

HAFENBLATT

FLENSBURG HISTORISCH MARITIM

ISSN 1610-2827



KONGELIG CLASSIC

**Rundum Volldampf, Auf geht's nach Angelland, Rum Regatta, Traumschiff
Maritimes Netzwerk, SPEICHER, Menschen am Hafen, Aabenraa
Museum, 100 Jahre MAIA, Farbengatt, maritime Termine...**



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!

JACOB CEMENT® BAUSTOFFE

Öffnungszeiten: Mo-Fr 7-18 Uhr · Sa 7.30-13 Uhr, gucken kost' nix, Rat holen auch nicht. Außerdem jeden Sonntag von 13-17 Uhr Schautag (keine Beratung, kein Verkauf ... 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
Rundum Volldampfffffff	Tonne	6
Abenraa is wunderbaa!	Tonne	8
Auf geht's nach Angelland	Tonne	9
KC – 110 Schiffe, Sonne, Sturm und Spaß ...	Tonne	10
Maritimes Erbes – Helfersyndrom und Facelifting	Tonne	12
Speicher	Tonne	14
Menschen am Hafen	Tonne	16
RUM REGATTA 9. - 12. Mai 2013	Tonne	18
Traumschiff	Tonne	20
Bildbetrachtung	Tonne	22
Flensburger Impressionen	Tonne	23
Rolf Thäte	Tonne	24
Das ECMI auf ALEX-Tour	Tonne	26
Bücherschapp	Tonne	27
Klassische Yachten, MAIA wird 100	Tonne	29
Farbengatt	Tonne	30
Veranstaltungen, Leserbriefe	Tonne	32
Impressum	Tonne	34

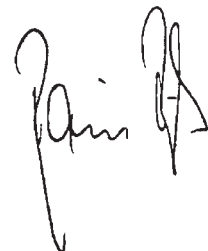
Liebe Leserin, lieber Leser ...

das Jahr ist noch nicht vorbei, aber die Segelsaison nähert sich dem Ende. Die Ersten haben schon ihr Schiff in der Halle und der Sommerurlaub scheint fast vergessen. Dabei war er angefüllt mit Rum Regatta, Dampf Rundum, Kongelig Classic, Robbe & Berking Classic und diversen internationalen Meisterschaften. Es war eigentlich immer was los auf der Förde. Aber maritimes Leben findet nicht nur auf dem Wasser statt, sondern auch in mancher Bootshalle, in Museen und Sammlungen, in Vereinen und Verbänden, die gar nicht immer etwas voneinander wissen. Da ist maritimes Netzwerken angesagt, und erfreulicherweise unterstützt die EU das grenzüberschreitende Zusammenwirken. Die KONGELIG CLASSIC ist da nur die Spitze dieses Eisberg-Projektes, also der weithin sichtbare Teil des Zusammenkommens. In diesem Sommer war eine deutsch-dänische Delegation aus der Region in England, um zu gucken, wie die Engländer solche Zusammenarbeit organisieren. Ich denke, wir bekommen das auch gut hin, denn in manchen Bereichen sind wir schon weiter, und so lernen beide voneinander. Auch in diesem Heft finden Sie also wieder viele maritime Vorder- und Hintergründe, und in Zukunft auch Berichte aus Aabenraa. Das Netzwerk wird dichter!

Wir wünschen viel Spaß beim Gucken und Lesen!



Rainer Prüß



Wir bedanken uns bei den Flensburger Unternehmen, die mit ihrer Anzeige die Herausgabe des Hafensblattes ermöglichten.

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

■ 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 letzten 30 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 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
Konto 8000 719
BLZ 217 500 00



Dampfer „Alexandra“

Das 1908 in Hamburg erbaute Schiff wurde 1975 wegen Unrentabilität außer Dienst gestellt. Der „Förderverein Salondamper Alexandra“. Der Förderverein erhält 1986 von der Fördereederei den Dampfer geschenkt und verpflichtet sich, ihn wieder vollkommen instand zu setzen und fahrtüchtig zu erhalten. Seit nun mehr als 20 Jahren arbeiten die Crewmitglieder vom Heizer bis Kapitän ehrenamtlich am diesem Satzungsziel. Seit 1990 ist im Denkmalsbuch des Landes eingetragen und steht als erstes fahrendes, mit Dampf getriebenes, historisches Schiff in Schleswig-Holstein unter Denkmalschutz.

Förderverein „ALEXANDRA“
Schiffbrücke 22 | 24939 Flensburg
Postfach 16 16 | 24906 Flensburg
Tel. am Liegeplatz 0461 17190
während d. Fahrt 0171 3164007

Spendenkonto Förderverein:
Nord-Ostsee Sparkasse
Konto 88 005 889 - BLZ 217 500 00

fon 0461 2 12 32
fax 0461 2 12 47
mobil 0171 316 40 07
email DampferAlexandra@aol.com

www.dampfer-alexandra.de
www.schleswig-holstein.de/forum/freizeit/alexandra.html



Flensburger Schifffahrtsmuseum

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

Flensburger Schifffahrtsmuseum
Schiffbrücke 39 | 24939 Flensburg
fon 0461 85 29 70
schifffahrtsmuseum@flensburg.de
www.schifffahrtsmuseum.flensburg.de
www.facebook.com/schifffahrtsmuseum.flensburg

Öffnungszeiten:
Di.-So. 10:00 - 17:00 Uhr
Eintritt: Erwachsene: 6,-
Kinder unter 18 Jahren frei!

Spendenkonto Förderverein:
Nord-Ostsee Sparkasse
Konto 272 329 - BLZ 217 500 00



Klassische Yachten Flensburg e.V.

Im Januar 2005 wurde der Verein Klassische Yachten Flensburg ins Leben gerufen. Ziel des Vereins ist es, das Konzept Historischer Hafen mit einer Darstellung der Entwicklung des Segelsports in der Westlichen Ostsee weiter zu komplettieren, denn der Regattasport wurde hier 1855 mit der ersten Regatta in der Westlichen Ostsee begründet. Gesammelt und präsentiert werden Yachten, die für die Entwicklung in diesem Revier typisch waren. Auch hier sind die Schiffe in Privatbesitz und werden von den Eignern in privater Initiative ohne Fördermittel restauriert und in Fahrt gehalten.

Klassische Yachten Flensburg e.V.
c/o Kay Peters
Küsterlücke 29
24943 Flensburg

fon 0461 18 29 439
www.k-y-flensburg.de

Spendenkonto
Nord-Ostsee Sparkasse
Konto 17 10 14 25
BLZ 217 500 00



Museumswerft Flensburg gemeinnützige GmbH

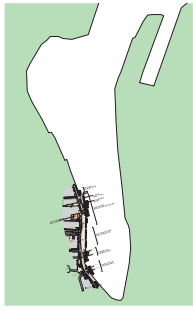
Die Museumswerft betreibt einen Ausstellungs- und Werkplatz für traditionelle Tätigkeiten der maritimen Arbeitswelt und für historische Segelschiffe. Auf der Werft werden Segel- und Arbeitsboote dieser Region restauriert und nachgebaut. Es handelt sich um offene Arbeitsboote der Förde- und Küstenfischerei, kleine Frachtsegler und Smakke-Jollen. So schafft die Museumswerft Arbeits- und Fortbildungsplätze für Jugendliche und Langzeitarbeitslose. Jugendliche und Schülergruppen werden durch praktische Tätigkeit an die maritime Arbeitswelt herangeführt.

Museumswerft Flensburg
gemeinnützige GmbH
Schiffbrücke 43-45
24939 Flensburg

fon 0461 18 22 47
fax 0461 18 22 48

Förderverein Museumswerft e.V.
Heinrich-Voß-Str. 33
24939 Flensburg

Flensburger Hafen



Übersichtsplan

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

Es gibt Parkmöglichkeiten in den nahegelegenen Parkhäusern „Speicherlinie“ und „Norderstraße“. Sie folgen einfach dem Parkleitsystem.



Eine Promenade führt von der südlichen Hafenspitze direkt am Wasser entlang. Sie können alle Bereiche fußläufig erkunden. Die einzelnen Sammlungen sind mit einführenden Texten beschildert.



Am Nordende des Historischen Hafens liegt 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, Schiffsmodelle, Navigationsinstrumente, die Geschichte von Zucker, Rum und Sklaverei, Dampfmaschinen, das große Stadtmodell von 1600, die Knotenwerkstatt usw.



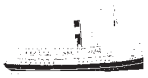
Der Historische Hafen wird oft von historischen Schiffen aus anderen Häfen von Nord- und Ostsee besucht. Sie finden ihren Liegeplatz am Kai des „Gästehafens“.



Zur DAMPFERSAMMLUNG gehört Deutschlands letztes seegehendes Passagier-Dampfschiff, die ALEXANDRA, gebaut 1908, das Frachtschiff OKSEØ von 1924, die kleine hölzerne Inselfähre OKSEØ von 1928, die Barkasse SOLITUDE und andere Maschinengetriebene Fahrzeuge.



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 Freizeitsegelerei. Sie dokumentieren die Entwicklung des Segelsports.



Alle zwei Jahre qualmt und dampft es am Flensburger Hafen aus allen Schloten. Nicht nur Dampfschiffe, sondern auch alle möglichen dampfgetriebenen Fahrzeuge schnaufen und zischen, und es ist Eisbrechern und Dampfwalzen, Passagierdampfern und Torfbahnen, kleinen Dampfpinassen und dampfgetriebenen Kaffeetassen ist es, die das DampfRundum so spannend machen und Menschen aus nicht zu realisieren wäre, wird oft vergessen. Sie arbeiten meist im Dunkeln, schaufeln Kohle, schweißen Nähte, malen und lackieren ohne Ende. Wie singt Brechts Mackie Messer: „Und man siehet die

Rundum

Volldampf ffffff...



Bis Mitte Juli dieses Jahres war der Sommer sehr bescheiden. Doch als vom 12. Bis zum 14. Juli 2013 das 11. DampfRundum stattfand, zeigte sich der Sommer von seiner besten Seite und hielt auch bis zum Ende des Sommers durch. Schon im letzten Herbst dampfer organi-

sieren. Unser langjähriger Partner für das Landprogramm, der für die Wirtschaftlichkeit der Veranstaltung verantwortlich ist, teilte uns mit, welche gecharterten historischen Dampf- und Maschinenfahrzeuge an der Veranstaltung teilnehmen werden. Auf der Wasserseite hat uns besonders gefreut, dass der Eisbrecher WAL aus Bremen, der aus technischen Gründen beim letzten DampfRundum nicht teilnehmen konnte, diesmal wieder dabei sein würde. Als wir

uns dann die Schiffsliste so anschauten, stellten wir fest, dass wir wieder mal eine ganz anschauliche Anzahl an dampfgetriebenen Schiffen dabei hatten. Die frisch restaurierte BJØRN aus Helsingør würde das erste Mal teilnehmen. Weiter wurden alte Bekannte angemeldet wie der Eisbrecher STETTIN aus Hamburg, die Senatsbarkasse SCHARHÖRN, BUSSARD aus Kiel, SKJESKØR aus Dänemark und weitere historische Maschinenfahrzeuge wie Lotsenversetzer, Frachtschiffe, Feuerschiffe und der Schlepper Flensburg. Einige waren nicht dabei, obwohl sie gerne wollten. Darüber müssen wir uns für das nächste DampfRundum Gedanken machen, um diese Schiffe auch mit einzubeziehen. Dann fing Wolfgang Weyhausen mit seinen Helfern an, die Liegeplätze zu verteilen, Fahrpläne zu erstellen und das Dampfrennen für große- und kleine Dampfer zu planen, ein Kapitänshandbuch zu erstellen, Erinnerungsplaketten zu entwerfen und so weiter. Anfang des Jahres stand das Programm. Die ALEXANDRA sollte in die Werft und die Besatzung freute sich

auf eine schöne Saison mit dem diesjährigen DampfRundum.

