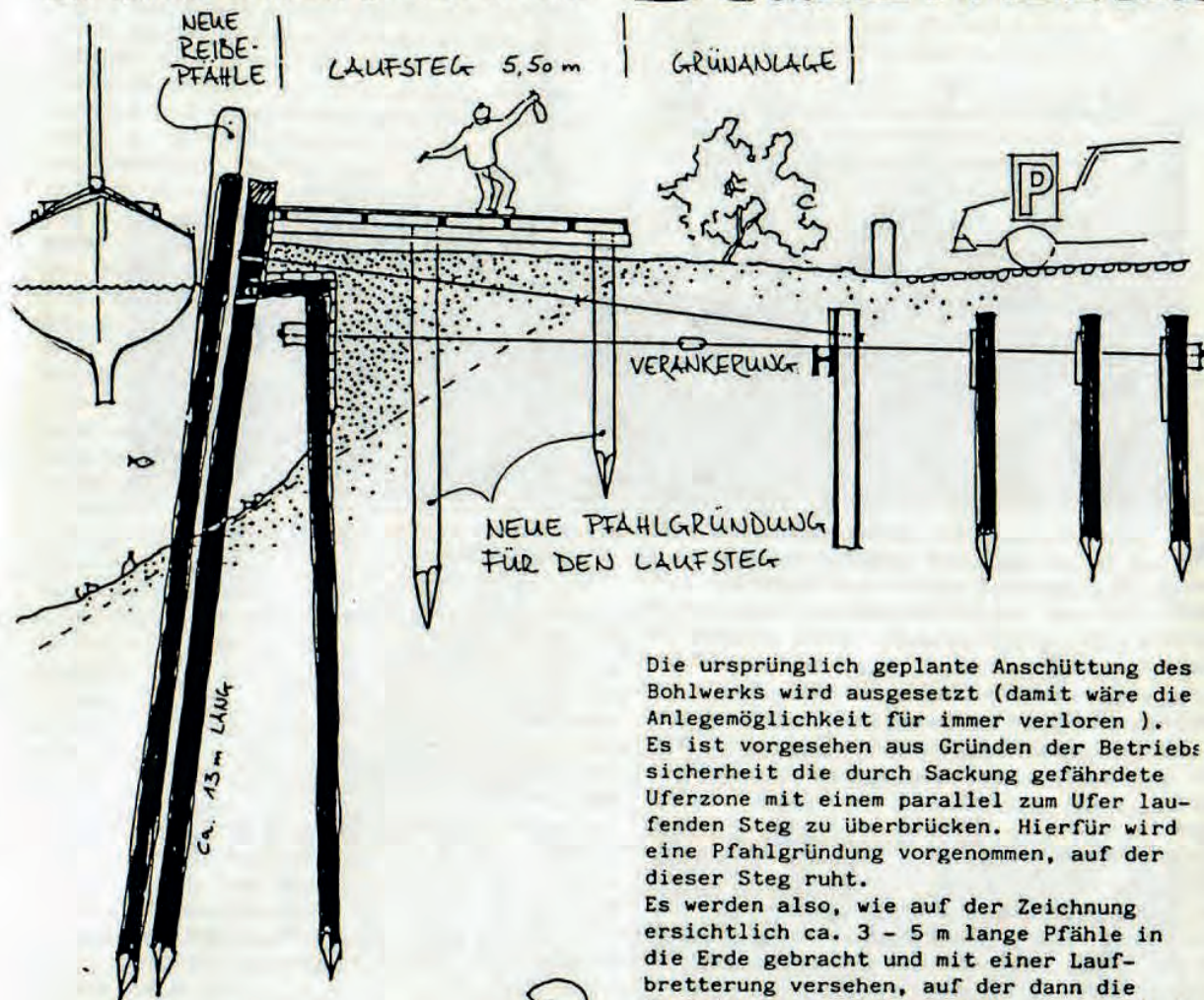
1980: Ein paar Spinner wollen einen

HAFENBLATT Nr.2, Okt.1983

Preisfrage: Erst warn sie da, dann schwamm'n sie weg, dann war'n sie wieder da, und nu liegen sie rum! Was ist das? Gemeint sind die Holzpfähle am Bohlwerk, diese Ansammlung von mehr oder weniger ansehnlichen Pfählen und Pfahlresten von denen keiner recht wußte, was sie sollen. Mehr oder weniger geplante oder auch spontane Aktionen, gemischt mit unse-

ren eigenen vereinsinternen Verständigungsproblemen ergaben das fortwährende Rätselraten und wohl auch das eine oder andere böse Wort. Hier folgt der Versuch ein bißchen Licht in die Sache zu bringen

BOHLWERK



WAS WAR UND WAS WIRD

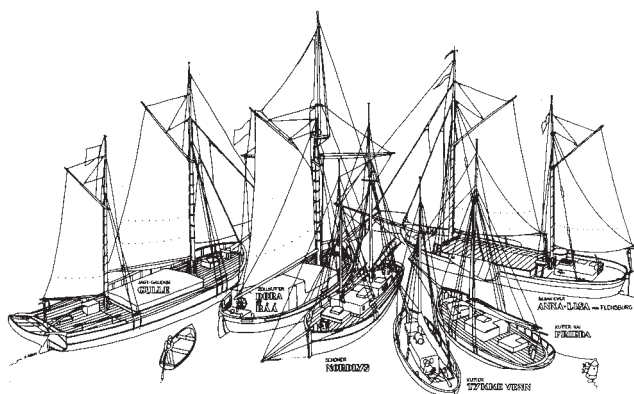
Der Werkausschuß der Stadt hat im letzten Jahr der Errichtung eines Museumshafens grundsätzlich zugestimmt (der Vertrag steht noch aus). In den klärenden Gesprächen wurden mögliche Gesichtspunkte und Auflagen erörtert, die zum Betreiben der Anlage erforderlich sind (z.B. Strom, Wasser, Grünanlagen, Reinigung usw.). Wichtigster baulicher Punkt der Gespräche war folgender:

Die ursprünglich geplante Anschüttung des Bohlwerks wird ausgesetzt (damit wäre die Anlegemöglichkeit für immer verloren). Es ist vorgesehen aus Gründen der Betriebssicherheit die durch Sackung gefährdete Uferzone mit einem parallel zum Ufer laufenden Steg zu überbrücken. Hierfür wird eine Pfahlgründung vorgenommen, auf der dieser Steg ruht.

Es werden also, wie auf der Zeichnung ersichtlich ca. 3 - 5 m lange Pfähle in die Erde gebracht und mit einer Laufbretterung versehen, auf der dann die Menschenmassen sicheren Fußes gehen! (z.B. bei der Rum-Regatta) Genau für diese Pfahlgründungen wollen wir die alten Pfähle benutzen. Zum Einrammen in die Erde sind noch genug ordentliche Stücke dabei. Diese Pfähle stammen von der alten Eltrobrücke und wurden von Günter Heise, Reinhard (Juliane und Hafenfähre) sowie Kutter Skylla und Leuten vom Verein gezogen! (Darum liegt auch noch Kutter Skylla am Bohlwerk).

Wir müssen diese Arbeiten mit unseren eigenen Kräften ausführen, aber über das Einbringen der Pfähle besteht ein Angebot von Reinhard Meier, der uns bei dieser Arbeit weiter helfen will. ➔

Museumshafen bauen ...



MUSEUMSHAFEN · FLENSBURG e.V.

Die Eigner sechs alter Segelschiffe haben einen Verein Museumshafen gegründet und wollen gern im Innenhafen liegen, um diese Zeugen historischer Seefahrt nach dem Hamburger Vorbild zu präsentieren. Im Rathaus hat man mit dem „langhaarigen Sandalengesindel“ wenig am Hut, doch das alte Bohlwerk ist hinfällig und man will es mit einer Packung dicker Feldsteine anschütten und den Kai aufgeben. Das ist die billigste Lösung.

Mit Hilfe des damaligen 2. Bürgermeisters Paul Hertrampf gelingt es, dieses alte Bohlwerk dem Verein Museumshafen zu übertragen, der es selber herrichten will. Das ist für die Stadt die billigere Lösung. Der Verein sichert sich alte Pfähle der Eltro-Brücke, baut einen schrottreifen Bagger zur Ramme um und dann werden die alten Pfähle mit eigenen Kräften

und Hilfe von ABM-Maßnahmen neu gerammt. Die dicken Tragbalken gibt es bei Abbruch-Heiland für kleines Geld, den Laufbohlenbelag kann man für 28 DM Spende pro Bohle symbolisch kaufen und die Schüler der Bildhauerabteilung der Werkkunstschule schnitzen jeweils drei Initialen in jede Bohle. Das ist der Bringer. Die Bohlen gehen reißend weg und schon 1985 ist alles auf ganzer Länge belegt.

Auch die Gründerflotte wächst. Es können gar nicht alle Wünsche befriedigt werden. Gesammelt werden soll nach der Vorgabe: Typische Berufssegelfahrzeuge der Westlichen Ostsee, Belte, Sunde, Kattegat, denn der Museumshafen Hamburg Oevelgönne sammelt „Nordsee“ und diese Absprache macht Sinn.



Wir beginnen die Rammarbeiten mit unserem zur Ramme umgebauten Bagger, die ersten Pfähle für den Laufsteg sind gesetzt



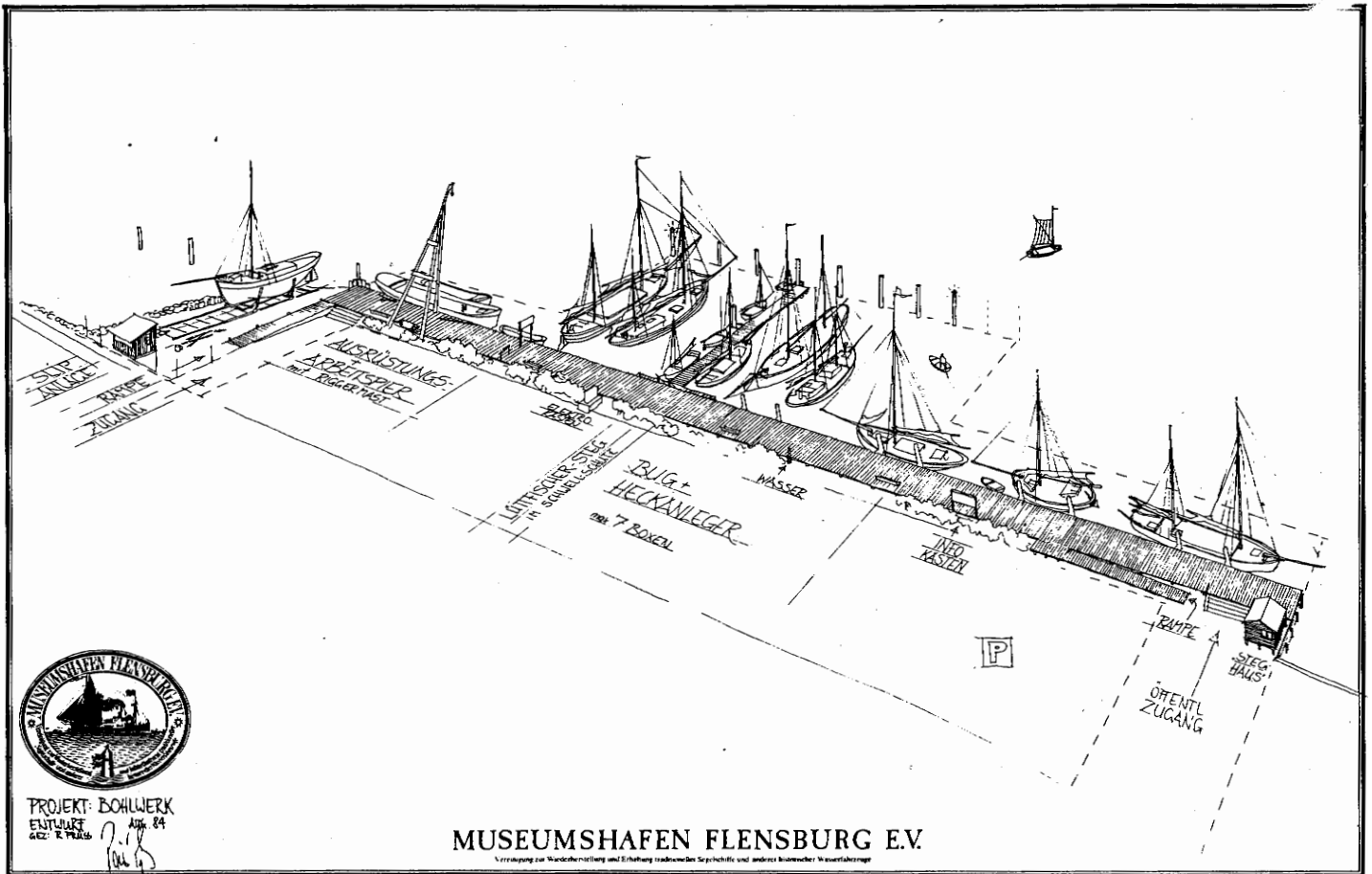
Alle Pfähle für den Laufsteg sind gerammt.