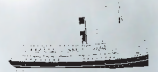
... eine Freude, diese alte Technik in so lebendiger Aktion zu sehen. Diese Mischung aus ganz Europa nach Flensburg bringen. Dass das Ganze ohne engagierte „Herzenstäter“ im Lichte, die im Dunkeln sieht man nicht.“



Aber da war doch noch was? Als im Februar die Druckprobe am Kessel stattfand, versagten einige Niete am Anschluss der Kesselwand zum Kesseldom (wir berichteten in dem letzten Hafengeburtstagsblatt). Alle Planungen waren dahin! Was für ein Dampfgrundum mit einer ALEXANDRA festgenagelt am Kai? Kein Dampferrennen und keine Ausfahrten mit der ALEXANDRA während der Veranstaltung und in der Saison. Es wurde mehrere Monate lang intensiv geplant und gearbeitet, den 105 Jahre alten Kessel wieder Instand zu setzen. Dank einer sehr guten Zusammenarbeit mit dem TÜV in der TIG Gruppe schaffte es die Besatzung mit der TIG Gruppe den Kessel zu reparieren und diesen durch den TÜV abnehmen zu lassen. Gerade rechtzeitig zur Kieler Woche war die ALEXANDRA wieder fahrbereit. Und fährt seitdem wieder Chartersfahrten und Förderfahrten an jedem Sonntag. Nun stand das Dampfgrundum wieder unter einem guten Stern. Besatzung und Vorstandmitglieder konnten sich wieder dem Projekt Dampfgrundum widmen, dieses weiter vorbereiten und dann auch bei richtigem Dampferwetter zu feiern. Es war ein sehr schönes Dampfgrundum mit dem Überraschungssieger BJØRN beim großen Dampferrennen und einer gelungenen Crewparty auf der Alexandra am Samstagabend. Bei Bretzel, Flensburger Pils vom Fass wurde geschmeckt und gesabbert über alte Dampfer, Kesselreparaturen und gute und schlechte Manöver. Die ALEXANDRA hatte während der Veranstaltung 1053 Passagiere an Bord. Die 9 Touren waren fast immer ausgebucht. Wir danken allen Beteiligten des Dampfgrundums, im Besonderen den ehrenamtlichen Besatzungen aller teilnehmenden Schiffe für ihre geleistete Arbeit, die eine solche Veranstaltung erst möglich macht. In zwei Jahren werden wir uns am 2. Wochenende im Juli wieder in Flensburg zum 12. Dampfgrundum treffen. Hoffentlich mit noch mehr Dampfschiffen und mit einem Dampferwetter wie in diesem Jahr.

Um noch einmal auf unseren 105 Jahre alten Kessel zurückzukommen. Dieser befindet sich seit dem Stapellauf 1908 an Bord der ALEXANDRA, uns ist in Nordeuropa kein weiteres seegehendes Dampfschiff bekannt in dem noch der erste kohlebefeuerte Kessel betrieben wird. Das zeugt von sehr guter Wartung und schonendem Betrieb des Kessels. Unser Ziel ist deshalb auch den Kessel so lange wie möglich im Betrieb zu erhalten. Aber alle Fachleute prognostizieren einen mittelfristigen Austausch des Kessels. Nach ihren Erfahrungen wird es dann zum Versagen der Niete am Kesselmantel selbst kommen und eine Reparatur nicht mehr möglich sein. Für uns, den Förderverein Salondampfer ALEXANDRA, für das Kuratorium und für alle Förderer des Schiffes wird es eine große Herausforderung sein dieses in der nächsten Zukunft zu planen und die Finanzierung für dieses Vorhaben zu sichern, denn unser langfristiges Ziel ist, die ALEXANDRA mit Dampf betrieben zu erhalten.

Frank Petry



Dampfseibrecher STETTIN



Tonnenleger BUSSARD



Eisbrecher WAL



Salondampfer ALEXANDRA



Schlepper FLENSBURG



Feuerschiff ELBE 1



Dampfschlepper und Eisbrecher BJØRN



Kennen Sie schon das Schiffahrtsmuseum in Aabenraa ?

Ahoi im Schiffahrtsmuseum in Apenrade (auf Dänisch: Aabenraa)! Wie Flensburg ist auch das etwa 30 km nördlicher gelegene Städtchen Apenrade eine traditionsreiche Hafenstadt. Trotz ähnlicher Anfänge in der Ost- und Mittelmeerfahrt wurden jedoch in den beiden Städten seit dem 18. Jahrhundert unterschiedliche Schwerpunkte in der Seefahrt gesetzt. Während Flensburg schon früh auf den Handel mit den dänisch-westindischen Inseln in der Karibik setzte, liefen Apenrader Schiffe im 19. Jahrhundert zunächst vor allem südamerikanische Häfen an. Noch heute wird in Apenrade gerne erzählt, dass man um 1850 in Rio im Zweifel gewesen sei, ob Dänemark zu Apenrade gehöre, oder ob es sich bei Apenrade und Dänemark um Nachbarn handle. Die große Anzahl der dort anwesenden Apenrader Schiffe habe die Vermutung nahe gelegt, dass das Städtchen Apenrade mindestens so groß sei wie die dänische Hauptstadt. Seit etwa 1850 liefen Apenrader Schiffe häufig auch Häfen in China und Japan an; dies nicht zuletzt nachdem Michael Jebsen im Jahr 1878 die erste Dampfschiffreederei Apenrades gegründet hatte.

Aufgrund des großen Erfolges der auf den Apenrader Werften gebauten Segelschiffe, die in der ganzen Welt für ihre guten Segeleigenschaften bekannt waren, gelang es in Apenrade im Gegensatz zu Flensburg jedoch nicht, eine Werft für Dampfschiffe zu gründen. So sehr war man von der Überlegenheit der in Apenrade gebauten Segelschiffe überzeugt...

Im Jahr 1883 wurde in Apenrade das letzte große Segelschiff, die Concordia, gebaut – nur vier Jahre danach wurde bereits das Museum gegründet, das von Anfang an auch von den Taten und Erlebnissen der Apenrader zur See berichten sollte. So erstaunt es nicht, dass sich unter den ersten Exponaten des neu gegründeten Museums mehrere Samurairüstungen aus



Galionsfigur "Der Inder" von der CALCUTTA



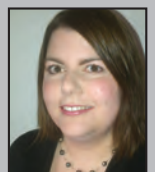
Japan befinden, die Apenrader Kapitäne als Souvenirs mitgebracht hatten. Bis heute ist die Sammlung des Apenrader Museums auf mehrere Zehntausend Gegenstände gewachsen; darunter befinden sich zahlreiche Schiffsmodelle, Flaschenschiffe, Schiffsportraits (Kapitänsbilder) und Seemannssouvenirs aus aller Welt.

Diese spannenden Objekte werden durch die in Tagebüchern und Briefen überlieferten Berichte der Kapitäne und teilweise auch deren Frauen, die ihre Männer seit den 1830er Jahren manchmal auf ihren Reisen in alle Welt begleiteten, lebendig gemacht. In diesen ist u. a. von Schiffbruch, Opiumschmuggel, Geburten an Bord, Orkanen, Wassermangel und diversen Erlebnissen in den Hafenstädten der Welt die Rede.

Das Apenrader Museum, das seit 2006 Mitglied des Museumsverbandes Museum Sønderjylland ist und seitdem den Namen Museum Sønderjylland - Kulturhistorie Aabenraa trägt, hat sich in den letzten Jahren vermehrt um eine regionale Ausrichtung und Vernetzung bemüht. Es beteiligt sich u. a. zusammen mit dem Flensburger Schiffahrtsmuseum an der Durchführung des Werfttages auf Kalvø, der Kongelig Classic von 1855 und dem Kulturschiff, auf dem in den Häfen der Region maritime Theaterstücke aufgeführt werden. Neben der festen Ausstellung, in der seit diesem Sommer auch die Häfen der Region dargestellt werden, Sonderausstellungen zu so unterschiedlichen Themen wie Schiffbruch, dem Walfang auf Rømø und den Beziehungen zwischen Sønderjylland und China (Eröffnung am 17. November 2013), bietet das Museum in den dänischen Schulferien besondere Veranstaltungen für Familien mit Kindern an. Informationen zu dem kompletten Programm des Museums inkl. Vorträgen etc. gibt es auf der Homepage:

www.museum-sonderjylland.dk

Stefanie Robl Matzen



Aabenraa is wunderbar!



Die CHICO, 1864 in Hongkong von chinesischen Piraten überfallen.



Die CIMBER segelte in 103 Tagen von Liverpool nach San Francisco.



Japan. Samurairüstung – Seemannssouvenir



Modell des Apenrader Hafens um 1865 mit mehreren Werften.



Auf geht's nach Angelland



Maritime Heritage East – Eindrücke vom maritimen Erbe Ostenglands

Ganze 45 Millionen Britische Pfund nahm die Englische Regierung 2006 in die Hand, um die vom Niedergang der maritimen Wirtschaft betroffenen Küstenstädte und Seebäder des Vereinigten Königreiches durch massive Förderung der regionalen Kultur zu unterstützen. Ein hervorragendes Beispiel für diese Strukturförderung ist der Aufbau des Museumsnetzwerks Maritime Heritage East (MHE) in East Anglia nordöstlich von London. Es besteht aus 40 Museen,

die gemeinsam an der Bewahrung und Vermittlung des maritimen Erbes der Region und der Entwicklung touristischer Angebote arbeiten. MHE ist auch das Vorbild für das Netzwerk „Maritimes Erbe“, das nun unter der Federführung der Schifffahrtsmuseen in Flensburg und Aabenraa im Rahmen des Interreg-Projekts „Kongelig Classic 1855 / Maritimes Erbe“ auf die Beine gestellt werden soll. Um von den Erfahrungen der englischen Kollegen zu lernen, machte sich im Juni 2013 eine 11-köpfige deutsch-dänische Delegation auf den Weg nach East Anglia.

Das Projekt MHE wurde vom Museum Time & Tide in Great Yarmouth initiiert, das als größtes maritimes Museum der Region in den letzten Jahren auch die Leitung des Projekts innehatte. Museumsdirektor James Steward führte uns bei einem Empfang mit dem Bürgermeister von Great Yarmouth in die Entwicklung und Praxis des Netzwerks ein, an deren Anfang eine umfangreiche Bestandsaufnahme stand. Heute ist die Netzwerk-Arbeit vor allem durch regelmäßige Projekt-Konferenzen geprägt, wo es um die konkrete Arbeit an gemeinsamen Projekten geht. Neben Wanderausstellungen und Fortbildungsmaßnahmen konnte so u. a. ein umfangreiches Oral History-Projekt realisiert werden, in dessen Rahmen erzählte Geschichten von der Seefahrt aufgezeichnet und ausgewertet wurden.

Während unseres dreitägigen Aufenthalts hatten wir die Möglichkeit, die große Bandbreite des Netzwerks kennenzulernen. Während das Museum Time & Tide mit seinen modernen und lebendigen Ausstellungen beeindruckte, begeisterten die kleineren, zum Teil ehrenamtlich geführten Museen wie das Museum of the Broads und das Lowestoft Maritime Museum mit viel Herzblut und Engagement. Ein Unternehmer, dem Lowestoft viel zu verdanken hat und der auch in Südschleswig kein Unbekannter ist, wird hier besonders gewürdigt: Sir Morton Peto, ein englischer Unternehmer, der u. a. zwischen 1852 und 1854 die Eisen-



Deutsch-dänisch-englische Freundschaft vor dem Museum Tide & Tide, Great Yarmouth

bahn Husum-Tönning-Flensburg baute und eine Schiffsverbindung zwischen Tönning und Lowestoft unterhielt. Zeugnis von dieser Verbindung geben noch heute die Denmark Road, Tønning Street und Flensburgh Road! Dass das maritime Erbe nicht nur im Museum präsentiert werden sollte, sondern insbesondere auch in der Bewahrung und Infahrhaltung historischer Schiffe erlebbar wird, wissen wir in Flensburg nur zu gut und konnten wir auch am

Schiffsbestand und der Restaurierungswerft in Brightlingsea und in Great Yarmouth auf dem Dampfer „Lydia Eva“, dem letzten erhaltenen Herring Drifter Englands (Bj 1930) erleben. Zudem konnten wir mit dem vom Museum of the Broads betriebenen Dampfschiff „Falcon“ eine kleine Ausfahrt auf den Kanälen dieser faszinierenden Marschlandschaft unternehmen. Interessant zu sehen war auch, wie in enger Nachbarschaft ein zentrales Thema wie die Seenotrettung repräsentiert wird. Während die Royal National Lifeboat Institution (RNLI) – das englische Pendant zur Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) – in Cromer einem ihrer Helden, nämlich dem Seenotretter Henry Blogg, ein Museum errichtet hat, werden im Nachbarort Sheringham in dem spektakulär über dem Strand thronenden Museum „The Mo“ verschiedene Seenotrettungsboote präsentiert.