Zum HAFENFEST 1984 sind die ersten 30m des Bohlenbelages geschafft.



1984: Die erste Skizze ...



MUSEUMSHAFEN FLENSBURG E.V.

Vereinigung zur Wiederherstellung und Erhaltung stadteigener Segelschiffe und anderer kleinerer Wasserfahrzeuge

Gemeinsam denken wir nach, was könnte, was brauchen wir, was wäre gut zu haben?

Eigentlich brauchen wir einen Kran zum Masten setzen, eine Slipanlage wäre auch gut, dann können die Menschen sehen, was für dicke Bäuche die alten Schiffe haben und wir könnten slippen, um jedes Jahr Unterwasserfarbe zu malen. Außerdem müssten die kleinen Jollen geschützt liegen, damit der Wellenschlag nichts zerschlägt.

Vielleicht einen Schwimmsteg für die Kleinen zwischen den Großen? Und eine kleine Hütte und Infotafeln müssten doch auch sein.

Hier ist in einer ersten Skizze alles dargestellt – damit sind erste Ziele definiert, aber noch wird gebaut und die gespendeten Bohlen werden aufgenagelt. Auf einer öffentlichen Info-Veranstaltung im Flensburg Hus werden die Schiffe und die Ziele des Vereins mit dieser ersten Skizze vorgestellt und es gibt sofort über hundert neue fördernde Mitglieder! Und der gesamte Laufsteg des Bohlwerks ist dann zur 6. RUM REGATTA 1985 fertig – selber gebaut!

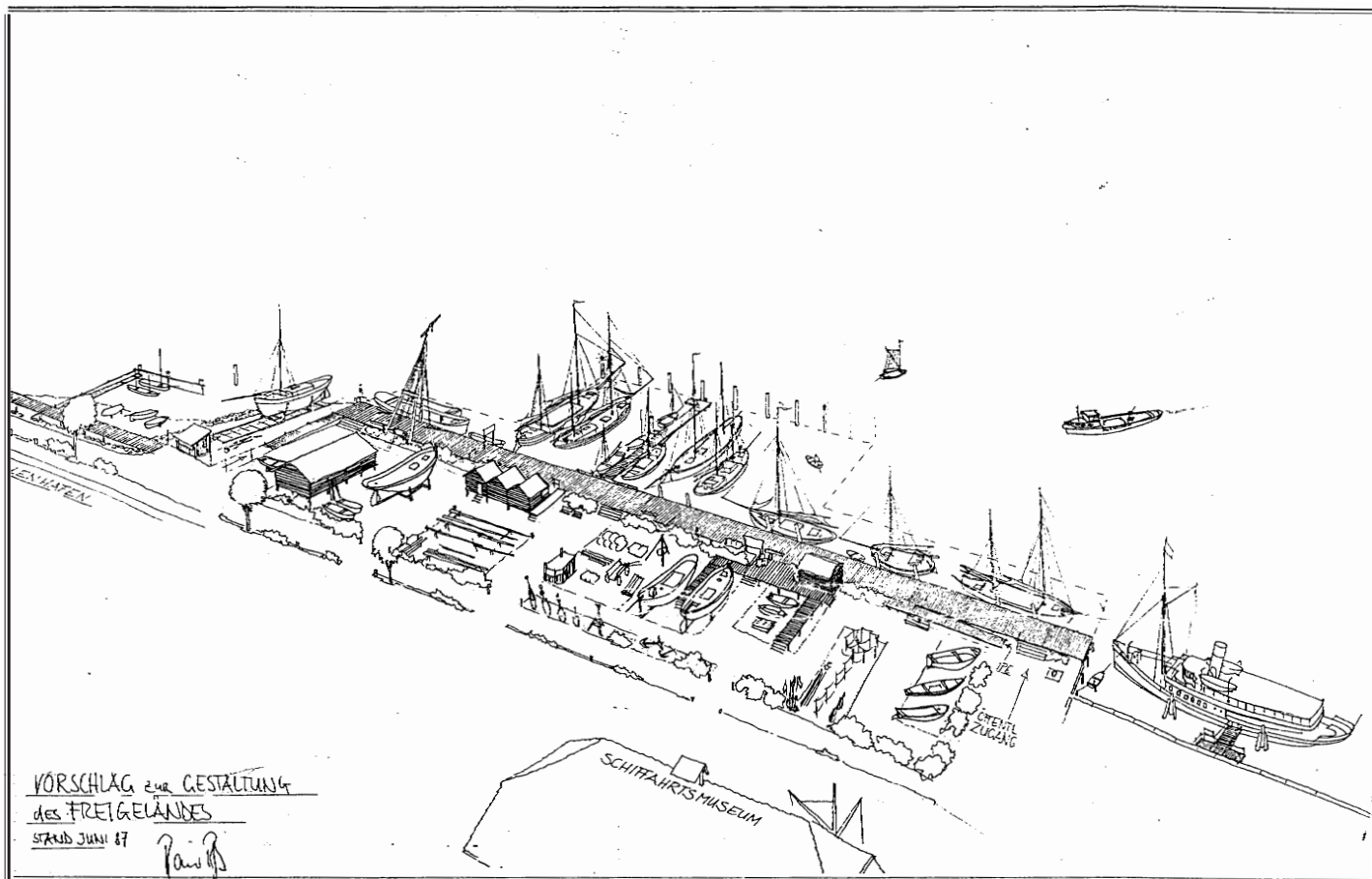


Mit Wathosen im Eiswasser legen wir die recycelten Balken auf



Zur RUM REGATTA 1985 ist der neue Laufsteg fertig!

1987: So könnte es werden ...

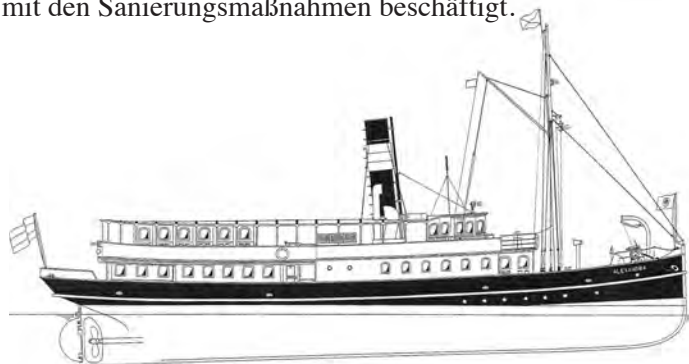


MUSEUMSHAFEN FLENSBURG E.V.

Zunächst wird wegen Wandalismus eine hölzerne Wachhütte nach dem Plan unseres Mitglieds Christian Steip erstellt. (Heute Ben's Fischbude). Die Disco-Gäste des TOWER bringen Randalen und werfen nachts die Schiffe los. Die Schiffseigner schieben abwechselnd Nachtwache. Hinter dem Bohlwerk liegt ein großer, öder P-Platz. Die Eigner überlegen, könnte man hier nicht so etwas wie eine Holzschiffswerft einrichten? Dann würden die Restaurierungsarbeiten hier in Flensburg vorgenommen und man könnte zugehöriges Handwerk demonstrieren.



Es bildete sich eine eigene „Rettungsgruppe“, aus der der Verein ALEXANDRA entstand und die den Erhalt vorantreibt. Die Förde-Reederei übergab die ALEXANDRA 1986 an den gegründeten eigenen Förderverein. Der war zunächst mit den Sanierungsmaßnahmen beschäftigt.



Inzwischen findet sich im Schiffahrtsmuseum ein Foto des alten „KRAHN von 1726“ und ein Modell für einen kleinen Jollenhafen. Das kommt alles in eine überarbeitete Skizze und da darf die ALEXANDRA nicht fehlen.

Schon bei der Gründung des Vereins Museumshafen Flensburg lag die ALEXANDRA (Bj.1908) heruntergekommen auf der Hafenostseite am alten Zollsteg. Die damalige Stadtpräsidentin wollte sie verschrotten lassen. Um sie als erhaltenswert zu definieren, nahmen wir sie in das Vereinslogo auf. Dies entsprach dem Satzungsziel: „Vereinigung zur Instandsetzung und Infahrhaltung traditioneller Segelschiffe und anderer historischer Wasserfahrzeuge“.



1991: Neues Bohlwerk u. KRAHN

Die Reste des Bohlwerk Unterbaus sind jetzt total abgängig. Diese Aufgabe überfordert den Verein.

Im Rathaus hat man wohl gemerkt, dass ein Museumshafen der Stadt gut zu Gesicht steht. Die Stadtwerke übernehmen den kompletten Neubau des Bohlwerks an alter Stelle. Dazu entstehen Brückenköpfe als Zugangsbrücken für Heckanleger. Das Bohlwerk erhält wasserseitig ein hölzernes Geländer! Der große Parkplatz bleibt Parkplatz. Die Idee einer Werft ist wohl noch zu kühn.

Doch mit Hilfe einer Spende der Fa. DANFOSS über 50.000 DM kann die Replik des historischen „KRAHN von 1726“ ermöglicht werden. Wie sich dann herausstellt deckt das nicht die Kosten, doch er steht und er ist auch ein Signal, dass es den Schiffseignern nicht um billige Liegeplätze geht.



1994: Bau des Lüttfischerhafens

Mit Hilfe einer Spende aus einer KRAHN Aktion der Fa. JACOB CEMENT kann mit Hilfe von 30.000 DM der Bau der Steganlage des Lüttfischerhafens für die Sammlung von Arbeitsjollen aus Fischerei und Inselversorgung ermöglicht werden. Die Fa. gbMEESENBURG spendet die Hütten, die von der Ausbildungswerkstatt der Handwerkskammer gebaut werden. Die Zimmererlehrlinge freuen sich über die Arbeit, weil sie nicht wie andere Arbeitsproben hinterher zerstört wird.

(2012 wird nach 16 Jahren der Steg erneuert und mit eigenen Mitteln höhergelegt, denn bei Hochwasser säuft er ab.)

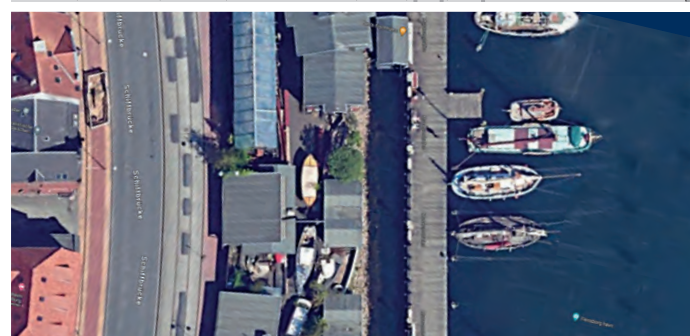
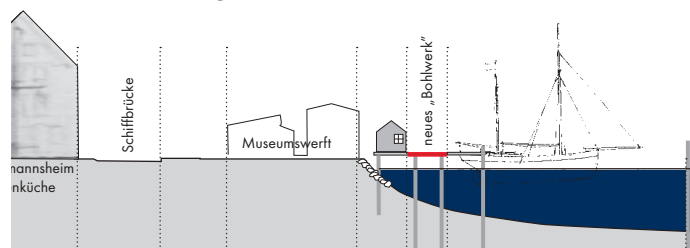


1996: Idee „HISTORISCHER HAFEN“

1998: Laufsteg und Museumswerft

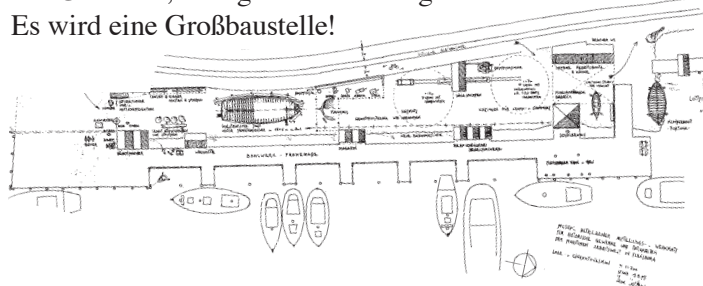
Die Bohrmuschel arbeitet in den Holzpfählen des Bohlwerks. Es gibt kein Bohlwerk mehr. Die Reste werden abgetragen und das Ufer wird mit einer Steinpackung angeschüttet.

Der neue Steg wird mit neuen stahlummantelten Pfählen ca. 6-8m vorgeschoben und soll jetzt mit Abstand frei im Wasser stehen. Es ist kein „Bohlwerk“ mehr, doch der Name bleibt. Es gibt zwei Zugangsplattformen und der hist. KRAHN muss abgebaut und neu errichtet werden, damit er wieder an der Stegkante steht, Bens Hütte schwebt ...



Der Eigner unseres Schoners VALDIVIA, Uwe Kutzner, fragt, ob er die 1987 skizzierte Museumswerft realisieren darf. Das kommt genau richtig. 1995 entsteht dazu seine Skizze für den großen Parkplatz. Zunächst beginnt die Arbeit auf der Hafennostseite, doch ab 2002 kann die „Museumswerft“ nach dem Entwicklungskonzept die bisher als Parkplatz genutzte Fläche als eigenständige Unternehmung in einzelnen Schritten realisieren.

Ziel: Die Instandhaltung der Schiffe der Sammlungen auf eigener Werft mit traditionellem Handwerk. Doch zunächst gehen die Bauarbeiten auf dem Gesamtgelände los, Rückbau des alten Bohlwerks, Neubau eines Regenwasserrückhaltebeckens, Steinpackung, Planierung und Pflasterung des Geländes, Anlage eines Radweges usw.



Die Sammlung wächst. Inzwischen gibt es eine große Sammlung „Segelnde Berufsfahrzeuge“ im Verein Museumshafen, dazu eine Jollensammlung im Lütffischerhafen. Neben der ALEX sind auch erste Motorschiffe am Kai und die ehrenamtliche Arbeit gerät an ihre Grenzen. Wir brauchen hauptamtliche Hilfe.

Dazu entsteht 1992 eine erste Skizze als Organisationsmodell mit einer durch die beteiligten Sparten gebildete Betriebsgesellschaft als gemeinnützige GmbH. 1996 wird es allen beteiligten Vereinen und Organisationen vorgelegt. Der Vorschlag stößt zunächst nicht auf Gegenliebe. Die Dampferleute wollen nicht unter dem Titel „Museumshafen“ einverleibt werden, denn das ist ja eigentlich ein eigener Verein. So wird der Name ausgetauscht gegen den Begriff HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG.

2008 konnte auf nachdrückliche Empfehlung des damaligen Schleswig-Holsteinischen Wirtschaftsministers Bernd Rohwer die Gründung dieser gemeinnützigen GmbH erfolgen, in der seit 2012 der Hafenkaptän Frank Petry zu 50% seiner Arbeitszeit als Geschäftsführer der gGmbH die Belange der Gesellschaftervereine umsetzt.



1998: Und es wird gebaut ...



Rückbau des alten Bohlwerks



Bau des Regenwasserrückhaltebeckens am Nordende des Bohlwerks, Höhe Norderfischerstraße.



Anschüttung der Uferkante und Verlegung des neuen „Bohlwerk“ Laufsteiges freistehend im Wasser mit Zugangsplattformen am Nord- und Südende.



Bau einer Plattform für die Wachhütte (heute Bens Fischbude) und der Zugangsbrücken der Heckanleger. Im Hintergrund die Neuaufstellung der KRAHN Replik.

(Diese und viele andere hist. Fotos verdanken wir übrigens Harald Harpke, der die gesamte Geschichte des Hist. Hafens in Fotos festgehalten hat)

die Stadt investiert ...



1998

Großbaustelle. Ein großes Regenwasservorhaltebecken wurde am Nordende beim Kran neu eingebuddelt, die Straßenführung modifiziert und der Parkplatz neu aufgeschüttet. Die braunen Hütten der Museumsverft sind mit der Materialschute und dem Ponton mit dem aufgepalten überdachten Rumpf schon von der Hafenostseite rübergewandert. Ihre braunen Hütten stehen wie die schwarze Wachhütte des Museumshafens (Heute Ben's Fischbude) noch auf festem Grund. Das Bohlwerk hat zur Wasserseite ein Geländer mit den Infotafeln und auch die Zugangsbrückenköpfe zu den Schiffen. Doch es nagt der Zahn der Zeit. ...



2000

Alles fertig, und wieder wie vorher Parkplatz, nur der Krahn Aist noch eingerüstet. Er braucht Holzschutz. Der neue Bohlwerkslaufsteg hat sich von der mit einer Steinpackung abgesehenen Uferkante verabschiedet und ist vorgeschoben. Der Laufsteg wurde nach Süden etwas verlängert und hat zwei breite Uferanschlüsse erhalten. Ben's Fischbude schwebt über dem Wasser und auch der neue Lüttfischerhafen am Nordende mit seiner rostbraunen 3-Dachbude ist fertig. Die schön gepflasterte Fläche wird hocheifreut angenommen und mit frischem Autoblech angehübscht. Doch Flensburg lernt, es geht nicht um Blech, sondern um Lebensqualität.



2002

Nach langen Verhandlungen ist endlich alles vertraglich gesichert und die Museumsverft legt los. Schluss mit Blech, jetzt kommt das Holz und schafft Arbeits-, Lern- und Vergnügungsplätze. Eine Hütte nach der anderen entsteht, denn die Maschinen brauchen ebenso wie die kleinen Boote ein Dach überm Kopf. Die große Bootshalle ist gerade im Bau. Auch die ALEX hat wieder ihren Platz am eigenen Ponton eingenommen, denn es gibt noch keine Dampfersammlung. Die entsteht erst mit dem Zugang der OKSEØ am Willy-Schiffbrückplatz, wo dann auch 2005 die Sammlung Klassische Yachten nachziehen wird.



2004

Die Verft hat Hüttenzuwachs bekommen und die Hütten beim Lüttfischerhafen wurden schwarz gestrichen, denn diese Anlage gehört wie auch Ben's Fischbude zum Verein Museumshafen. Leider wird die Freifläche vor der Verft noch als Busparkplatz genutzt und eine der Laternen hat sich dank der Fahrkünste eines Busses schon ehrfurchtsvoll verneigt. (Inzwischen wird der Parkplatz bis zur blau umhausten Plakat- und Altglassammelstelle von den Flensburgern und ihren Gästen auf gestapelten Paletten im wahrsten Sinne des Wortes „besessen“, hier wird also alles Paletti und die Küste entwickelt sich weiter.

2003: Die Dampfersammlung



Schon bei der Gründung des Vereins Museumshafen Flensburg lag die ALEXANDRA (Bj.1908) heruntergekommen auf der Hafenostseite am alten Zollsteg.

Die Förde-Reederei übergab sie 1986 an den gegründeten eigenen Förderverein. Der war zunächst mit den ersten Sanierungsmaßnahmen beschäftigt.

In Hamburg sollte die Hafenbarkasse ALTONA verschrottet werden, die immer die Lohngelder der HHLA gebracht hatte. Jeder Hafearbeiter kannte sie, doch in Hamburg erkannte man diesen historischen Wert nicht.

Wir kauften 1986 mit einem privaten Kredit die ALTONA für den Museumshafen. Sie wurde 1992 als Hamburger Barkasse zum Museumshafen Oevelgönne rücküberführt, doch die alten Flensburger Barkassen WATERKÜKEN und SOLITUDE kamen in den Blick.

In den Jahren 1986-1989 lud der Verein Museumshafen die ersten Dampfschiffe zur RUM REGATTA ein und sofort erschienen die ersten Dampfer STETTIN, WAL usw. Es wurden schnell mehr und zu viele. Sie beanspruchten viel Platz und so kam die Idee einer eigenen Veranstaltung für die Dampfschiffe. 1991 entstand dann auf Einladung der ALEXANDRA das erste DAMPF RUNDUM und entwickelte sich sofort erfolgreich.

Kann auf dieser Basis möglicherweise eine Sammlung entstehen?

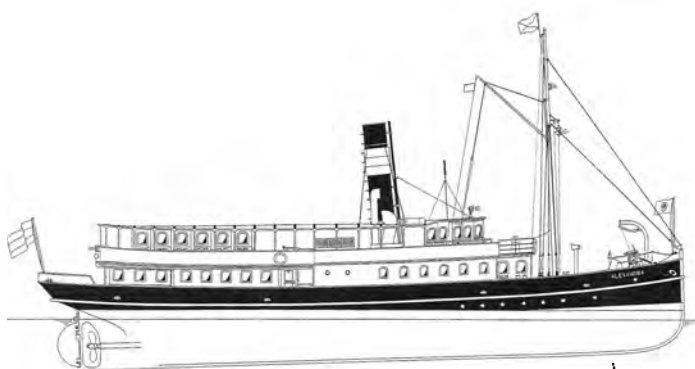
2003 stößt die kleine Fähre OKSEØ dazu (Bj.1928). Sind zwei Schiffe schon eine Sammlung? Wir bemühen unsere Kontakte.

2007 Aufgrund der guten Beziehungen zum Museumshafen Oevelgönne erhielten wir das Motorgüterschiff GESINE (Bj.1928) als Spende von Just Kleinhuis. Sie wird Vereinsheim!

2008 stoßen auch der Schlepper JONNY und die Barkasse SOLITUDE (Bj.1943) dazu. Der Motorfischkutter JÆGERSPRIS wird 2012 Teil der Sammlung.

2014 spendete Alfred Mantwitz (Glückstadt) den Schlepper FLENSBURG (Bj.1954) der „Historischer Hafen Flensburg gGmbH“. Alle Fahrzeuge versammeln sich um die Alexandra-Brücke.

2024 kommt für die Kleinen ein neuer Schwimmsteg dazu.



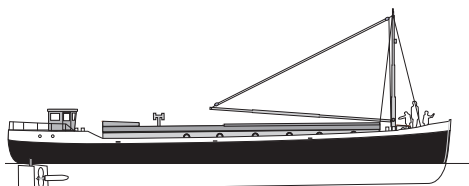
Salondampfer ALEXANDRA



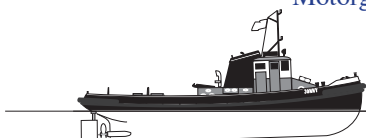
Barkasse ALTONA



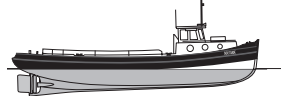
Fähre OKSEØ



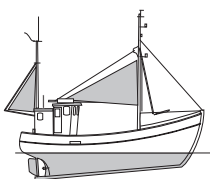
Motorgüterschiff GESINE



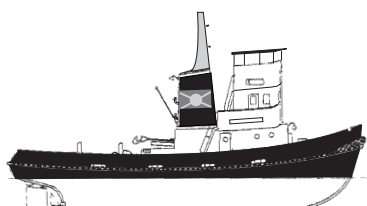
Schlepper JONNY



Barkasse SOLITUDE

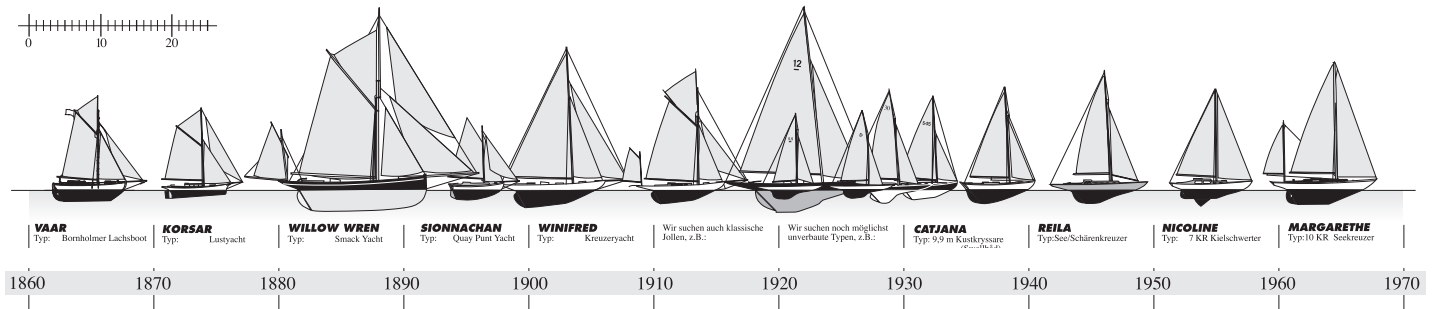


Kutter JÆGERSPRIS



Schlepper FLENSBURG

2005: Klassische Yachten



Bei der Beschäftigung mit Schiffahrtsgeschichte kommt plötzlich die FLENSBURGER REGATTA in den Blick. Schon 1855? Die erste Regatta der Westlichen Ostsee? In Flensburg? Noch vor Kiel? Das ist doch genau 150 Jahre her!/? Sofort gründen die Altvorderen mit 7 Booten bei Piet Henningsen den Verein KLASSISCHE YACHTEN FLENSBURG e.V. und veranstalten exakt zum 150. Jubiläum die erste Nachfolgeregatta und initiieren den Start der Sammlung mit eigener Schwimmsteganlage.

Sammlungsziel: Die Entwicklung des Segelsports in der Westlichen Ostsee, Belte und Sunde, Kattegat u. Skagerak.

2006 erfolgen bereits die Pfahlgründung und Montage der Schwimmsteganlage und die Beschilderung mit Sammlungsziel, Schiffsportraits usw. wird montiert. Die Sammlung wächst sofort. Wir brauchen Platz und es entstehen die ersten Skizzen und Planungen zu den gelben Servicehütten.