Insgesamt hat die Exkursion spannende Einblicke in sehr unterschiedliche Museen eröffnet und vor allem viele anregende Gespräche mit englischen Kolleginnen und Kollegen ermöglicht. Als erstes Resümee wurde klar, dass ein Netzwerk wie MHE viele Chancen bietet – nicht zuletzt im kollegialen Austausch und im Einwerben von Fördergeldern. Gleichzeitig wurde aber auch deutlich, wie schwierig es ist, eine solch heterogene Gruppe zusammenzuhalten, zumal die Entfernungen zwischen dem nördlichsten und südlichsten Punkt rund 200 Meilen betragen. Die Netzwerkarbeit erfordert daher eine verantwortungsvolle Projektleitung, deren Zukunft im MHE-Netzwerk durch das Auslaufen von Fördergeldern zurzeit ungesichert ist. Eine wichtige Frage ist in diesem Zusammenhang die Verbindlichkeit der

Zusammenarbeit, die am besten über konkrete Projekte funktioniert.

Im November wird der erste Netzwerk-Workshop „Maritimes Erbe“ stattfinden, zu dem die Schifffahrtsmuseen Flensburg und Aabenraa demnächst einladen werden.



Vincent Büsch



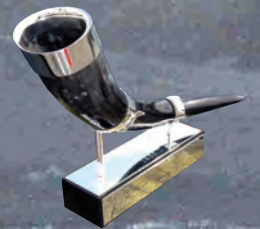
Dr. Thomas Overdick



Dampfende Schönheit: Die „Lydia Eva“ am Historic Southquay in Great Yarmouth.



Segelnde Schönheit: Die „Dabchick No. 6“ aus dem Jahr 1904 im Museum of the Broads.



110 Schiffe, Sonne, Sturm und Spaß...

Die ersten waren schon ein Wochenende vorher bei pustiger Wetterlage nach Aabenraa gesegelt. Dann am Donnerstag plötzlich traumhaftes Wetter! Einer nach dem anderen trudelte ein. Deutsche und dänische Klassische Yachten und Arbeitssegler im herzlichen Durcheinander und Miteinander. Buntes Treiben am Hafen, und immer wieder fröhliches Kinderschreien: „Igen, mor, igen...“ Kurbeln und Winschen klappern und am nächsten Tag starten 90 Schiffe „Platt vorm Laken“ nach Sønderborg. Dort das gleiche Bild. Über Nacht waren alle Spiele und Zelte wie von Geisterhand umgezogen und erwarteten die Segler und Landgäste. Bis in die Nacht wurde gesungen, musiziert, und Wein und Biere einer strengen Qualitätskontrolle unterzogen. Noch Nachts um 23:00 Uhr flogen

die Wurfleinen mit lautem Hallooo in die Zielwand. Dann am nächsten Morgen grauer Himmel. Der Wetterbericht verhiess nichts Gutes. Manches Reff wurde eingebunden, aber es blieb mäßig, so dass viele Schiffe volles Tuch trugen. War ja Regatta.



Der Start verlief wie am Vortag KC-gemäß „Kongelig Chaotisch“. Nicht für die Yachten, die wissen wie’s geht, aber Altschipper kennen keine Regattaregeln. Also einfach los. Eine knappe halbe Stunde später war die Förde weiß und die ersten Yachten drückte es aufs Wasser. Belegnägel riss es mitsamt Schoten dahin, Segel zerfetzten. Selbst der Lotsenschoner ELBE 5 büßte seinen Klüver ein, ebenso BODIL, ANA und MILDRET. Aber auch Kai’s Schärenkreuzer ist wohl nicht für solches Wetter gemacht. Abends auf ALEX und GESINE wurde noch von manchem „Drücker“ erzählt, doch die harten Männer und zähen Segel-Frauen fanden schnell ihre Gelassenheit zurück. „Kommt ihr zur nächsten KC?“ Breites Grinsen... „Na klar!“



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



Gemeldete Schiffe: 102
Begleitschiffe: 8
Regattateilnehmer: 90

1. Preis Arbeitsegler
Klasse 1-5:
Lotsenschoner ELBE 5

1. Preis Klassische Yachten
Klasse 6-13: RUBIN

Die Ergebnislisten und
viele Fotos finden Sie unter
www.kongelig-classic.com





ZOLLFRANK



Maritimes Erbe – Helfersyndrom und Facelifting

■ Despektierliche Betrachtungen eines Gafflers zu einer sogenannten Gaffelszene und der Diskussion um das historisch Korrekte von Schrauben, Nägeln, Brettern und den Tiefgang derselben.

Als ich Tischler lernte, sagte mein Meister, eine gute Tischlerarbeit zeichne sich dadurch aus, dass man die „angemessene Lösung für ein Problem fände“, und dass man bei Konstruktion und Dimensionierung für die Funktion „das richtige Maß fände“. In meinem Designstudium hieß das Gleiche dann „Denken und Handeln aus den inneren Bedürfnissen der Aufgabe“.

Stimmt. Insofern hab ich im Studium nichts Besseres gelernt als im Handwerk. Bestätigung fand das für mich auch im Umgang mit alten Schiffen. Geradezu beispielhaft konnte ich das im Schiffbau nachverfolgen und stand bewundernd vor den vorgefundenen Problemlösungen.

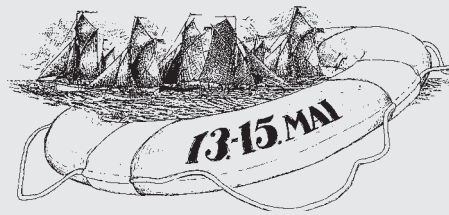
Dabei ist die Orientierung an der Aufgabe durchaus nicht frei von Zeitgeist und Mode, z. B. waren Klippersteven „in“ weil das schnittig aussah, und ein „schneidiger Typ“ wollte man denn wohl auch sein. Selbstdarstellung war also neben den funktionsgerechten Lösungen schon immer im Spiel.

Das Schneidige war auch frühes Zeichen für einen Epochenwechsel, für einen gewandelten Umgang mit der Natur. Die runde, bergende Schale des Finkenwärders Ewers und der Dansken Jagt lässt sich noch von den Wellen tragen. Sie liegt auf ihnen. Der Kutter löst diese Form ab. Mit seinem scharfen, senkrechten Steven schneidet er die Wellen durch (cutter, to cut). Das ist Paradigmenwechsel. Neuer, aggressiverer Umgang mit der Natur. Darüber kann man ja trefflich philosophieren und sich Gedanken machen über Altschiffsmode, Operette und „Zeitgeist“.

Dabei fällt mir ein, die Schiffe der Gaffelszene sind ja ehemalige Berufsfahrzeuge. Sie sind Werkzeuge. Sie dienen z. B. dem Transport oder der Fischerei. Heute sind sie völlig ihres eigentlichen Sinnes beraubt. Keiner arbeitet mit ihnen. Das ist, wie wenn man einen Hobel nur in die Hand nimmt, aber nicht damit hobeln kann, weil das Eisen fehlt. Oder mit einem Mährescher-Fahrgestell ohne Mähgeschirr durch die Gegend fährt und behauptet, das wäre ein Mährescher. Niemand kann jedoch den Sinn und den Wert eines „Werkzeuges“ beurteilen, wenn er nicht damit gearbeitet hat.

Ich kenne keinen „Fischkutter“ in der Szene, der ein Fanggeschirr hat, geschweige denn, dass jemand selber mit seinem Kutter gefischt hat, oder Ladung genommen, um sein Schiff zu „begreifen“ (UNDINE ist die rühmliche Ausnahme). Geht es also um etwas anderes?

Machen wir das, was die Leute aus der Werbung „Image-Transfer“ nennen? Warum erhalten wir Kutter, Feuerschiffe, Eisbrecher? Sind Schiffe Symbole und wir wollen mit ihnen identifiziert werden? Zum Beispiel Symbole der Wichtigkeit – wie der kleine Schlepper, ohne den der Große nicht kann? Oder Symbole der Kraft – wie der Eisbrecher, als



Aufbegehrender gegen die Naturgewalten? Oder das Feuerschiff – das Licht in der Finsternis, die rettende, führende Hand?

Oder sind sie Symbole der Freiheit? Ganz sicher auch das. Darum liegen sie ja die meiste Zeit am festen Ort, damit man hingehen kann, um sich der Freiheit zu vergewissern: Eigentlich könnt ich abhauen! Tut ja aber keiner. Und trostreich ist: auch die Schiffer der Kleinschiffahrt haben früher die Heimat kaum verlassen. Man verhält sich also schiffstypgemäß historisch korrekt. Wie beruhigend.

Dabei wird bei der Restaurierung als erstes die Hütte abgesägt, denn Geschichte wird munter idealisiert und die Hütte paßt nicht. Viele unserer Kutter hatten zwar bereits bei ihrer Geburt „Hütten“, aber das stört das Idealbild vom „freien“ Fischer oder vom Kap Hornier. Eine Hütte verweichlicht und ist nichts für die harten Männer der Gaffelszene, die legitimen Nachfahren der Sturmgestählten und Wettergegerbten. Als Zeichen solcher Zugehörigkeit trägt man ja auch ein Finkenwärders Fischerhemd, selbst wenn man aus Rostock oder Flensburg kommt und eine Danske Jagt fährt. Und die Segel müssen natürlich auch braun gelobt sein, denn auf alte Schiffe gehören braune Segel, und „weiße Segel wirken wenig authentisch“! (...auch wenn Skagener Fischer ihre Segel nicht mit gerbsäurehaltigen Eichenblättern braun „lohten“, weil sie eher durch Eisbruch als durch Pilzbefall kaputt gingen). Das macht nix, man ist ja „Retter“.

Der Gaffler leidet nämlich am Helfersyndrom. Keiner kümmert sich, aber er. Er ist Notarzt, „Retter des Kulturgutes“ und macht sich damit unsterblich. Wenn schon nicht durch eigene schöpferische Kraft, dann doch wenigstens durch eine originale Kopie oder durch Detailuntersuchungen, Nachforschungen und Wiederbelebung des „unwiederbringlich Verlorenen“. Die Nachwelt soll dankbar sein. Der Gaffler als Lordsiegelbewahrer.

Da werden fast verwesene Schiffe mit Hilfe von Totalrestaurierungen wieder in wertneuen Zustand versetzt. Anstatt Schiffen ihre Nutzungsspuren zu lassen, sie mit Anstand altern zu lassen, wird der Zustand blühendster Jugend herbeigeführt. „Gerettet“ heißt es dann. Facelifting bis zum Babyface. Denn der Gaffler rekonstruiert den Zustand beim Neubau, das sogenannte „Original“, nicht den Zustand des Schiffes im Alter von 50, 60 oder 80 Jahren, mit all den inzwischen erfolgten Veränderungen und den Spuren der Alterung. All das wären ja jeweils auch „Originalzustände“, absolut authentische Zeit-

zeugen. Nein, auch der Gaffler will die Jugend, denn wir leben im Zeitalter des Jugendwahns. Ganz angemessen wird mit achtzig- oder hundertjährigen Rümpfen nach der Totaloperation auch wieder „Taufe“ gefeiert. Wie neugeboren! Frisch aus der Klinik. Exaktes Abbild der Gesellschaft. Die Verdrängung des Todes. Ärzte können Greise nicht sterben lassen. Grüne können den blaugeränderten Schmelz- zirkelbandpfeiffer nicht sterben lassen, obwohl auch die Dinosaurier ausgestorben sind. Der Gaffler kann auch Schiffe nicht sterben lassen. Stattdessen wird selbst der Torf noch künstlich beatmet. „Aufriegen“ heißt das Zauberwort. Die Leiche grinst wieder.

An Deck wird dann der Cassettenrecorder oder CD-Player schamhaft im kreativ profilierten Mahagonikästchen versteckt (Gelsenkirchener Barock). Plastik stört die stimmige Kulisse, aber Musik muß schon sein. Dann werden die Segel gehisst für ein Wochenende „Ursprünglichen Erlebens“. Gaffeln als Abenteuerurlaub und exotisches Freizeitvergnügen. „Is Irgendwie mal was anderes“.

Wer das alles nicht selber bezahlen will, läßt den Staat die Kosten übernehmen und macht „Sozialarbeit“ mit Jugendlichen: „Sinn im Leben finden durch sinnloses Herumfahren“.

War das jetzt zu heftig? Was will der Gaffler? Sinnlos rumfahren? Sich als „Retter“ profilieren?

Wir werden vom Geist und der Seele der Schiffe angesprochen, aber das Schiff hat keine Seele. Es ist die Seele des Erbauers, die uns anspricht, sein Formempfinden, seine Einstellung. Also der Zeitgeist von gestern. Sind wir ewig Gestrige? Warum interessiert uns die Kleinschiffahrt einer bestimmten Zeit, warum das Biedermeier und der Rückzug ins Private? Warum die „schneidige“ Kaiserzeit?

Was wollen wir? Wollen wir Vorbild sein? Wollen wir, dass sich alle solche Schiffe bauen? 30 große Eichen fallen für einen Kutter zu Hobbyzwecken?

Das „ursprüngliche Erleben“ auf dem Schiff erinnert doch stark an die Schäferidylle der Romantik. Ursprünglichkeit wieder bewußt machen wollen heißt doch, sie ist bereits abhanden gekommen.

Dinge, die uns bereits verlorengegangen sind, können wir nicht wiederbeleben, aber die alten Dinge können uns vielleicht helfen, nicht ganz verschüttete Fähigkeiten und Werte in uns zu erkennen, zu erhalten und zu erneuern. Geht es also vielleicht nicht nur um rostige Nägel und Planken, sondern um uns!? Vielleicht neben der Diskussion um Restaurierungsrichtlinien auch mal eine über Profilierung, Verdrängung und Tiefgang? Wäre ja ganz trostreich und hoffnungsvoll. Oder?



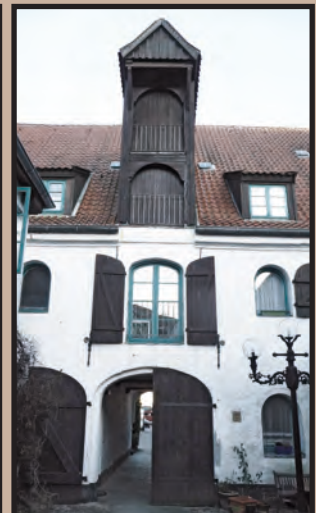
Rainer Prüß



SPEICHER

Heute genügt ein Knopfdruck und ein Datenspeicher ist unwiderruflich gelöscht. Da erforderte das Löschen früher deutlich größeren Krafteinsatz. Davon zeugen noch heute im Stadtbild sichtbare Zeichen einstigen Güterumschlags. Denn Flensburg ist eine „Speicherstadt“.

ZUCKER·RUM·KAFFEE·TEE · VOM SCHIFF IN DIE HÖFE



Brasseriehof Zollpackhaus Reimannhof Norwegerhof

Im 16. Jahrhundert erlebte Flensburg eine wirtschaftliche Blüte. Der dänische König hatte die Ansiedlung von Handwerkern und Kaufleuten gefördert, um den Seehandel auszubauen.



und zahlreiche kleine, häufig hoch angebrachte Fensteröffnungen sorgten für die notwendige Lüftung, hölzerne Läden reduzierten den Lichteinfall auf ein Minimum und vereitelten gleichzeitig allzu einfaches

Der Plan ging auf und Flensburg konnte als Handelsstadt des Nordens Lübeck den Rang ablaufen. Die Flotte wuchs, der Warenverkehr reichte vom Baltikum bis in den Mittelmeerraum. Begeistert pries 1592 Pastor Zacharias van Widing die pulsierende Geschäftigkeit seiner Heimatstadt:

„Du, die du unter den heimatlichen Städten Königin genannt werden musst, hast als Metropole die Aufgabe der Ernährerin wie eine Art Mutter. Denn Du bietest Nahrung und Wohnung allen... gesegnet durch eine Flotte, die Förde, den Hafen und die Bequemlichkeit der Lage... Alle, die vom entlegenen Meer voll mit verschiedenen Waren zurückkommen, legst Du auf der Reede des Hafens, solange sie von dem Ballast der Früchte oder den übrigen Gütern, mit denen sie beladen sind, gelöscht werden, mit denen Du die Scheunen füllst, als ob Du Korn anhäufst... Nach dem Löschen der Waren freut es, Bienen gleich, von neuem über das hohe Meer auszufliegen, um die Schiffe wieder zu beladen...“ Waren wurden geliefert, gewogen, verzollt, gelagert, verarbeitet und schließlich verkauft. Mit der wachsenden Bedeutung im Seehandel wuchs auch die Bevölkerungszahl. Um 1600 zählte man bereits 6000 Einwohner, die alle innerhalb der Stadtmauern Platz finden sollten. Die Bebauung verdichtete sich, Baulücken wurden geschlossen. Am Hauptstraßenzug zwischen Norder- und Südermarkt reihte sich Giebel an Giebel; dahinter befanden sich die Kontore und Wohntrakte der Kaufleute und in den gewölbten Kellern lagerten kostbare Waren. Auf den zum Wasser abfallenden Grundstücken entstanden durchgehende Höfe mit gestaffelten Flügeln und Speichergebäuden. Hier wohnten und arbeiteten die Kaufgesellen und Bediensteten, befanden sich Wirtschaftsgebäude und Stallungen. Später wurden diese Höfe zum Wasser hin durch quer gestellte Durchfahrtspeicher geschlossen. Vielleicht hat Pastor Widing an diese Gebäude gedacht, als er von der „Bequemlichkeit der Lage“ sprach? Unmittelbar in Wassernähe gelegen waren diese Speicher ideal zur schnellen Erstversorgung der Güter.

Ein fein ausgeklügeltes System. Die Durchfahrten entsprachen der üblichen Breite der Fuhrwerke. Manche dieser Querspeicher – wie das ehemalige Zollpackhaus und heutige Schifffahrtsmuseum – verfügen sogar über zwei Tore, die höchst komfortabel eine Ein- und Ausfahrt ermöglichten, ohne dass auf den manchmal sehr beengten Höfen erst mühsam rangiert werden musste. Manche Durchfahrten hatten Ladeluken in der Decke, die das Einlagern auf kürzestem Weg auf den Speicherboden ermöglichten – und das auch noch wettergeschützt, was in unseren Breiten ein nicht unerheblicher Vorteil gewesen sein mag. Hohe Decken

Eindringen möglicher Langfinger, denn die zu lagernden Waren dürften Begehrlichkeiten geweckt haben. Gekrönt wurden diese Gebäude schließlich durch den Meister der vertikalen Lastenbewältigung, den Krangiebel. Gesichert eingelagert, konnte nun in aller Ruhe die Weiterverarbeitung oder der weitere Vertrieb angegangen werden. Die Bandbreite des Lagergutes war beträchtlich, doch gab es Schwerpunkte. Der Speicher, das spicarium, ist ursprünglich ein Ort an dem Getreideähren, spica, gelagert wurden – für Flensburg insoweit besonders zutreffend, als dass Flensburg bekanntermaßen eine herausragende Stellung in der Branntweinproduktion innehatte. Weizen und Gerste wurden von der südlichen Ostseeküste, aus der Kornkammer bei Königsberg, geholt, um hier in den Hinterhöfen zu einer wichtigen Exportware für den norwegischen Markt verarbeitet zu werden. 1797 gab es in Flensburg 855 Häuser, in denen etwa 15.000 Menschen lebten – davon wiederum waren rund 200 Familien in der Branntweinherstellung tätig. Die Spur führt bis in die Gegenwart: in jedem Glas Linie-Aquavit steckt noch heute ein vergessener Tropfen Flensburg, denn das Rezept stammt von Jørgen B. Lysholm, dessen Familie ursprünglich von hier kam. Aber auch Häute und Fettwaren, Wein, Essig und Honig lagerten hier. Zigarren wurden gerollt, Zucker gesotten, Seife gekocht. Die gefertigten Manufakturwaren konnten entweder gelagert, über die zur Straße gerichteten Tore auf die Märkte geliefert – oder zurück in Richtung Hafen auf Schiffe verladen werden.

Den heute höchsten noch erhaltenen Speicher, ein fünfstöckiges Gebäude an der „Speicherlinie“, verdanken wir dem Kaufmann Andreas Christiansen, der das Gebäude 1789 im Wissen um konjunkturelle Schwankungen mit dem frommen Wunsch ausgestattet hat: „Herr segne alle diese Werke – Verleihe dem Besitzer Stärke“. Seine Bitte wurde erhört und er konnte seinem Sohn und Nachfolger ein gewaltiges Erbe hinterlassen. Dieser galt als der reichste Mann Flensburgs und – was, wie wir wissen, nicht automatisch dasselbe ist – als der größte Steuerzahler.

Die Flensburger Speicher – ob der große Westindienspeicher Andreas Christiansens oder die zahlreichen kleinen pittoresken Speichergebäude mit ihren Krangiebeln – sie prägen unser Stadtbild und erfreuen sich heute eher im Verborgenen größter Wertschätzung. Manche muss man richtig suchen. Aber eine spektakuläre Karriere wie die des Hamburger Kaispeichers A, der als Fundament für die Elbphilharmonie erhalten muss, ist ja vielleicht auch jeden Speichers Sache nicht.

Susanne Grigull



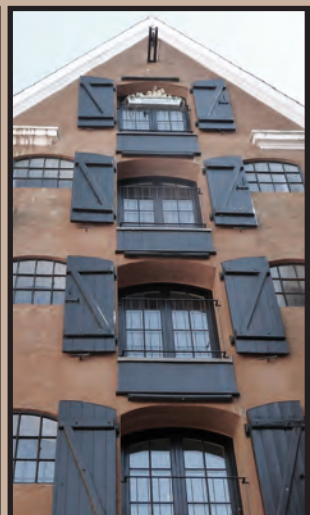
Westindienhof



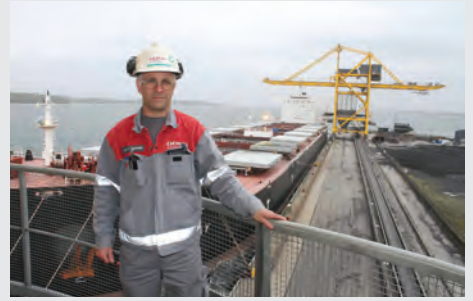
Westindienhof



Sønnerborg



København





MENSCHEN AM HAFEN

Rückblick auf eine Fotoausstellung im
Flensburger Schifffahrtsmuseum
19. Juni bis 8. Sept. 2013

FOTOGRAFIEEN VON WOLFGANG BORM

Häfen waren stets pulsierende Tore zur Welt. Im Laufe der Jahrhunderte haben sie sich jedoch aufgrund technischer und wirtschaftlicher Entwicklungen stark gewandelt. Zwar boomt der traditionelle Güterumschlag mehr denn je, doch gleichzeitig werden Häfen verstärkt als Orte des Wohnens und der Freizeit entdeckt.