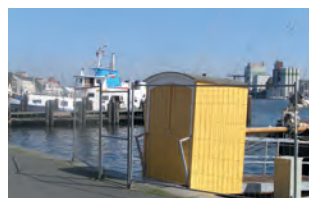
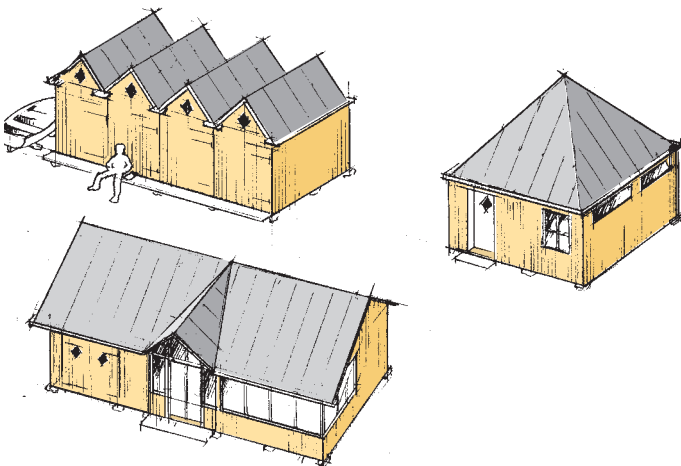
2007 beginnt der Bau der 4 Hütten als Lager- und Werkstattstätten, der Bau eines „Waschhauses“ mit Duschen und WCs und auch einer Hütte für die Dampfer.

2014 wird eine der 4 Hütten zu einem Mini-Museum umgestaltet, die „SCHAUBUDE“. Sie erfreut sich großer Beliebtheit. Man erfährt alles über Wind und Wellen, über Boots- und Segeltypen und kann jede Menge Knoten lernen.

2015 wird der Schwimmsteg für die Jollensammlung verlängert.

2024 wird die Anlage noch einmal erweitert. Hier haben jetzt 30 klassische Jachten und Jollen aus der Geschichte des Segelsports ihren Platz gefunden.

Und das alles sieht jetzt so aus: ►



2024: Das Ergebnis:

HISTORISCHER HAFEN

SAMMLUNG SEGELNDE BERUFSFAHRZEUGE

HISTORISCHER GÄSSCHEN

Museumshafen Flensburg e.V.



LÜTTFISCHER JOLLENSAMMLUNG
6



1 hist.
KRAHN



15 historische
Berufssegelfahrzeuge



div. hist. Gastsegler aus
D, DK, NL



1 Schiffahrtsmuseum



1 Museumswerft



3 Kaufmannshöfe

FLENSBURG

STEHAFEN

**DAMPFER+
MASCHINENFAHRZEUGE**

Vereine ALEXANDRA, GESINE u FLENSBURG

**KLASSISCHE
YACHTEN +
JOLLEN**

KYF e.V.



7 hist. Dampf- u. Maschinenfahrzeuge **30** klassische Yachten und Jollen

Diese Szenerie ist mit über 60 historischen Wasserfahrzeugen europaweit einmalig.

2024: Was brauchen wir?

Eine Erhöhung der Kaikante?

Eine Erhöhung der Kaikante ist aus Hochwasserschutzanforderungen vorstellbar, ist jedoch für die Anforderungen von RUM REGATTA und DAMPFRUNDUM problematisch. Größere Einheiten wie z.B. der Dampfeisbrecher STETTIN haben damit kein Problem. Sie haben ein erhöhtes Achterdeck und schieben ihre langen Gangways von hier aus auf die Kaifläche.

Die große Zahl der mittleren und kleineren Einheiten wie die SKJÆLSKØR, WOLTMANN oder BUSSARD können das nicht. Selbst die ALEXANDRA hätte Schwierigkeiten und das gilt auch für viele moderne Schiffe.

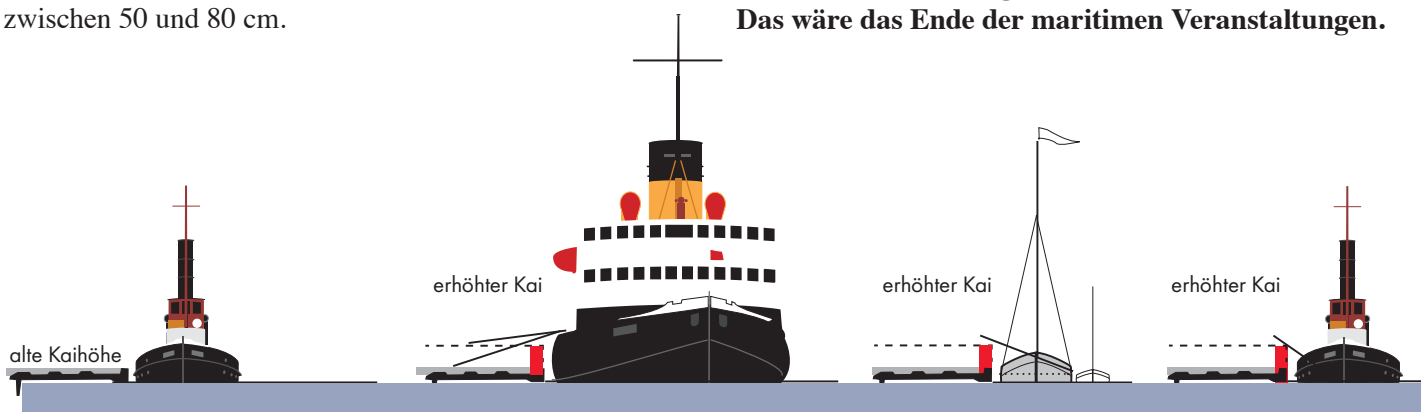
Fast alle Schiffe der RUM REGATTA könnten hier nicht mehr anlegen, denn ihre Deckshöhe/Freibord liegt zumeist zwischen 50 und 80 cm.

Unabhängig von einer wie auch immer gearteten Unterkonstruktion und einer wie auch immer gearteten Erhöhung als Schutzmauer oder Flächenanhebung können diese alten Segelschiffe keine Gangway ausbringen, weil eine Gangway in der notwendigen Länge und Neigungswinkel die Schiffsbreite übertreffen würde.

Wie diese Darstellungen zeigen, haben nicht nur die meisten Gästeschiffe der RUM REGATTA, sondern auch des DAMPF RUNDUM nur wenig Freibord/Deckshöhe über der Wasseroberfläche.

Sie brauchen einen niedrigen Kai. Sie kommen freiwillig. Wenn sie keine angemessenen Liegemöglichkeiten finden, bleiben sie weg.

Das wäre das Ende der maritimen Veranstaltungen.



2024: Was brauchen wir?

Technisch

Wie heißt es in der Sparte „Maritime Wirtschaft“? Schifffahrt folgt der Infrastruktur! Das gilt auch für Museumsschiffe. Wo keine Poller, kein Wasser, kein Strom, kein Schutz vor Wind und Wellen ist, sollte man nicht anlegen, oder schlimmstenfalls nur, wenn es keine Alternativen gibt. Alternative Häfen gibt es in Schleswig-Holstein.

Was müssen wir also bieten für die alten Segelschiffe, die Dampfer und für das Festgelände der maritimen Veranstaltungen? Darüber macht man sich allgemein keine Gedanken, doch der Bedarf ist erheblich:

Anforderungen an die 260 m lange Kaianlage und Veranstaltungsfläche nach dem Neubau als Grundlage zur weiteren Planung:

- Höhe der Kaianlage über normalem Wasserstand. 1,20m bis maximal 1,50 m
 - Anzahl der Festmachereinrichtungen 27 Stck, 14 Stck mit 20 TN und 13 Stck mit 5 TN.
 - Pfahlliegeplätze 2 Stück a 35 m inkl. geschlossenem Zugangspodest (hochwassergeschützte Liegeplätze)
 - Liegeplätze mit Pfahlfendern 70 m 8 Pfähle (hochwassergeschützte Liegeplätze)
 - Liegeplätze mit Fender am Kai 100 m 21 Stck.
 - Brückenanlage Länge 35 m. Breite 5 m, Zugang ISPS geeignet. (hochwassergeschützte Liegeplätze)
 - Stromanschlüsse am Kai 1 x 126 AMP, 14 x 63 AMP, 6 x 32 AMP. An der Straße 2 x 63 AMP, 6 x 32 AMP, Vorplatz Museumshafen/ Museumswerft 4 x 32 AMP.
 - Beleuchtungskonzept Veranstaltungsfläche Kaianlage und Brückenanlage.
 - Frischwasseranschlüsse 3 Stck am Kai, an der Straße 3 Stck, Vorplatz Museumshafen/ Museumswerft 1 Stck.
 - Abwasserkanal über 260 m, 10 Schächten inkl. Fettabscheider über die Fläche verteilt (2 Ebenen), 2 Schwarzwasser Abgabestationen und eine Saugstation an der Kaikante.
 - Gefälle der Kaianlage und der Veranstaltungsfläche max. 1%
 - Fahrspur direkt an der Kaikante 7 m.
 - Belastung der Kaikante für Fahrzeuge SLW 30
 - Lastfallberechnung für Kraneinsätze
- ...und das ist nur ein Teil der notwendigen Infrastruktur!

Emotional

O b DAMPFRUNDUM oder RUM REGATTA, die Schiffe kommen freiwillig auf Einladung. Bei der RUM REGATTA ist es sogar so, dass dies – unabhängig von Flensburg – das Sommertreffen der Vereinigung der „Freunde des Gaffelriggs“ ist, und uns ist es über die Jahre gelungen, sie für dieses Treffen nach Flensburg zu locken. Dieses Treffen hat, so wie ihre Herbst- und Wintertreffen auch, schon an anderem Ort stattgefunden. Sie kommen nach Flensburg, weil wir es ihnen hier gemütlich machen und weil sie sich wohlfühlen. Sie wollen sich in erster Linie mit ihren Schiffen treffen, sie wollen sie präsentieren, sich austauschen und es nett haben. Sie müssen für ihre Schiffe gute Liegebedingungen finden und sie müssen sich in den Gegebenheiten wohlfühlen. Wenn das nicht so ist, bleiben sie weg. Das gilt auch für das DAMPF RUNDUM. Wir zehren in Flensburg von dieser Szenerie und freuen uns an dem Anblick.

Das gilt auch für die Sammlungen der „Segelnden Berufsfahrzeuge“ am Bohlwerk, die Sammlung der „Dampf- und Motorschiffe“ bei den Fördebrücken und für die Sammlung „Klassische Yachten“.

Diese Schiffe sind alle in Privatbesitz und werden von den Eignern liebevoll restauriert und unterhalten. Das kostet die

Stadt nichts. Viele der Eigner dieser Schiffe wohnen gar nicht in Flensburg, sie könnten auch in Marinaminde, Kappeln, Kiel oder sonstwo liegen. In einigen Städten dürfen sie sogar umsonst liegen, weil man um die Werbewirksamkeit der Kulisse weiß. Sie haben trotzdem Flensburg und den HISTORISCHEN HAFEN gewählt, obwohl sie für ihre Liegeplätze zahlen müssen. Sie liegen bei uns, weil sie hier gute Liegebedingungen finden und weil sie sich bei uns wohlfühlen.

Sobald davon etwas verloren geht, werden sie verschwinden. Schon bei der letzten RUM REGATTA waren statt 120 nur noch 70 Schiffe da, weil die Bedingungen jetzt nicht optimal sind und auch beim DAMPFRUNDUM kamen nur sieben größere Einheiten. Es waren schon mal 14 Schiffe! Sie können derzeit nicht gemeinsam liegen und das ist nicht das, was die ehrenamtlichen Besatzungen suchen, denn sie nehmen lange Anreisen auf sich. Wir geben uns Mühe, dass wir in der Übergangs-Bauzeit immer noch halbwegs akzeptable Bedingungen schaffen können. Aber auf allen Seiten der Stadt müssen wir uns Mühe geben, wirklich für gute Bedingungen zu sorgen.

Wir hoffen deshalb auf eine gute Zusammenarbeit mit allen beteiligten Seiten.

2024: Was können wir uns vorstellen?