Der Flensburger Fotograf und freie Journalist Wolfgang Borm (*1964) hat sich zwischen 2011 und 2013 mit dem heutigen Hafenleben auseinandergesetzt und einen dokumentarischen Querschnitt erstellt. Entstanden ist eine vielschichtige Soziographie über die Menschen in den Häfen von Flensburg, Apenrade und Sonderburg.

Die rund 70-farbigen Porträtbilder reichen vom Schiffsmakler, Ausrüster und Festmacher über Fischer, Kapitäne und Reedereimitarbeiter bis zum Freizeitskipper, Anwohner und Angler. Borm hat aber nicht bloß die Menschen porträtiert, sondern auch ihr jeweiliges Umfeld mit präzisiertem Blick für Details festgehalten. Das Büro des Hafenskapitäns, der Führerstand des Kranführers oder der Laden der Fischverkäuferin eröffnen Einblicke in die heutigen Arbeits- und Lebenswelten am Wasser. Die Bilder regen zum vergleichenden Schauen an. Unwillkürlich entdeckt man Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den einzelnen Hafenstädten. Die vielfältige Nutzung des Flensburger Hafens ist ebenso erkennbar wie der industrielle Charakter des Apenrader Hafens oder die visionären Entwicklungen im Sonderburger Hafen.

Viele Bilder zeigen die Kontinuität von Traditionen auf, wie etwa im Fortbestand der Kleinfischerei. Andere Bilder erzählen vom Wandel, wie der Blick aus dem Alсион auf den Alsensund. Einige Bilder sind wiederum bereits jetzt von historischem Wert. So wurde etwa der kleine Küstenfrachter RIA, der jahrelang den Flensburger Hafen anlief, kurz nach dem Fototermin außer Dienst gestellt. Dem Apenrader Südhafen wiederum stehen einschneidende Veränderungen noch bevor. Borm ergänzt seine Bilder mit kurzen Kommentaren, in denen der persönliche Bezug der Porträtierten zum Hafen deutlich wird.

Insgesamt steht Wolfgang Borm mit seiner ebenso dokumentarischen wie subtil inszenierten Fotoreportage „Menschen am Hafen“ in der Tradition der vergleichenden Sozialporträts, wie sie August Sander (1876–1964) in seinem bedeutenden Mappenwerk „Menschen des 20. Jahrhunderts“ prototypisch entwickelt hat und u. a. von Herlinde Koebel (*1939) in ihrer berühmten Arbeit über „Das deutsche Wohnzimmer“ (1980) weitergeführt worden sind. Mit Koebel verbindet Borm der feine Sinn für die Persönlichkeit und Individualität der Porträtierten. Allen gemein ist der besondere Wert ihrer Arbeiten als visuelle Ethnographie – der Berufe und Stände (Sander), des Wohnens (Koebel) oder, wie bei Wolfgang Borm, des Hafens, genauer: der Häfen Sønderjylland-Schleswigs. Mit der Serie „Menschen am Hafen“ hat der gebürtige Flensburger seine freie dokumentarisch-künstlerische Arbeit fortgeführt, in dessen Rahmen Borm bereits verschiedene Ausstellungs- und Buchprojekte realisiert hat, u. a. zu den Themen Bunker (1984), Grabmäler (1996), Kioske (1997), Gartenpavillons (1998), Dorf-museen (1999) und Armut (1999).

Die Ausstellung „Menschen am Hafen“ ist Teil des INTERREG 4A-Projekts „Kongelig Classic 1855/Maritimes Erbe“, in dessen Rahmen das Flensburger Schifffahrtsmuseum und das Museum Sønderjylland – Kulturhistorie Aabenraa unter dem Motto „Maritime Art Dialogue“ künstlerische Auseinandersetzungen mit der maritimen Welt fördern. Die Kunst soll hier eine Brücke zwischen der Welt der Seefahrt und der Welt an Land schlagen. In Zeiten, wo Häfen aufgrund flächenmäßiger Verlagerungen sowie höherer Sicherheitsbestimmungen mehr und mehr aus der alltäglichen Wahrnehmung der Städte verschwinden, wird ein solcher Brückenschlag immer wichtiger. Das Verständnis für die Bedeutung, die der Seefahrt für den globalen Handel aber auch für die regionale Versorgung zukommt, braucht konkrete Erfahrungszugänge, die Kunst bieten kann. Wolfgang Borms Hafenserie, die im engen Austausch mit den beiden Schifffahrtsmuseen entstanden ist, bietet dafür ein hervorragendes Beispiel.

Dr. Thomas Overdick,
Museumsleiter



RUM REGATTA

Über die Beschaffung der sog. „schändlichsten Preise unter der nordischen Sonne“, oder wie Pegasus ans Fliegen kam...

Weihnachten kommt immer so plötzlich. Die Rum Regatta auch. Man denkt nichts Böses, guckt irgendwann zufällig in den Kalender und dann durchzuckt einen schlagartig die Erkenntnis: RUM REGATTA! Achherrjeh. Nicht dass die RumRegatta plötzlich schon da wäre, nein, viel schlimmer. Die Preise für die sogenannte „Preisvergeudung“ müssen beschafft werden. Nach über 30 Jahren ist zwar auch das ritualisiert und läuft immer nach dem gleichen Muster ab, aber es beginnt schon Monate vorher. Das macht den Druck. Der Blick ins Internet verschafft einen Überblick über die Flohmärkte der Region: Förde-Park, CITTI-Park, Südermarkt, Hallen in Jarplund usw. Und schon geht es los. Kombi ausräumen, Sitzbank umlegen und Ladefläche schaffen. Dann Parkplatz suchen, was sich immer schwierig gestaltet. Wenn man früh kommt, gibt es einen nahegelegenen Parkplatz, dann muss man die Sachen nicht so weit schleppen, aber so früh sind die Euros „knallhart kalkuliert“. Später werden die Euros abgewertet, aber ein Parkplatz ist zwischen hunderten von Autos nur weit entfernt zu finden, und man muss lange schleppen, was z. B. bei einer 1,50 x 0,60 x 1,20 m Plastik-Kinderrutsche schon erhebliche Mühe macht. Wenn es dann bis zu zwanzig Teile werden, gibt

es lange Arme. „Was soll die Puppe hier denn kosten?“ „Zwanzig“, und weil er sich denkt, dass ich gleich anfangen zu handeln, schiebt er gleich hinterher „das ist billig, die kost' neu über 150!“ „Glaub ich ja“, sag ich, „das ist aber zu viel, ich such schräge Preise für die Rum-Regatta, und vielleicht kommt ihr damit in die Zeitung!“ „Kann ich mir auch nix für kaufen!“ brummt er trocken zurück, „Naja, Achzehn“, „Fuffzehn!“... Er guckt, als hätte ich ihm in die Magengrube gehauen. Wir landen bei sechzehn. „Hassas wenigsten klein?“ Ich hab. Bin ja gut präpariert. Drei Stände weiter liegen hölzerne Stelzen. Sofort fängt das Gehirn an zu rattern. Damit könnte man im Wattenmeer trockenen Fußes zum Schiff kommen, oder so ähnlich, da fällt mir schon was ein, das wär was für einen holländischen Plattboden-Schlickrutscher. „Wieviel?“ „Zwei Euro, die sind aber zu klein für dich!“ „Macht nix“, sag ich „die sind für Zwergholländer!“ „Oo-ooh, denn hab ich hier noch 'n Paar originale Seestiefel, sind echt holländisch!“, zerrt ein paar alte Gummistiefel raus und macht auf die blauweiße Farbe aufmerksam, „Büschchen Rot kannst ja noch mit Tape drannbappen!“ Das nenn ich Verkaufstalent. Drei Stunden später hab ich schon sechs brauchbare Sachen gefunden. Groß genug müssen sie sein, sonst kann man bei den paar hundert Menschen in der letzten Reihe nicht erkennen, was es ist, und wenn die in der letzten Reihe bei der Preisvergeudung schon nichts mehr verstehen können, sollen die doch wenigstens was sehen, und dafür muss es groß genug

sein und irgendwie völlig hergeholt, deplaziert und bescheuert aussehen. Das ergibt sich manchmal gar nicht aus den Sachen selber, sondern aus dem Zusammenhang mit „Seefahrt“. Da wird dann eine rosa Barbie-Puppenküche zur offenen Kochgelegenheit für das Wikingerschiff, oder ein barocker zwölfarmiger Palastleuchter zur Hecklaterne für ein Schiff mit irgendwie nicht so traditionell korrektem Drechselgeländer. Die Menge wird johlen, und das ist ja der Zweck der Sache. Die Preisverschleuderung ist inzwischen zum Markenartikel geworden. Die internationale englischsprachige Zeitschrift CLASSIC BOAT titelt: „Europas most relaxed Regatta“, und in einer anderen Ausgabe „The Winner takes nil!“ Dazu gibt es sechsseitige Bildstreifen mit entsprechendem Text über die bemerkenswerte Regatta, bei der man nicht Erster werden sollte, angereichert mit netten Bemerkungen über das einzigartige Flensburg. Kostenloses Stadtmarketing. Ich steh' aber jetzt hier und bin schon sechs mal zum Auto gelatscht, um die Sachen einzuladen. Auf dem Weg treffen mich mitleidige Blicke wegen den Geschmacklosigkeiten, die ich da erstanden habe und offensichtlich schön finde. Nächstes Wochenende, nächster Flohmarkt. Leider Fehlanzeige, absolut nichts Brauchbares gefunden, aber in Hamburg beim alten Schlachthof am Heiligengeistfeld ist der Flohmarkt eigentlich immer ergiebig. So vergehen drei bis vier Wochenenden, bis ich in der Regel eine Woche vor der Rum Regatta endlich aufatme und denke, wieder mal geschafft. Mir wird schon was einfallen zu dem Zeugs. Wen man mit den Preisen behren darf, ist ja bis zu einer Stunde vorher

9.-12. Mai 2013

nicht klar. Nur manchmal gibt es Situationen in denen beim Anblick von irgendwelchen Scheußlichkeiten das Gehirn losrattert und man weiß: Passt! Würde sogar total passen! Hoffentlich wird derjenige auch gewinnen.

Dieses Jahr war es so. Ich lief über den Flohmarkt Exe, und plötzlich stand es da, und ich müsste sagen, es „wieherte“ mich an: Langes silbernes Haar, goldene Hufe und in zartestem Rosa gefranste Flügel mit gülden changierender hauchzarter Folie abgesetzt: PEGASUS, das Flügelpferd, Sternbild und Kind des Meeresgottes Poseidon und der Gorgone Medusa! Ein grauenhaft kitschiges Teil, wahrscheinlich aus der Barbie-Kollektion. Ich musste es haben, koste es was es wolle. Ich wusste doch, die PEGASUS würde kommen, der große holländische Frachtklipper. Passt! Passt wie die Faust aufs Auge! Egal ob die Erster werden, mir wird schon was einfallen irgendwie. Zum Glück gibt es kein Reglement, alles ist reine Willkür. Preise für irgendwelche regattösen Leistungen oder Fehlleistungen kann man erfinden. Es geht um den Spaß und die Nichternsthaftigkeit der Wettfahrt. Erster werden kann ja heute jeder, der es sich leisten kann. Alles eine Kohlefrage. Freiwillig Zweiter werden setzt eine gewisse Gelassenheit voraus. Und die Liebe zum Rum in der 3-Liter-Flasche.

Der Jubel war grenzenlos. Skipper Wietze konnte sein Glück gar nicht fassen und der Preis wurde die ganze Nacht lang gefeiert. Heute schwebt PEGASUS auf PEGASUS elfengleich unter der Salondecke, und zur nächsten Rum Regatta soll das liebe Tierchen beim Einlaufen in unseren Hafen an der Spitze des Klüverbaums Flensburg entgegenfliegen. Ich freu mich drauf.



TRAUM



The world of Gaffers und die Welt der Gaffer

Ein kleiner Cornish Crabber schiebt sich an der großen „Welt“ vorbei. Der riesige weiße Anker ist fast so lang wie der kleine Fischkutter und hat wahrscheinlich seine Flunken noch nie in irgendwelchen Dreck gewühlt. Am Bug des schwarzen Kutterumpfes strahlt die dreieckige weiße Schaumnase. Ein historisch korrekter Design-Trick. Mit der vermeintlich schäumenden Bugwelle macht er sich von Weitem schneller. Echter „Naseweiß“. Aber gegen so viel Quadratmeter „Weißheit“ sieht er alt aus, im wahrsten Sinne des Wortes. Die Fischereinummer C 88 im braunen Gaffelsegel verweist auf Cornwall im Südwesten Englands. Er ist Gast der Rum Regatta und kriecht im Windschatten des weißen Kolosses bei fast Nullwind langsam in den Innenhafen zu seinem Liegeplatz.

Ein verstörendes Bild. Irgendwie scheinen die Maßstäbe verschoben. Der Kreuzfahrt-Riese ist auch Gast in Flensburg. Warum? Gucken? Die kommen sicher nicht wegen der Raiffeisen-Silos. Wegen der Höfe? Oder vielleicht wegen der Rum Regatta?

Gaffen auf die „Old Gaffers“, wie die gaffelgetakelten Segler in England heißen? Keiner weiß es. Hafenskapitän Frank Petry müßte es wissen. Ein Hafenskapitän weiß in der Regel woher und wohin und warum. Und auf Nachfrage wird schnell klar: Das ist kein rosenknutschmündiger Kreuzfahrtriester für erlebnishungrige Disco-Pool-Shopping und Cocktail-Fans, nach dem Motto: Tui das jetzt oder Lassi das lieber? Nein, es ist ein schwimmendes Wohnheim. Nicht gerade eine Jugendherberge, wahrscheinlich mehr

ein Altenheim mit Full-Service, jedenfalls sind die Kabinen und Suiten richtige Eigentumswohnungen. „Heute hier, morgen dort“ sang Hannes Wader schon in den Achzigern. Aber Schlagersänger Freddy brachte es in den Sechzigern mit schmalzigem Timbre schon präziser auf den Punkt: „Heimatlos, sind viele auf der Welt...“ Da stellt man sich doch gleich eine Eigentümerversammlung vor, auf der abgestimmt wird, wo es denn als nächstes hingehet. Wie sagt Wiki: „The World fährt unter der Flagge der Bahamas und ist mit 43.188 BRZ vermessen. Das Schiff ist 196 Meter lang, hat 12 Decks, und eine Maximalgeschwindigkeit von 18,5 Knoten. Die Schiffsbesatzung besteht aus 250 Mitgliedern. Das Schiff hat 165 Apartments, welche im Eigentum der Bewohner stehen oder gemietet



werden können. Es stehen drei Kategorien von Appartements zur Verfügung:

- Studios von 27 – 78 m²
- Studio Appartements von 54 – 94 m²
- Appartements von 63 – 360 m²

Die Appartements sind komfortabel eingerichtet: Die großen „Wohneinheiten“ haben bis zu drei Bäder und mehrere Schlafzimmer. Die Bewohner können in der eigenen Küche kochen oder in den Bordrestaurants speisen. Der Kaufpreis einer 130 m²-Wohnung beträgt zwischen 600.000 \$ und 13,5 Millionen \$, die jährlichen Unterhaltskosten inklusive Verpflegung bis zu 300.000 \$.“ Das Interesse an der Rum Regatta ist offenbar riesig. Einzigler Mensch drängt sich voyeuristisch ans Balkongeländer, um den imposanten Anblick der einlaufenden Regatta-Flotte zu er-

leben. Wahrscheinlich hat er alle Logenplätze gekauft, um die imposante Flotte ungestört ganz allein genießen zu können. Wahrhaft privilegiert. Die anderen müssen jetzt wohl in der Lounge ihrer großen kleinen „World“ sitzen, um die Regatta auf dem Plasma-Bildschirm zu betrachten. Mit „Ron-Bacardi“, versteht sich, – man ist ja in Flensburg, dem Zentrum der Sklaverei. Oder die Flensburger Fjord Touristiker haben sie in den Bus gesetzt, um sie auf bewährte Weise nach Husum oder Sylt zu kutschieren, damit sie dort die wilde Nordsee erleben können. Flensburg ist heiß auf Kreuzfahrer und hat dafür extra einen Kai zwischen den Silos hergerichtet, mit eigenem Zaun, damit die Gäste nicht unkontrolliert rumlaufen. Müssen sie ja auch nicht, denn die Werterschöpfung solcher Besuche hält sich in Grenzen.

Wie viele Passagiere verlassen das Schiff? Wieviel Geld lassen sie in der Stadt beim Einkauf oder in unseren Restaurants? Das Essen an Bord ist exklusiv und die Proviant- und Kühlräume sind voll mit Austern, Lachs und Kaviar. Schlachter Jepsen wird keine einzige Wurst liefern und Bäcker Taysen wahrscheinlich auch keine Brötchen. Zumeist verbleiben auf der Einnahmenseite die Hafengebühren und das Abgas der Schiffsdiesel. Aber als Touristiker man kann natürlich ohne Übertreibung sagen, „bei uns in Flensburg ist die Welt zu Gast.“

Und was sagen die Schipper der alten Kutter und Schoner vom HISTORISCHEN HAFEN? Der Kommentar kommt mit breitem Grinsen und wird einmütig abgenickt:

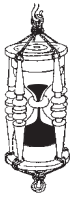
„Wenn das die Welt ist, sind wir das Universum.“



Ein Bild mit vielen Unbekannten. Wenn Sie mehr über dieses Foto wissen, über Details zu Wasser oder zu Lande, dann freuen wir uns mit dem Flensburger Schiffahrtsmuseum über Hinweise.

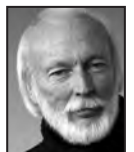
Von der Schiene auf die Straße...

Bildbetrachtung



Wie heißt doch das eigentliche verkehrspolitische Konzept: Von der Straße auf die Schiene. Wer auf dieses Foto sieht, merkt, es ist umgekehrt gelaufen. Die Schienen sind verschwunden, die Straße hat gesiegt. Zwei Schienenstränge sind geblieben, -höhergelegt. Der alte Bahnhof im Bildvordergrund ist längst verschwunden. Hier ist jetzt der ZOB. Und der Mühlenstrom, der auf dem Foto noch links neben dem Bahnhof hell im Licht strahlt und von einer dünnen Rohrleitung überquert wird, ist auf dem letzten Ende vor der Hafenspitze auch schon „tiefergelegt“. Heute stehen hier die Fahrräder unter den kleinen gläsernen Pildächern bei der Alten Post, deren vier halbrunden Fensterbögen unschwer zu erkennen sind. Von der Alten Post aus mündet heute die „Rathausstraße“ quer übers Bild zwischen dem kleinen Eisenbahn-Lagerschuppen und der Bauminself direkt in den „Hafendamm“. Die Wegespur ist bereits zu erkennen. Die Güterwaggons am Ostufer der Hafenspitze haben dem „Bellevue“ und dem „Eastside“ Platz gemacht. Und zwischen der von Bäumen begrenzten Allee „Hafendamm“ und der letzten verbliebenen und höhergelegten Eisenbahnspur befindet sich heute Festersens Parkplatz. Oder vielleicht bald ein Hotel? Der Hafen hat sich sehr verändert. Der links im Bild liegende Schiffbrück-Kai wurde begradigt. Die große Nase vor Hansens Brauerei ist verschwunden. Alles wird ja immer „begradigt“, das ist offenbar Fortschritt ansich. Hinterher erfolgt dann die „Renaturierung“. Nur die hervorstechende Ecke des Bohlwerks ist geblieben und auch der helle, freistehende Giebel vom „Störtebecker“ beim Schiffahrtsmuseum steht noch. Hier hat am Bohlwerk gerade ein Dampfer festgemacht, um Kohle zu bringen. Die schwarzen Bretterwände der Kohlenlager sind verschwunden. Sie wurden durch die braunen Bretterwände der

Museumswerft ersetzt. Dahinter liegt der Neubau eines Schwimmdocks, auf deren Bau sich die Werft spezialisiert hatte, aber man ist schon mitten im Umzug. An der oberen Bildkante liegt bereits ein weiteres Dock am neuen Werftstandort. Auch das Ostufer wurde erweitert und „begradigt“. Ganz rechts oben an der Ufernase wird offenbar schon das Areal des Industriehafens aufgeschüttet, und die große Einbuchtung darunter ist verschwunden. Die Häuser der Ballastbrücke mit „Wohnen am Wasser“ stehen schon lange nicht mehr am Wasser. Die unzähligen kleinen Stege und Brücken sind verschwunden. Auf dieser ehemaligen Wasserfläche, sozusagen in einer Verlängerung des im Foto rechts liegenden Eisenbahngleises, entstanden die Gewerbeflächen mit den großen geklinkerten Speichern und den Raiffeisensilos. Das Begradigen und Aufschütten des Hafens hat ein Ende gefunden. Stattdessen wird protestiert. Weil am Ostufer „Reiche“ gebaut haben. Und weil es „Wohnen am Wasser“ ist. Und weil man es nicht leiden mag. Wieso eigentlich? Der ganze Hafen war und ist von repräsentativer Wohnbebauung umgeben. Und gebaut haben immer nur „Reiche“, die sich solches Bauen leisten können. Wer denn sonst? Sie haben sich auch immer die beste Lage leisten können. Siehe Holm und Große Straße. Gebaut von den wohlhabendsten Flensburger Bürgern. Und wie „modern“ sie bauten war oft umstritten. Heute freuen wir uns an den schönen Fassaden und heute wohnen in diesen großbürgerlichen Häusern zumeist „nicht reiche“ Menschen. Dass alles von der Schiene auf die Straße gekommen ist, müsste stattdessen eigentlich den Proteststurm von Wutbürgern auslösen. Aber wenn die Gleise geblieben wären, könnte man am Ostufer nicht in Strandkörben sitzen. Da hört der Protest dann schnell auf. ■



Rainer Prüß

Flensburger Impressionen

Nach der langjährigen Spezialisierung auf den RoRo Schiffbau steigt die Werft jetzt in einer strategischen Co-Positionierung in den erfolgversprechenden Bereich „RoRo-Entertainment“ ein. Im Rahmen der Diversifizierung will man weltweit auch andere Zielgruppen erreichen. Der Bau überdachter Großtanzflächen in Form von sogenannten Rock'n Roll-Docks steht dabei im Mittelpunkt der schiffbautechnischen Anstrengungen. Die Konstruktionsabteilung konzentriert sich insbesondere auf die schwingungstechnischen Aufgabenstellungen, die sich aus der rhythmischen Korrelation von Tanzkörpern und Schiffskörper ergibt. Hier stellen speziell die auftretenden Interferenzprobleme und die erforderlichen Schwingungsdämpfungs-



Rocky Docky

Breite und Tiefgang maßlich auf das Flensburger Industriebahnhafenbecken zugeschnitten.

Das Unternehmen richtet das Augenmerk aber auch auf andere Nischen-Märkte, wie z.B. schwimmende Apotheken. Die Idee zum Bau eines „Morris-Docks“ wurde jedoch fallengelassen. *RP*

maßnahmen eine Herausforderung dar. „Mit Stampfen und Rollen haben wir genug Erfahrung, so daß auch schon eine Folgegeneration von HippHopp-Docks in Planung ist.“ Als Liegeplatz des neuen Dockschiffes werden die Docklands der Hamburger Speicherstadt favourisiert. Erwogen wird aber auch eine Umwidmung des Flensburger Industriebahnhafens. Das Rock'n Roll Dock wurde bereits in Länge,

Die Kombination von Wasserzapfstelle und Stromverteilung hat sich auf den Pontons der klassischen Yachten als wenig praktikabel erwiesen. So wurde an einer Verteilersäule probierhalber der Wasserschlauch entfernt und als Ersatz versuchsweise eine „stellvertretende Leiter“ positioniert. Böse Zungen behaupten, die Aufstel-



Kleine Hilfe

lung dieser Arbeitshilfe wäre eine Maßnahme zugunsten der Vereinsvorsitzenden. Andere wiederum behaupten, eine solche Unterstellung wäre „kleinlich“. Zur Klärung des Sachverhaltes zum Thema „Schutz kleiner Gruppen“ soll die Minderheitenbeauftragte kontaktiert werden, denn Energie soll für alle erreichbar sein. *RP*

VON VIEL KOMMT VIEL.