Variante I Prinzipdarstellung

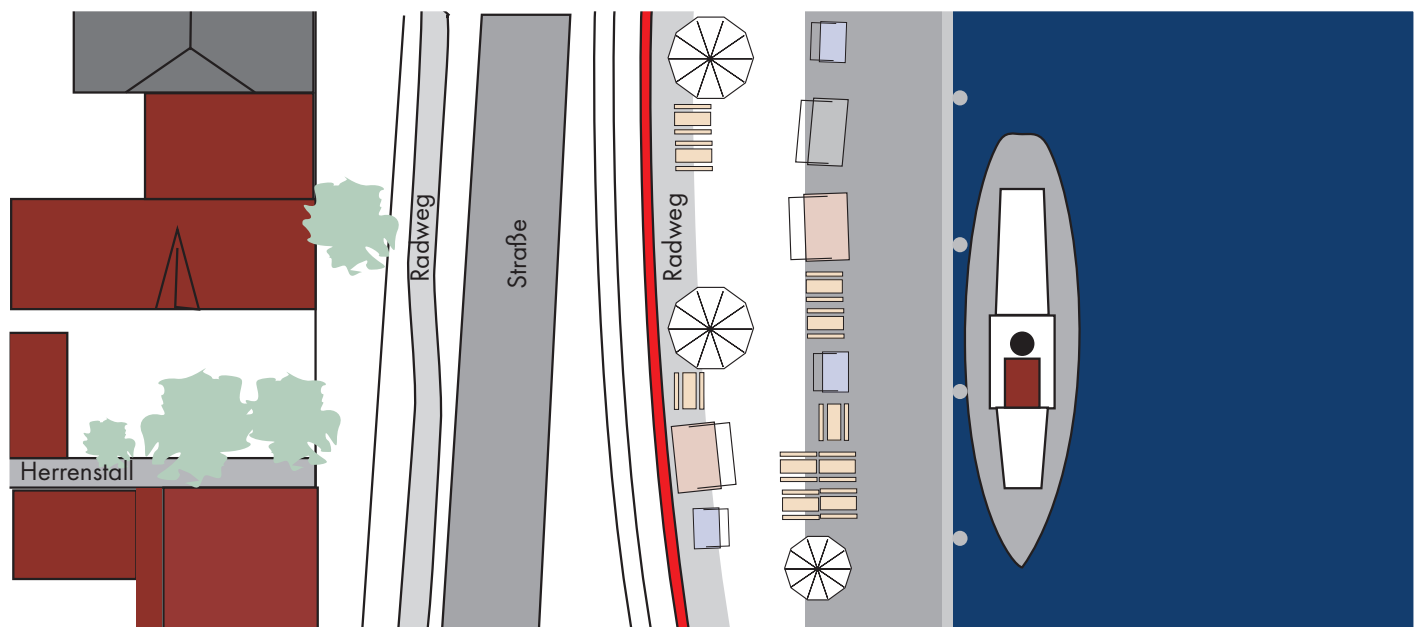
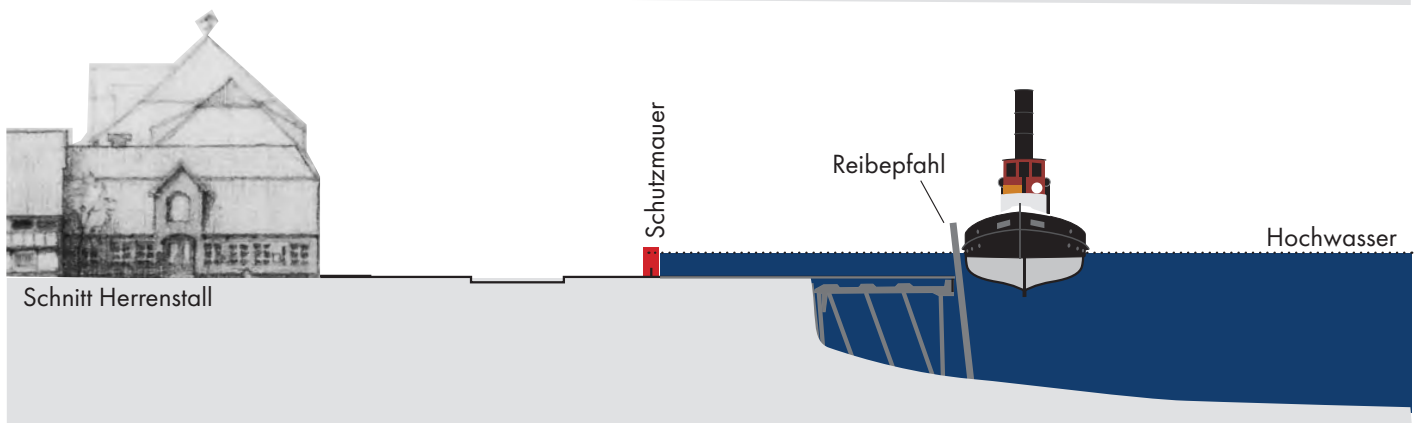
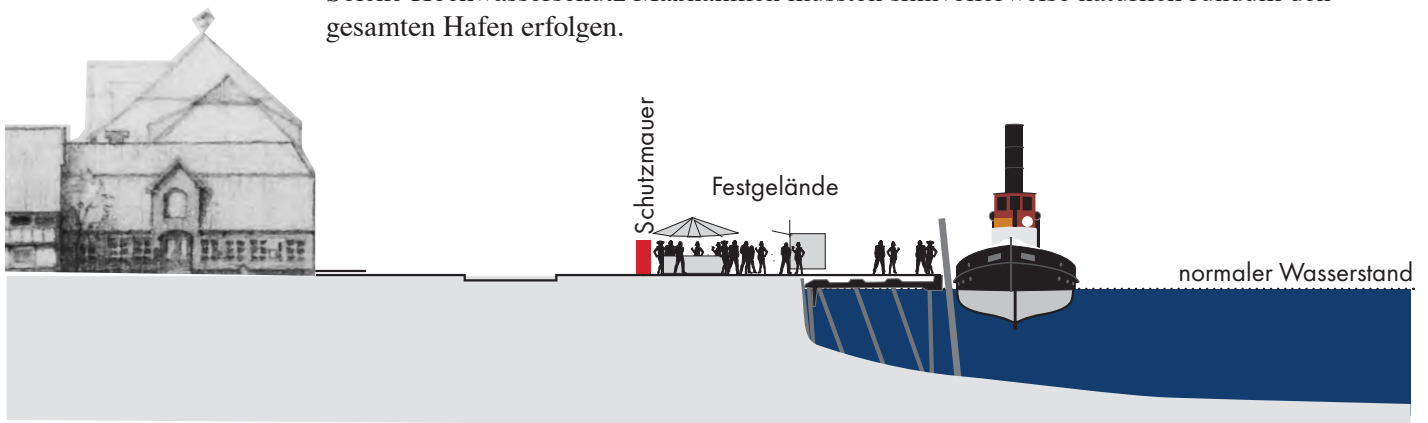
Der Erhalt der alten Kaikantenhöhe, und eine Verlegung der Hochwassersicherung mit Flutturen in Richtung Straße/Busspur.

Dies ermöglicht das Anlegen der Schiffe mit niedrigem Freibord.

Es ermöglicht auch die Nutzung einer divers bespielbaren Veranstaltungsfläche.

Die Rammung ausreichend hoher Reibepfähle ermöglicht sicheres Liegen von Schiffen bei Hoch- und Niedrigwasser.

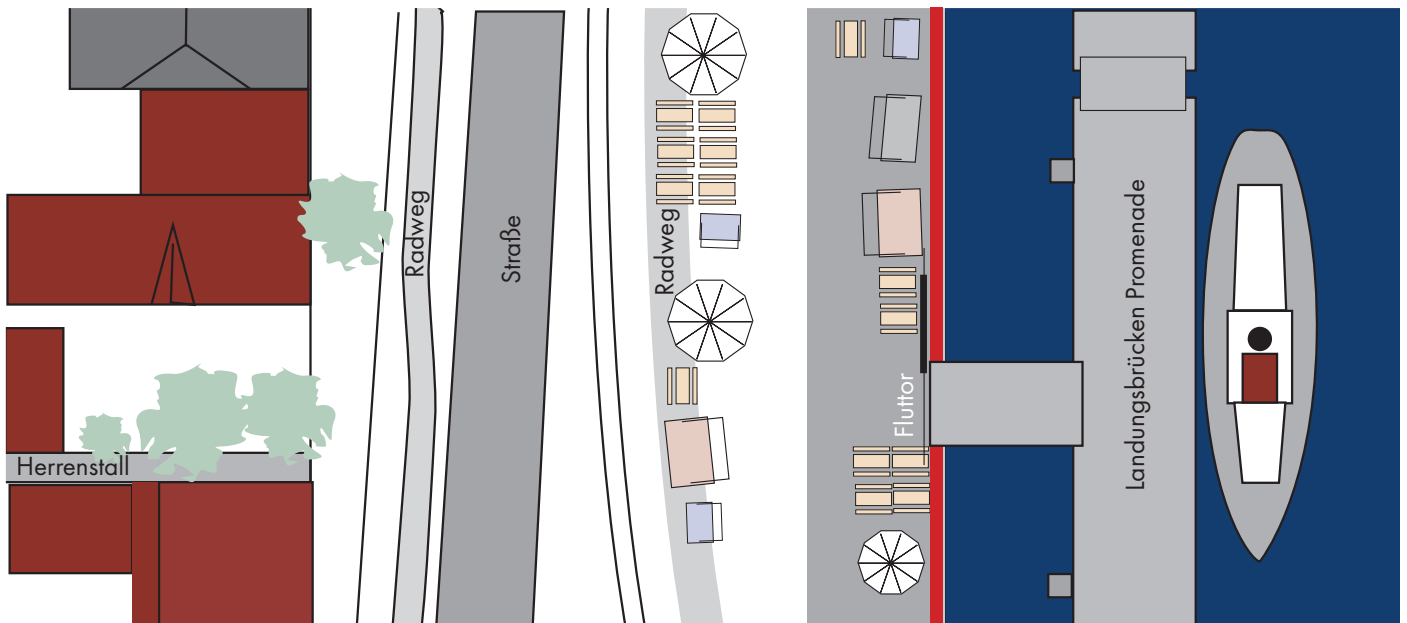
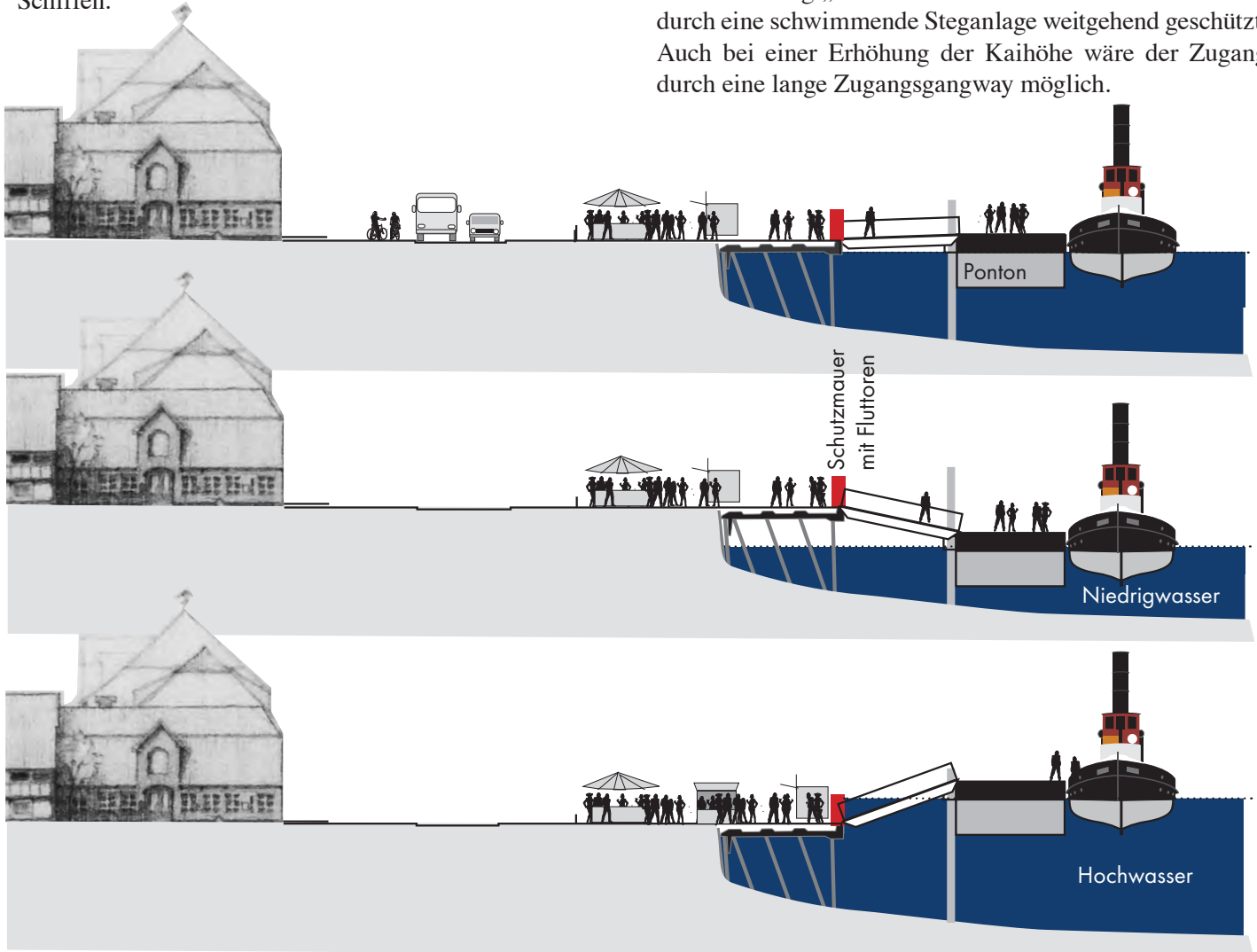
Solche Hochwasserschutz Maßnahmen müssten sinnvollerweise natürlich rundum den gesamten Hafen erfolgen.