Viele Experten, viele Kontakte, viel Erfolg. | www.eep.info



WIRTSCHAFTSPRÜFER | STEUERBERATER | RECHTSANWÄLTE

Flensburg · Rendsburg · Kiel · Neumünster · Lübeck

Rolfs schiffige Werkstatt...



Mit seiner Doppelqualifikation als Tischler und Bootsbauer hat er in dieser Werkstatt auch den Innenausbau für die klassische Yacht GUDRUN III gefertigt. Die Kurvenlineale helfen.

Wer „Weesries“ hört, denkt nicht an Boote, aber das ändert sich sofort, wenn man auf den Hof kommt und unterm Dach des sauber gestapelten Holzlagers einen klassischen Schiffsrumpf sieht. Spätestens wenn sich die Werkstatttür öffnet ist alles klar: Hier arbeitet ein absoluter Bootsliebhaber, ein Profi mit Lust am Beruf. Wunderschöne Halbmodelle und Schiffsbilder an allen Wänden, dazu Kurvenlineale, jede Menge alte Schiffshobel und dazwischen Holzbearbeitungsmaschinen vom Feinsten. In der Halle ist der Rumpf einer formverleimten Motoryacht Marke „OKSEØ“ in Arbeit. Auf dem Zeichentisch liegt der Plan der WESTWIND mit den zugeschnittenen Schichten für ein Halbmodell. Und es riecht nach Lack. Rolf ist am Lackieren. Die Einrichtung einer modernen Yacht erhält Schicht für Schicht eine Lackrestauration. Wenn der Innenausbau schon etwas in die Jahre gekommen ist, wirkt das Wunder. Ein neues Stabdeck sorgt natürlich auch für eine völlig neue Optik. Auf beides ist er spezialisiert, und beides kann individualisiert werden. Das sieht man an seiner eigenen Yacht, die er natürlich selber gebaut hat. Sie heißt SHAMROCK, und das glücksbringende „Kleeblatt“ findet sich ganz selbstverständlich als Motiv am Kajüteinstieg. Unter der Werkstattdecke hängt der Mast eines Goldpokal Folke. Rolf hat schon viele Holzmasten repariert, natürlich total unauffällig geschäftet und super lackiert. Sein Holzlager hält dafür alle Holzarten vor. Man kommt aus dem Staunen nicht heraus.

Und das in Weesries!

RP

Wer mehr und Genaueres wissen will über Rolf Thätens Werkstatt, findet das unter www.bootstischlerei.de



Eindrucksvoll restauriert: Das Decksbaus der HABICHT.



Rolf Thätens: „Arbeit muss Spaß machen und Weesries ist ein toller Standort. Ich bin in 10 Minuten an jeder „Baustelle.“



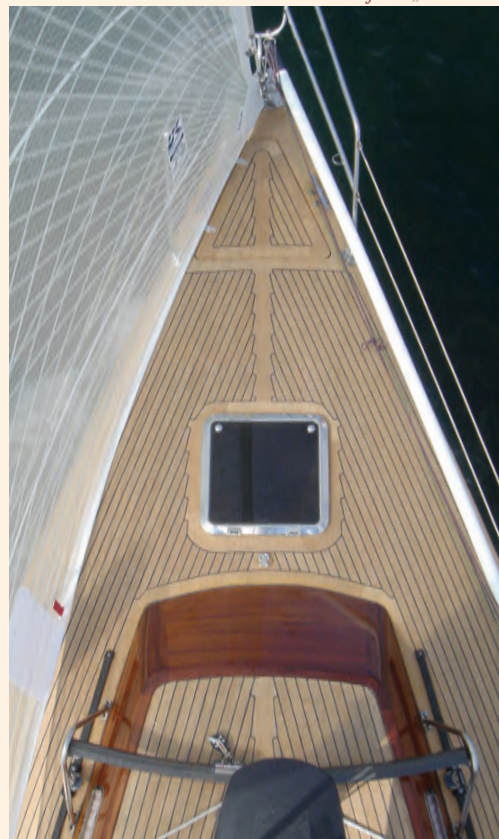
Das wahre Kapital im Bootsbau: Abgelagertes Holz.



Wahrhaft individuell, der Schiffsname als Teil des Decks.



Seine eigene Yacht, die SHAMROCK, ist ein Hingucker.



Stabdeck der Spitzenklasse. Seine Referenzen sprechen für sich.



Segel setzen für Anfänger



Entdeckt auf dem Hof des Flensburger Schifffahrtsmuseums: Hier kann man jetzt probieren wie Segel gesetzt werden und kennenlernen was der Unterschied zwischen einem Smacke-, einem Gaffel- und einem Bermudasegel ist. Die Masten sind in das Hofpflaster eingesteckt, und hier darf man die Segel „auffieren“, aufgieen“, „skandalieren“, oder sie einfach nur fröhlich im Wind pendeln lassen. Auf alle Fälle ist das für Segelinteressierte oder Anfänger eine schöne Möglichkeit alles zu probieren, ohne dass man dabei mit einer schaukeligen Jolle gleich baden geht. Genauso kann man jetzt testen, wie man mit einer Talje ganz alleine schwere Lasten heben kann.

Das Fischerhemd für die Frau



Entdeckt auf dem Fischerfest der Fischer auf der Hafenostseite: Selbst das Tageblatt berichtete über das Fischerhemd 2.0 für die Frau. Die Finkenwärdler wären begeistert, sicher auch die Altenwärdler und Neuenwärdler Fischer, - die Flensburger sowieso. Endlich wird die Gleichberechtigung auch in der Kleiderfrage sichtbar. Katharina Trumpf hat hier ein schickes Fischerinnen-Outfit geschaffen. So müssen in nächster Zeit die weiblichen Shanty-Chor Sängerinnen nicht mehr ratlos vor dem Kleiderschrank stehen. Also: Anchors up, girls! Und Klar zur Wende!, denn es gibt auch schicke Wende-Handtaschen. Unsere Frage ist: Wann gibt es die Fischer-Netzstrümpfe für den Mann?



Deck schrubbten?

...oder die Milchschläuche der Espressomaschine reinigen?

Handwerkerbürsten, Massagebürsten, Haarbürsten, Klosterbürsten, Nagelbürsten, Kleiderbürsten, Flaschenbürsten, Gemüsebürsten, Tierbürsten, Kinderbürsten, Pinselbürsten, Bürsten, Bürsten ... (und natürlich auch Natur-Bimsstein)

Und natürlich auch die Bürste, die Sie schon immer gesucht haben ...

Der kleine Laden

Ingeborg Becker

Norderstraße 18 · 24939 Flensburg · Tel/Fax 0461 22004



Norderstraße 24 · 24939 Flensburg
Tel. 04 61 / 97 88 84 99 · www.butikken.de

ECMI Kapitäne, Steuerleute und Lotsen...



Im alten Seeamtsaal der alten Kompagnietores wurde schon immer geprüft, ob der Kurs eines Schiffes denn richtig war, und ob die Schiffsführung die Herausforderungen der Reise richtig eingeschätzt hatte. Wurden die Riffe erfolgreich umschifft? War der Ausguck richtig besetzt? Gab es Fehler in der Navigation, die rechtzeitig hätten korrigiert werden müssen? Hätte man einen Lotsen gebraucht? Wurde das Logbuch richtig geführt? Man wollte dazu gerne auch die Erfahrungen von revierkundigen Kapitänen hören. Das Seeamt fand dann nach eingehender Beratung zu einer Meinung und Beschlussfassung. Die wurde immer auch im Schiffergelag breit diskutiert, und die Erkenntnisse flossen in alle Bereiche der Seefahrt ein.

Diesmal waren es „Kapitäne“, „Steuerleute“ und „Lotsen“ des ECMI, die aus ganz Europa in Flensburg zusammenkamen. Die Minderheitenexperten versammeln sich am 5. Juli im Flensborghus zur Konferenz „Shaping the Frame Across the Cycles“, die vom European Centre for Minority Issues (ECMI) veranstaltet wird. Hinter dem kryptischen Titel verstecken sich große Ambitionen. Die europäischen Experten versammelten sich in Flensburg, um die Geschichte des sogenannten Beratenden Ausschusses zu erzählen, welcher über die Umsetzung des Rahmenübereinkommens zum Schutz nationaler Minderheiten des Europarates wacht. Dieser Beratende Ausschuss besteht aus 18 unabhängigen und anerkannten Minderheitenexperten, die für vier Jahre gewählt oder benannt werden. Die „Framework Convention for the Protection of National Minorities“ ist ein Übereinkommen, welches

im Europarat verankert und von mehr als 40 Staaten ratifiziert worden ist. Es beschreibt unter anderem, wie ein Überwachungssystem mit dem Beratenden Ausschuss evaluiert, ob die Staaten tatsächlich dem Folge leisten, was sie unterschrieben haben. Der Überwachungsprozess zielt darauf ab, den Staaten Empfehlungen zu geben, wie sie ihre Minderheiten besser schützen können.

Im Anschluss an die erfolgreiche Konferenz gab es eine Rundfahrt mit 60 Gästen auf der Flensburger Förde mit dem Dampfer Alexandra. Hier wurde bei sonnigem Wetter in lockerer Atmosphäre die neue Zusammensetzung des Beratenden Ausschusses ein bisschen gefeiert und in der passenden ALEX-Umgebung die Gespräche über „Kurs und Navigation“ fortgesetzt. Die ALEXANDRA mit ihrem Liegeplatz direkt gegenüber vom Kompagnietor scheint wie geschaffen für solche Anlässe.

ECMI Direktorin Dr. Tove H. Malloy:

„Das Grenzland bietet eine hervorragende Kulisse, um die Geschichte des europäischen Minderheitenschutzes weiter zu schreiben. Die Gründer des ECMI haben dies in ihrer Glaskugel vorhergesehen und jetzt bekommen sie etwas von dem, worauf sie so gehofft haben. Und wir bleiben natürlich weiter dabei.“

„Wir wissen sehr wohl, dass wir mit solch einer Konferenz Flensburg zu einer Art europäischen Minderheitenhauptstadt machen. Über diesen Nebeneffekt sind wir sehr froh.“

 EUROPEAN CENTRE
FOR
MINORITY ISSUES



Maj-Britt Risbjerg Hansen



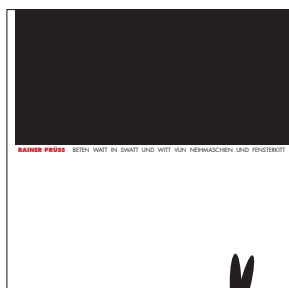
Internationale Gäste mit der ALEXANDRA auf gedankenvoller Tour.



Fahren wir den richtigen Kurs? Navigation ist alles.



Das ECMI auch mit der ALEX in internationalem Gewässer.