Variante II Prinzipdarstellung

Erhöhung der Kaikante als Hochwasserschutz,
 Ausbringung einer Ponton-Landungsbrücke in einer
 Breite von ca. 6 m auf der gesamten Länge des Kais.
 Freibord 60-80 cm. Dies ermöglicht sicheres Liegen von
 Schiffen.

Die Pontonbrücke ist öffentlich begehbar und wird über
 Zugangsbriicken mit der Kaikante verbunden. Die erhöhte
 Hochwasserschutz Kaikante hat Durchbrüche, die mit Flut-
 toren verschlossen werden kann. Es entsteht zusätzlicher Öff-
 entlicher Raum. Es ermöglicht auch weiterhin die Nutzung
 einer größeren divers bespielbaren Veranstaltungsfläche.
 Die Sammlung „Klassische Yachten und Jollen“ ist bereits
 durch eine schwimmende Steganlage weitgehend geschützt.
 Auch bei einer Erhöhung der Kaihöhe wäre der Zugang
 durch eine lange Zugangsgangway möglich.



Variante III Prinzipdarstellung

Abriss der alten Kaiplattform bis zur Spundwand.
 Ufersicherung durch Anschüttung wie beim Bohlwerk.
 Erhöhung der Uferkante mit einer Sperrmauer als Hochwasserschutz.

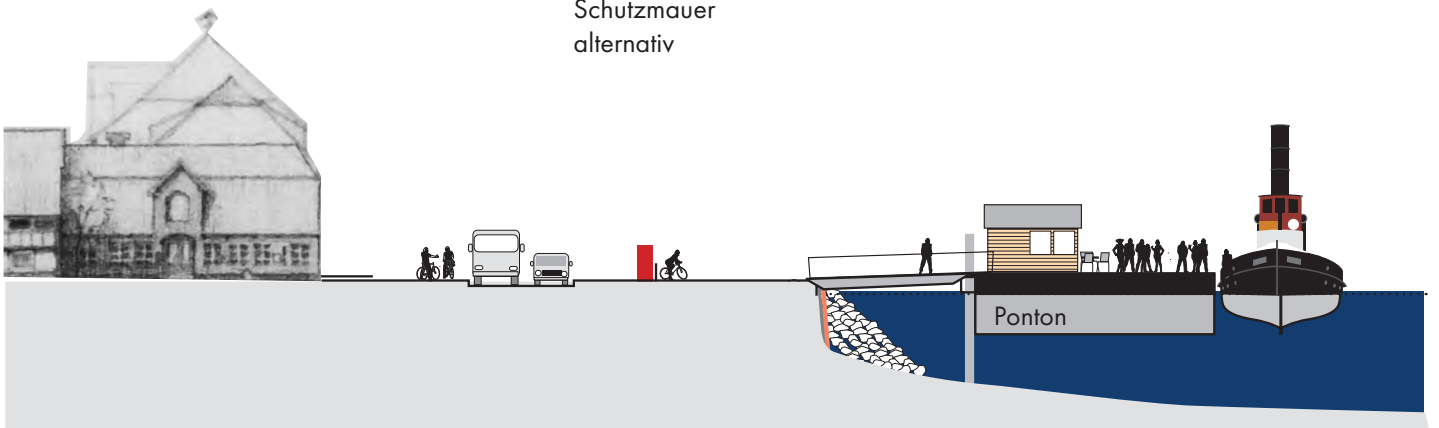
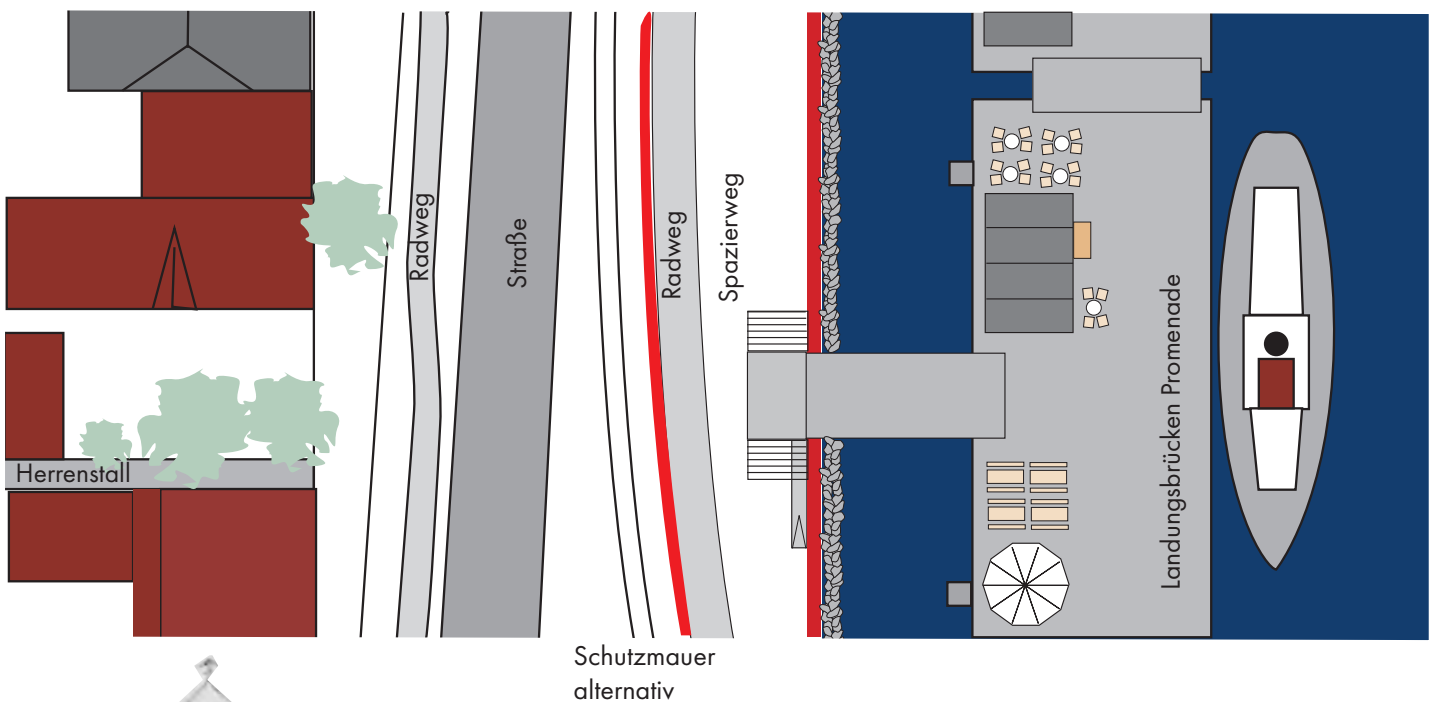
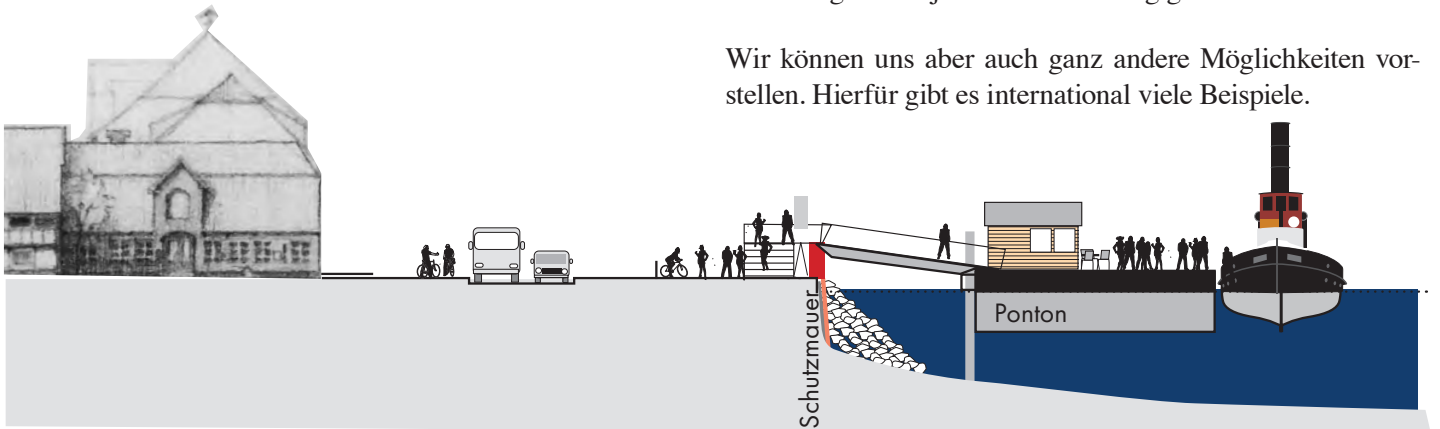
Ausbringung einer Ponton-Landungsbrücke in einer Breite von 12-15m, Freibord 60-80 cm.

Dies ermöglicht sicheres Liegen von Schiffen.

Die Ponton-Landungsbrücke ist öffentlich begehbar und über Zugangsbrücken mit der Hochwassermauer verbunden. Sie führt über Treppenpodeste auf die alte Uferebene.

Es entsteht zusätzlicher öffentlicher Raum durch eine Landungsbrücken Promenade. Sie ist mit festen Gastronomie- und Service-Pavillons ausgestattet und wird bei Veranstaltungen und Märkten mit Buden und Ständen aufgefüllt. Die Anlage ist zu jeder Zeit unabhängig von Wasserständen.

Wir können uns aber auch ganz andere Möglichkeiten vorstellen. Hierfür gibt es international viele Beispiele.



Ideen u. Entwicklungsmöglichkeiten

Mehr Gastsegler

Wir können mit entsprechender Infrastruktur die Versorgung von hist. Gastseglern und ihrer Chartergäste optimieren und damit die Nutzung Flensburgs als Zielhafen für den „International Crew Interchange“ ausbauen. Dies bedeutet Einkauf, Verproviantierung, Catering usw. Zielgruppen dafür sind:

- Sail Train Association (STA)
div. Galeassen und Schoner der deutschen und internationalen Szene.
- Vereinigung CLIPPER, Deutsches Jugendwerk zur See, segelt mit vier Segelschiffe zwischen den Häfen der Ostsee:
ALBATROS - Dreimast Topsegelschoner
Baujahr 1942 - 26 Kojen
„AMPHITRITE“ - Dreimast Gaffelschoner -
Baujahr 1887 - 29 Kojen
„JOHANN SMIDT“ - Zweimast Schoner
Baujahr 1974 - 37 Kojen
„SEUTE DEERN“ - Zweimast Gaffelketch -
Baujahr 1939 - 30 Kojen,
- Maritime Tradition Vegesack Nautilus e.V.
„VEGESACK“ Zweimast Logger – Baujahr 1895
- Rückgewinnung der Niederländischen Charterflotte, die mit ca 6 Schonern zum Thiessen-Kai nach Kiel Holtenau abgewandert ist.
- Kleine Versorgungshütte für die dänische Charterflotte:
MARTHA, STORE BJØRN, LILLA DAN usw.



Maritimes Spielen

Wir können die vorhandenen maritimen Stationen der ehemaligen Spielmeile der „Kongelig Classic“ und der „SAIL 2000“ als dauerhafte Installation in festen Spielstationen als ganzjähriges Angebot einrichten. Dies sind Möglichkeiten der „Betätigung“, des Machens und Mitmachens, das vom Publikum sehr geschätzt wird.



Ruderboot Verleih traditioneller Jollen

Möglich wäre die Schaffung einer kleinen Jollensammlung für den Bootsverleih, damit man mit eigener Arme Arbeit durch den Hafen schippern kann und sich nicht untätig in einer Plastikkiste mit Stromverbrauch durch den Hafen schieben lassen muss.



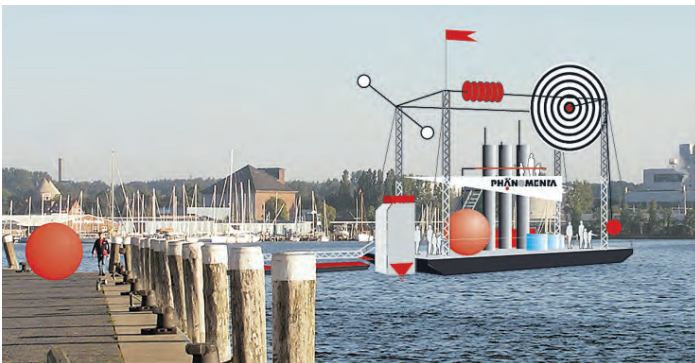
Der Phänomenta Ponton

Möglich wäre eine maritime Ausweitung des Phänomenta Angebots in Form eines verankerten Pontons mit Erlebnisstationen, die mit Wind und Wellen zu tun haben.

Die Schiffe des HISTORISCHEN HAFENS nutzen vom Schiffbau bis zum Löschen und Laden mit ihren Ladebäumen und Taljen die Grundlagen der Physik. Auf diesem Ponton kann man diese physikalischer Gesetze von Wind und Wellen selber erfahren.

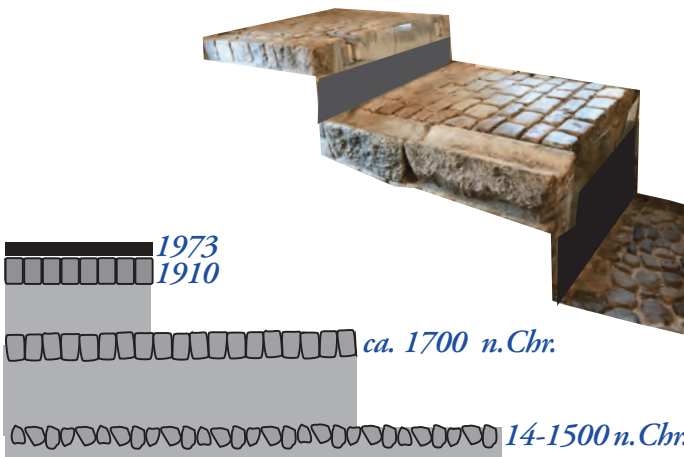
Außerdem wäre dies ein sichtbares Zeichen für das am Kai flanierende Publikum als optische Hinlenkung zur Phänomenta (und zum Rückweg durch die Norderstraße).

Dieses Element wäre eine bisher einzigartige Wasser-Station ohne europäischen Vergleich.



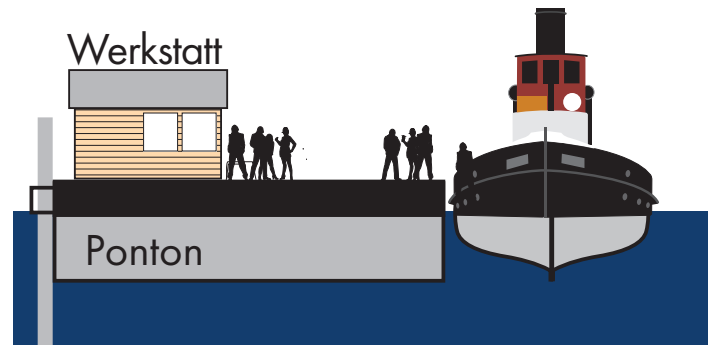
Das Pflastermodell

Alle reden vom steigenden Wasserspiegel. Wir haben in Flensburg ein 1:1 archäologisches 3-Schichten Modell. Wir können dieses aufgefundene Pflastermodell an der Hafenkante im Bereich des HISTORISCHEN HAFENS einbuddeln, um zu zeigen, wie seit Jahrhunderten der Wasserstand steigt und die Straßen im Hafengebiet immer höher gelegt werden mussten. Dann kann man in ein ca. 1m tiefes Loch gucken und sehen, auf welcher Höhe die Straße um ca. 14-1500 n. Chr. mal lag. Das schafft Bewusstsein und zeigt uns, dass wir auch heute auf den kontinuierlich ansteigenden Meeresspiegel reagieren müssen. Wie unsere Vorfahren.



Maritimes Handwerk

Lebende Werkstätten als ganzjährig selbsttragendes Angebot der Darstellung von maritimem Handwerk durch Werkstätten mit Verkauf, z.B. Schmied, Segelmacher, Takler oder Drechsler. Die Unterbringung erfolgt in verschließbaren Hütten mit offener Front auf den Pontons oder der Uferfläche. Dies ist zugleich Information und Motivation für Kinder und Jugendliche zu sonst nicht mehr sichtbarem Handwerk.



Was will Flensburg?



Das Herz der Stadt“ als Automeile? Die Schiffbrücke als ständig geöffnete „Open-Air-Gebrauchtwagen-Show“? Zusätzlich zur Straße machen zwei Radwege und eine unorthodoxe, als Eisenbahngleis wahrnehmbare Busspur die Querung der vielbefahrenen Schiffbrücke zu einem Abenteuer mit ungewissem Ausgang. Fußgänger, rette sich, wer kann!
Kann das die Zukunft sein?

Parkplätze sind fraglos notwendig – müssen aber nicht zwingend eine topographisch so bedeutsame Fläche blockieren. Ein verändertes Mobilitätsverhalten ist von uns allen gefordert. Eine verkehrsberuhigte Schiffbrücke mit hoher Aufenthaltsqualität würde den Verlust einiger Parkplätze schnell vergessen machen. Das Hansemuseum in Lübeck auf der verkehrsberuhigten Altstadtinsel zum Beispiel hat weit und breit keine Parkplätze. Die verlässlich mehr als 100.000 Besucher jährlich schreckt das offenkundig nicht ab: weil das Angebot stimmt und der Spaziergang zur Altstadtinsel an der schön gestalteten Trave Teil des gesamten Events ist. Die Sanierung und zukünftige Gestaltung der Schiffbrücke sollte diesem veränderten Besucherverhalten Rechnung tragen.

Die Palettenlandschaft war ein Anfang für eine mögliche Gestaltung von Lebensraum, eine Gestaltung von „Aufenthalt, spazieren, flanieren, gucken, verweilen, spielen, genießen“. Das Bohlwerk macht atmosphärisch vor, wie es geht. Deshalb steht die Frage im Raum:
Was ist das Nutzungsziel der gesamten Fläche der Schiffbrücke?

Die Touristen wollen Hafen und alte Schiffe sehen. Sie schwärmen vom Historischen Hafen in Flensburg.

Wenn Museumsfachleute aus aller Welt, vereint im International Congress of Maritime Museums von unserem eigenen Konstrukt der HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG gGmbH erfahren, erntet das Flensburger Schifffahrtsmuseum regelmäßig unverhohlenes Staunen, wenn nicht gar Neid. Ein Schifffahrtsmuseum – direkt an einem historisch bedeutsamen Hafen gelegen, eine Vielfalt historischer Schiffe vor der Haustür – und keine Verantwortung für deren Erhalt? Alles privat und ehrenamtlich entstanden und betrieben? Really? Unglaublich!
Will Flensburg darauf verzichten? Oder will es das erhalten und weiterentwickeln?

Was wir erwarten:

Es reicht nicht, eine Hafensperrmauer zu verlängern, es reicht auch nicht, Tonnen von Sandsäcken vorzuhalten, um gegen ein Hochwasser gewappnet zu sein.

Wie kann man Flensburg rund um den Hafen gegen Hoch- und Niedrigwasser sichern? Wie soll eine zukünftige Nutzung der Uferareale aussehen, Parkplätze oder Lebensraum? Die Autos werden sich nicht in Luft auflösen, auch E-Autos wollen parken. Wo und wie können an anderer Stelle neue Parkmöglichkeiten geschaffen werden? Wie können die Anlieger vor Hochwasser und Regenwasserflut geschützt werden? Welche Möglichkeiten gibt es? Welche davon sind zeitnah und zukunftsorientiert umzusetzen?

Erst mal gucken, dann mal sehen ... ?

Sollen tatsächlich nur die rot gekennzeichneten Kaiplattformen 6 – 8 von Alex bis Oluf saniert werden? Mit einer Bauzaun-Baustelle von 5 Jahren? Und dann abwarten, bis die nächsten durch den Moddergrund gefährdeten Elemente absacken? Und dann anschließend wieder jahrelang neue Bauzäune? Und dann wieder warten, bis der älteste Kai von ALEX bis zur Hafenspitze sackt? 15 Jahre Baustelle?

Der bestehende lange Kai von Feld 1-8 wurde 1954 in einem Jahr gebaut!

Und jetzt? Ewige Baustelle?

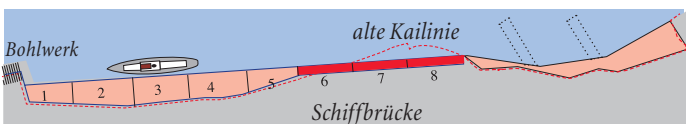
Das kann nicht ernsthaft gewollt sein.

Flensburg wird den HISTORISCHEN HAFEN verlieren, Flensburg wird auch die Touristen verlieren und die Flensburger werden jahrelang genervt sein.

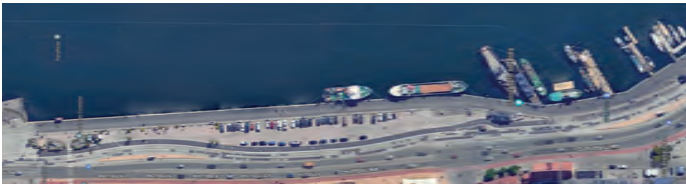
Es geht sicher auch ohne Historischen Hafen und ohne Touristen, wenn dahinter ein alternatives Entwicklungskonzept steht. So oder so:

Wir brauchen einen Generalplan, der den gesamten Aufgabebereich Küstenschutz und Nutzungsziel in den Blick nimmt.

Wenn nicht, wird es später heißen, Flensburg hat seine Hausaufgaben nicht gemacht. Flensburg hat wieder mal nur gewartet, gehofft und geflickt.



Die roten Pierplatten sind gesackt. Wann folgen die anderen?



Durch die Sturmflut und die damit einhergehenden Schäden an der Schiffbrücke ist eine Zäsur entstanden, die geeignet ist, das in diesem Heft skizzierte Milieu des HISTORISCHEN HAFENS nachhaltig, wenn nicht unwiederbringlich, zu zerstören.

Andere maritime Standorte warten nur darauf, dass sie ganze Events und entscheidende Teile der Sammlungen übernehmen können.

Mehrere Aspekte spielen beim Neuaufbau der Schiffbrücke eine entscheidende Rolle wenn es neben der technischen Sanierung gelingen soll, das historisch-maritime Milieu zu erhalten und weiterzuentwickeln:

- Das Anforderungsprofil des historischen Hafens muss exakt aufgenommen und zur Grundlage der technisch-funktionellen Planung gemacht werden.

- Es muss eine integrierte Planung gewährleistet werden, die die Wasserseite, die Landseite und die darauf abzielenden technischen Lösungen umfasst.

- Das Verfahren muss verlässlich und transparent gestaltet und das seit über 40 Jahren aufgebaute örtliche Know-How sollte von Beginn an integriert werden.

- Die Klarheit der Finanzierung, der Bildung von Bauabschnitten sowie die Verlässlichkeit der zeitlichen Abläufe sind entscheidend für das Durchhaltevermögen der örtlichen Akteure.

- Die Chancen, die mit dem Neuanfang gegeben sind, lassen sich nur ergreifen, wenn der gesamte Prozess auf ein klares Leitbild zur Ausgestaltung der Schiffbrücke ausgerichtet wird.

- Das Leitbild muss ein klares Bekenntnis der Stadt Flensburg zum HISTORISCHEN HAFEN und zur Weiterentwicklung des historisch-maritimen Milieus beinhalten.

- Für den planerischen und baulichen Übergangszeitraum muss eine Finanzierungsalternative für die gemeinnützige GmbH gefunden werden, denn die Einnahmemöglichkeiten durch Liegegebühren auf ganzer Länge der Hafenvestseite als einzige Einnahmemöglichkeit für die sachliche Finanzierung der größtenteils ehrenamtlichen Arbeit entfallen während der Bauzeit weitestgehend.

- Ein angedachter Planungszeitraum bis 2030 ist drastisch zu verkürzen. Sonst ist der Historische Hafen mit seinen Sammlungen und den maritimen Veranstaltungen nicht am Ort zu halten!

Leitgedanken zum Verfahren:



- Es ist ein hohes Maß an Transparenz erforderlich, um alle Entscheidungen nachvollziehbar zu machen. Diese Transparenz muss ab sofort hergestellt werden. Langes Nichtkommunizieren erzeugt Verdruss und Skepsis.



- In dieses Verfahren sind technische Notwendigkeiten, Alternativen und Risiken einzubringen.



- Zu erwägen ist die Bildung einer Taskforce unter Beteiligung von Politik und Verwaltung sowie örtlicher Akteure. Hier können prozessbegleitend wichtige funktionelle Anforderungen, technische Erfordernisse sowie Formate für die Bürgerbeteiligung diskutiert werden. Die örtlichen Akteure können inhaltlich wichtige Beiträge für die Bürgerbeteiligung beisteuern.



- Für die Gestaltung des Gesamtkomplexes ist die Durchführung eines Freianlagenwettbewerbs mit integrierter Verkehrsplanung notwendig. Dieser Wettbewerbsbereich muss so abgegrenzt werden, dass verkehrsplanerische Lösungen für den Nahbereich erarbeitet werden können.



- Auf das Ergebnis dieses Wettbewerbes ist die endgültige technische Lösung für das Höhenprofil zwischen Bebauung und der Wasser-Landschnittstelle auszurichten.



- Die örtlichen Akteure sollen angemessen an der Wettbewerbsausschreibung und an der Entscheidungsfindung beteiligt werden, denn sie haben das detaillierte KnowHow.



Anforderungsprofil der örtlichen Akteure:

- Der historische Hafen entfaltet eine Vielzahl von Aktivitäten, sowohl landseitig als auch auf dem Wasser. Viele Aktivitäten beinhalten die Ankunft kleiner und auch größerer Schiffe. Für alle diese Schiffstypen muss die Wasser-Land Schnittstelle gleichermaßen zu bewältigen sein. Dafür bedarf es gestalterischer und technischer Lösungen, die bei der Planung des Hochwasserschutzes gewährleistet und umgesetzt werden können. Bei exaktem vorgegebenen Anforderungsprofil könnten in dem Wettbewerb Lösungen dafür angeboten werden.

- Landseitig sollen Flächen entstehen, die die Programme für die erfolgreichen Veranstaltungen aufnehmen können. Gleichzeitig sollen diese Flächen eine hohe Aufenthaltsqualität für die Öffentlichkeit sicherstellen und eine breite Teilhabe an den Vorzügen dieser einzigartigen Lage ermöglichen.

Nachsatz

Der Stadtbereich zwischen der Norderstraße, der Schiffbrücke und dem Hafen stellt das älteste zusammenhängende Stadtquartier Flensburg dar. An ihm lässt sich im besonderen Maße die Historie der Stadt ablesen. Die Stadtsilhouette zur Schiffbrücke ist mit ihren historischen Bauten ein wichtiges Element für die Unverwechselbarkeit Flensburgs in der Wahrnehmung der Bewohner und der Besucher der Stadt. Das Gesamtensemble mit dem historischen Hafen, dem Schifffahrtsmuseum und dem Gastronomie- und Beherbergungsgewerbe, nimmt im bundesweiten Ranking touristischer Ziele einen Spitzenplatz ein.

Das Potential des Ortes konnte in der Vergangenheit nicht ausgeschöpft werden. Das Ausmaß des ruhenden Verkehrs und der Durchgangsverkehr haben die Gestalt- und Nutzungsqualität stark beeinträchtigt. Gleichwohl haben turnusmäßige Events wie die Rumregatta, das Dampfgrundum, die Apfeltage gezeigt, welche Stadtmarketingeffekte sich hier erzielen lassen. Mit Hilfe der örtlichen Akteure hat sich ein städtisches Milieu herausgebildet, welches im Ostseeraum seines Gleichen sucht.

Die Idee einer Anlage HISTORISCHER HAFEN ist nicht neu. Es gibt hierfür weltweit Beispiele von Einrichtungen, die mit großem Erfolg eine Position in der touristischen Vermarktung erreicht haben. Viele dieser Einrichtungen sind wesentlicher und unverzichtbarer Bestandteil des Stadtmarketings ihrer Städte geworden. Die konzeptionellen Ansätze dieser führenden touristischen Institutionen aus den Ländern Europas und Amerikas sind in das Gesamtkonzept HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG eingeflossen.

Es sind dies die Einrichtungen:

LE PORT MUSÉE **DOUARNENEZ** (F)
MUSÉE DE LA PÊCHE **CONCARNEAU** (F)
MUSEU MARITIM **BARCELONA** (E)
MARITIME MUSEUM **EXETER** (GB)
VASA-MUSEUM **STOCKHOLM** (S)
SØFARTSMUSEUM **ESBJERG** (DK)
FREGATTEN JYLLAND **EBELTOFT** (DK)
VIKINGESKIBSMUSEET **ROSKILDE** (DK)
SCHEEPFAARTMUSEUM **AMSTERDAM** (NL)
ZUIDERZEEMUSEUM **ENKHUIZEN** (NL)
die beispielhafte Institution **MYSTIC SEAPORT** bei **BOSTON** (USA).

Nach diesen Vorbildern entstand in Flensburg innerhalb der letzten Jahre in fast ausschließlich ehrenamtlicher Arbeit das einmalige Ensemble HISTORISCHER HAFEN FLENSBURG.

Es gibt derzeit keinen europäischen Ort, an dem ein in Größe und Qualität vergleichbares Projekt der Dokumentation und Präsentation von historischem Schiffbau, Schifffahrt und Stadtbild existiert.

Einzigartig ist der Zusammenklang mit den schifffahrtsbezogenen Höfen und Gängen und den europaweit einzigartigen Veranstaltungen.

Es gibt Küstenstädte, die die Schiffssammlungen gern übernehmen würden und ermöglichen z.T. schon heute kostenlose Liegemöglichkeiten, doch die Gesellschaftervereine des Historischen Hafens wollen das alles gern für Flensburg erhalten.

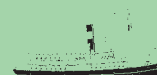
Flensburg könnte die Voraussetzungen für die Ortsbindung dieser ehrenamtlichen Arbeit schaffen, denn die Schiffseigner wohnen zu großen Teilen nicht in Flensburg. Sie haben keine Forderungen an die Stadt, sie bieten etwas, das es für Flensburg zu erhalten gilt.



FLENSBURG



HISTORISCHER HAFEN



IMPRESSUM

Die beteiligten Autoren dieses Sonderheftes:



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. Nebenbei segelt er in „Makkerschaf“ einen Klassiker, die Utzon-Helsingør-Jolle TJORVEN.



Manuela Wunderlich Ist Vorsitzende des Vereins Klassische Yachten, segelt ein Junior Folkeboot RÆVEHULEN. Wenn sie nicht gerade mit dem Boot rumsegelt oder sich um das gute Miteinander im Verein kümmert, ist sie beruflich als Physikerin und Spezialistin in Erneuerbaren Energien unterwegs, engagiert sich zum Thema Wärmewende und arbeitet im Klimaschutzmanagement.



Peter Schroeders engagiert sich im Förderverein Schifffahrtsmuseum, denn der Hafen ist für ihn das Herz der Stadt und das muss schlagen! Er genießt seit geraumer Zeit als Architekt und Stadtplaner den Ruhestand und ist als solcher vormalig in Flensburg auch mit der Situation im Hafengebiet bestens vertraut.



Thorsten Held ist Anlieger des alten Hafens, denn seine Liebe gilt dem historischen Brasseriehof mit dem alten Speicher, der Teil der Hafengeschichte und des Historischen Hafens ist. Zusammen mit seiner Frau versucht er, diese alte Hafenanbindung lebendig zu halten. Beruflich kümmert er sich international um strategische und konzeptionelle Fragen der IT Entwicklung und lokal um die Galerie haptik.



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



Rainer Prüß, Dipl. Designer, Architekt, Grafiker und Musiker, segelt seit seinem 10. Lebensjahr auf alten Gaffelschiffen, arbeitet als Unternehmensberater und Konzeptionist im Bereich Kommunikation und strategischer Markenentwicklung, war außerdem lange Jahre Mitglied im IHK Beratungsgremium „Maritime Wirtschaft“. In seiner Agentur entsteht seit 1983 ganz nebenbei das HAFENBLATT.

Dieses Team hat gemeinschaftlich alle Daten und Informationen aus allen zur Verfügung stehenden Quellen nach bestem Wissen und Gewissen zusammengetragen und zusammengefügt, deshalb stehen bei den einzelnen Texten nicht wie sonst die jeweiligen Autoren.

Wir bedanken uns bei den Stiftern der historischen Daten zur Hafengeschichte, insbesondere den Übereignern des dem Schifffahrtsmuseum zur Verfügung gestellten Fotoalbums über die Kaisanierung 1934, aus dem wir an anderer Stelle gerne weiter veröffentlichen werden.

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
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 (verantwort.)
Druck und Verarbeitung: Druckhaus Leupelt, Handewitt

Bildnachweis:
Titelfoto: R. Prüß
Seite 6/7: Archiv. Schifffahrtsmuseum
Seite 8/9: Archiv. Schifffahrtsmuseum
Seite 10/11: Illustr. Rainer Prüß, Fotos: Harald Harpke
Seite 12/13: Illustr. Rainer Prüß, Fotos: Harald Harpke
Seite 14/15: Fotos Harald Harpke, Pläne: R.Prüss, Uwe Kutzner, Luftb. Google
Seite 16/17: Harald Harpke
Seite 18/19: Alex: H.Harpke, Schiffsrisse, Hütten u. Fotos: R.Prüß
Seite 20/21: Luftb. Google, Fotos: R. Prüß, H. Harpke
Seite 22/23: Niklas Gebhart, H. Harpke, Luftb. Google, Illustr. R.Prüß
Seite 24/25: Illustr. Rainer Prüß
Seite 26/27: Illustr. Rainer Prüß
Seite 28/29: Fotos: K. Storsberg, R.Prüß, H. Harpke, Illustr. R.Prüß
Seite 30/31: H. Harpke, Archiv Schifffahrtsmuseum, Luftb. Google
Seite 32/33: Bernt Hoffmann, R. Prüß, H. Harpke

Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: vorauss. RUM REGATTA 2025
Anzeigenschluss: 15. April 2025. Anzeigenbestellung bitte ü. obige Adresse

Das nächste HAFENBLATT
erscheint im Mai 2025
zur RUM REGATTA.

**Was braucht
das *Herz* von
Flensburg?**

**Adeen
Kreativität
Courage
Überblick
Kenntnis ...**

**... und von
Anfang bis Ende
Hand und *Fuß!*
Werk**

Anfertigungs- und Änderungs-tischlerei
Tischlermeister
staatlich geprüfter
Holztechniker
Geselle f. Restaurierungs-
arbeiten

Christian Schäfer

Tischlerei
Christian Schäfer
Speicherlinie 42 · 24937 Flensburg
Fernsprecher 0461 49 35 95 96
Mobilfunk 0176 22 15 41 00
info@tischlermeister-schaefer.de



PRINTED IN GERMANY.

Feinste Kartonagen und
Verpackungs-Labels
für die Welt
kommen aus
Schleswig-Holstein!

**DRUCKHAUS
LEUPELT®**

www.leupelt.de | Telefon 0461/95 77 00

dan
tax
legal

STEUERN. RECHT. NORDISCH.

STEUERLEUTE UND RECHTSLOTSEN FÜR WIRTSCHAFTSKAPITÄNE

Sie setzen den Kurs ab und wir halten Ausguck
für Ihr Unternehmen.

*Vi guider din virksomhed i tysk farvand, når det
gælder skat og jura. Vil du kaste anker i Tyskland,
så er vi dine havnelodser.*



www.dantax.legal



BRINK &
PARTNER
RECHTS
ANWÄLTE
NOTARE

IHRE RECHTSANWÄLTE
IM EUROPA HAUS

RATHAUSSTRASSE 1
24937 FLENSBURG
IM HOF

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

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




haptik

schöne Dinge für jeden Tag

Ja, wir mögen schöne Dinge und Handwerkskunst und wenn Du das auch magst, findest Du uns im Brasseriehof oder im Web unter www.haptik.de.“



haptik, Brasseriehof, Große Straße 42-44, 24937 Flensburg, www.haptik.de

So was Gutes spricht sich Rum,



**BRAASCH
RUM**
FLENSBURG



Vier auf einen Streich!

Der Stapellauf dieser vier neuen Privat Rums war erfolgreich – und nun stehen sie nicht nur auf dem Fass, sondern auch in unseren Läden zur Probe.

Als Flensburger Rumhaus sind wir neben der Produktion eigener Sorten auch immer auf der Suche nach außergewöhnlichen Partien. Manchmal finden wir ganz besondere Fässer, seltene Rum-Raritäten aus Übersee und füllen sie in Flensburg auf die Flasche – wie jetzt die beiden Rums aus Mauritius und Trinidad. Neben diesen sogenannten „Single Casks“ reifen in unserem Fasslager aber auch eigene Blends, wie z.B. der 2011er Guyana & Jamaica-Rum und „Wild Turkey“.

„Braasch Privat“ – unser persönliches Siegel für exklusive Destillate.

Wein & Rumhaus Braasch & Rum Manufaktur Museum · Rote Str. 26-28
Braasch Rumladen · Große Str. 24
24937 Flensburg · Tel. 0461 141600 · www.braasch.sh

Erleben Sie die
Flensburger
Rumgeschichte.
Eintritt frei!

**BRAASCH
RUM**
MANUFAKTUR
MUSEUM