Rainer Prüß
BETEN WATT IN SWATT UND WITT
VUN NEIHMASCHIEN UND
FENSTERKITT

Plattdtüschje Riemels

Das Institut für Niederdeutsche Sprache schreibt über das neue Buch:

Zunächst sind es die Illustrationen, die den Blick auf sich ziehen: in schwarz-weiß gehalten und sehr flächig gearbeitet,

haben sie eine starke Ausdruckskraft. Sie lenken die Aufmerksamkeit auf die Gedichte und bilden eine gelungene Einheit mit den Texten. Rainer Prüß, aufgewachsen in Dithmarschen, ist mit dem Plattdeutschen vertraut. Beim Schreiben denkt er meist gar nicht über die Sprache nach, er lässt dem kreativen Prozess freien Lauf, und so sind die Gedichte, die entstehen, mal auf Hochdeutsch, und mal auf Plattdeutsch verfasst. Dieses Buch enthält nun plattdeutsche „Riemels“: Prüß entlockt Musikinstrumenten wie der Tuba, der Triangel oder dem Fagott Melodien, er lässt technische Geräte wie die Nähmaschine oder den Rasenmäher zu Wort kommen und nimmt den Leser mit in Urlaub - ganz nach Belieben nach Venedig, Peking oder Hawaii. Der Autor beobachtet genau, bringt scheinbar Unpassendes zusammen und formuliert so treffend und mit viel Wortwitz, dass das Lesen zu einer großen Freude wird.

112 Seiten, 48 Illustrationen
ISBN 978-3-943582-05-5
EUR 19,80



Karl B. Kühne
Seelotsen

400 Jahre im Dienste der Schifffahrt

Das vorliegende Buch ist ein Gang durch die Jahrhunderte des Lotsenwesens. Es gibt nicht nur einen Eindruck von den abenteuerlichen Arbeitsbedingungen zwischen Orkan und Untiefe. Er ist zugleich Spiegel der Weltgeschichte und zeigt, wie historische Ereignisse ihre Spuren noch in den kleinsten Elbdörfern hinterlassen. Wir wollen mit der Neuauflage dieses Buches alle an dieser Geschichte teil-

haben lassen, denn es ist auch eine Geschichte der Revierkunde und des Kartenwesens. Es ist die spannende Geschichte nautischer Kompetenz auf einer der meistbefahrenen Wasserstraßen der Welt.

Zu bestellen beim: NV Verlag, www.nv-verlag.de
Art.-Nr. 6106, EUR 12,80



Peter Andryszak
Schiffbau heute
Wie ein Schiff entsteht

Ein facettenreiches, komplexes Thema verständlich erklärt: die Entstehung eines Schiffs.

Wer entscheidet, ob ein Schiff gebaut wird? Welche Materialien werden von wem benötigt? Welche Prozesse müssen in welcher Reihenfolge ablaufen? Der Autor, ein versierter Kenner der Branche, erläutert die verschiedenen Prozesse, Phasen, Arbeitsschritte und Tätigkeitsfelder der Beteiligten anschaulich und in angenehm verständlicher Art - auch für Laien. Angefangen bei der Idee und Konstruktion, dem Einkauf und der Metallvorbereitung wird über die Teilefertigung und Montage bis hin zur Ausrüstung in Form von Maschinen, Elektrik, Lüftung, Isolierung und Einrichtung berichtet. Abschließend wird auf Probefahrten, Übergaben, Bauaufsichten und Vorschriften eingegangen, so dass ein stimmiges Bild von der Entstehung eines Schiffs entsteht. Viele eindrucksvolle Aufnahmen tragen zur Anschaulichkeit des Themas bei.

104 Seiten, ca. 300 Abbildungen
Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg
www.koehler-books.de
ISBN 978-3-7822-1055-7
EUR 14,95



Max Vinner
Mit den Wikingerlotsen
an den dänischen Küsten

Mit dem Wikingerlotsen an den dänischen Küsten segeln. Dieses Buch lädt ein zum Segeln und Anker auf den Spuren der Wikinger. Der dänische Autor Max Vinner

führt mit großer historischer Sachkenntnis und besonderer Liebe zum Detail durch die Welt der Nordmänner. Die wichtigsten küstennahen Handels- und Kultplätze der Wikinger werden in diesem schön bebilderten Band beschrieben und jeweils in einem Aquarell und einer Kartenskizze liebevoll dargestellt. Alle beschriebenen Sehenswürdigkeiten lassen sich mit dem eigenen Boot erkunden.

Querformat 25 x 16 cm, 126 Seiten, zahlreiche Fotos, Karten, Zeichnungen und Aquarelle, gebunden. Zu bestellen beim: NV Verlag, www.nv-verlag.de
Art.-Nr. 6105, EUR 16,80

Feste feiern auf GESINE

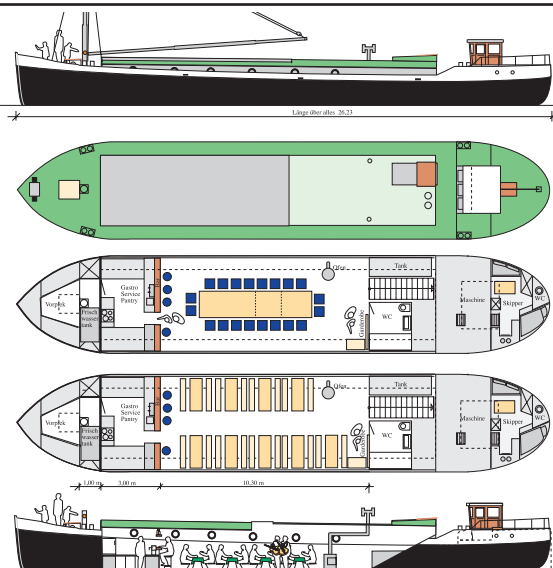


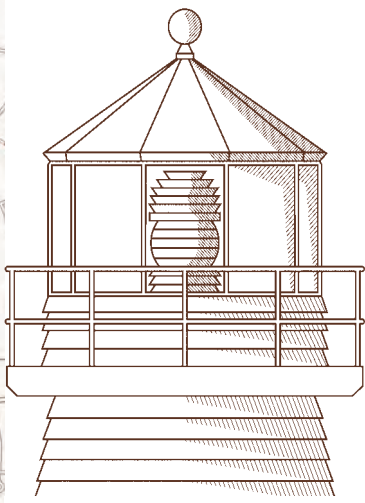
Feiern im HISTORISCHEN HAFEN

Das historische Frachtschiff GESINE hat alles was man zum Feiern braucht. Entweder für Selbstversorger oder mit Service. Für alle Anlässe vom Geburtstag bis zur Firmenfeier mit viel Platz unter Deck. Was das kostet? Kommt drauf an. Einfach anrufen. Fragen kost nix!

Tel. 0461 18 29 18 02

HISTORISCHER HAFEN
Frank Petry



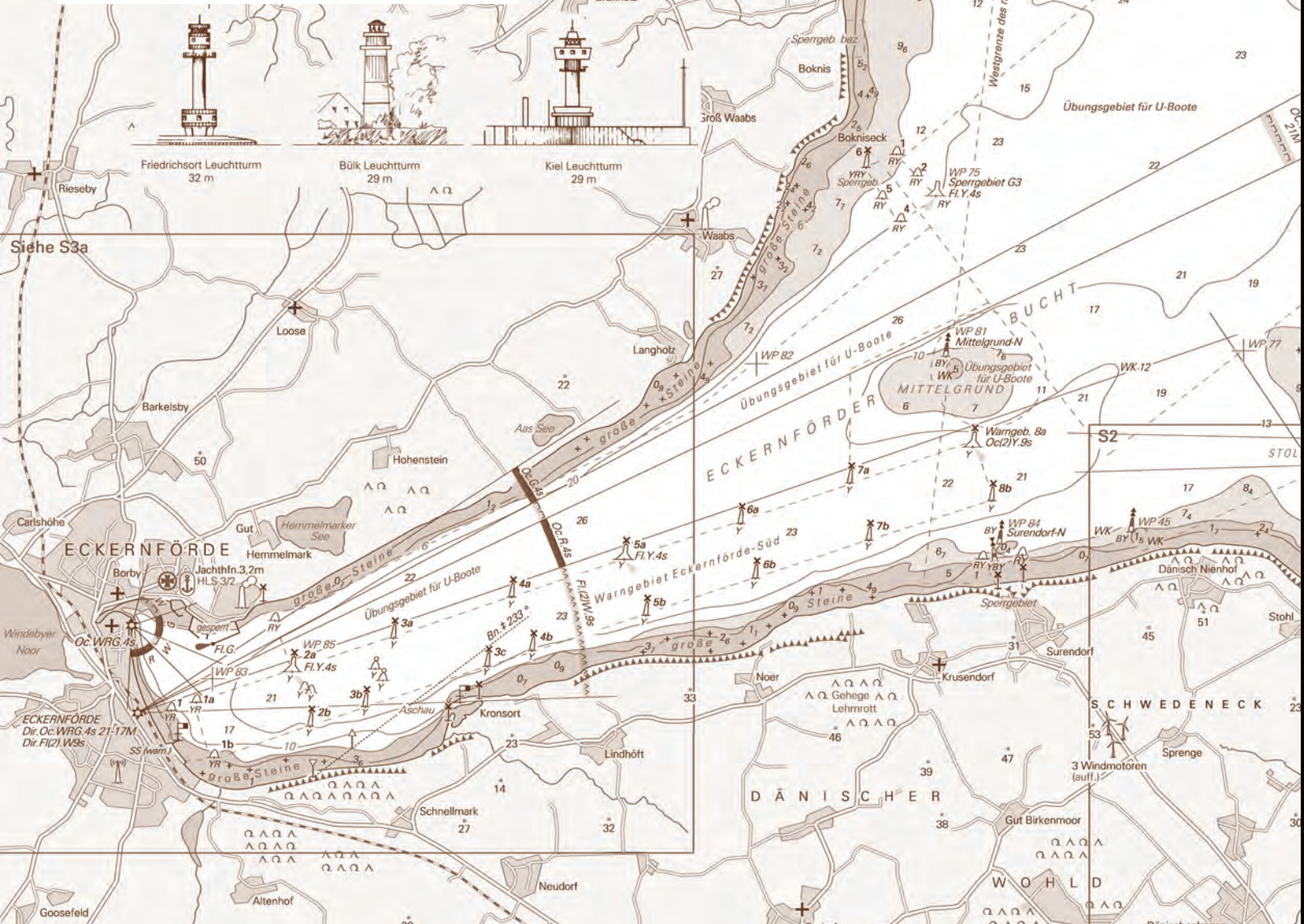


Der NV-Verlag startet in die neuen Medien.
Ab jetzt gibt es die neue kostenlose
nv charts App Navigation beta version
für alle Plattformen,
Windows 7/8, iPad, iPhone, Android...

Und jetzt gibt es auch die NV Seekarten
für Kartenplotter im Plug & Play Prinzip.

Mehr finden Sie auf unserer Homepage.
Und uns finden Sie jetzt in Eckernförde.

NV Seekarten und Handbücher
www.nv-verlag.de



Sammlung Klassische Yachten

Nur wenige Holzboote werden älter als 50-60 Jahre. Schon achzigjährige Yachten werden bestaunt. Dass ein Boot 100 Jahre alt wird, ist außerordentlich selten. Der Restaurierungs- und Pflegeaufwand ist enorm, und man ist vor Überraschungen nie sicher.



Wir gratulieren!



MAIA 1913 -2013 100



■ MAIA feiert Geburtstag, und 100 Jahre sind für ein hölzernes Sportboot ein traumhaftes Alter. Wir haben den Spitzgatter von Armin und Brita Kauth schon in Heft 29 mit Riss und allen Daten vorgestellt. Die von Tom Petersen gezeichnete und 1913 in Faaborg/DK auf der Werft von Carl „Jolle“ Andersen gebaute MAIA ist ein schöner Mosaikstein in unserer Spitzgattersammlung, mit der wir die Entwicklung dieses Typs vom Fischerboot bis zum Klassenboot und zur Fabrtenjacht durch die vier Typen VAAR, MAIA, FRIDA und SEEBÄR gut aufzeigen können. Die hundertjährige MAIA hat derzeit

*100 Jahre auf dem Wasser
100 Jahre nass und nasser
100 Jahre Spaß am Segeln
für Familien und für Flegel
Wind von vorn und volle Breite
manchmal kommt er von der Seite
manchmal kommt er auch von Osten
und das tut dann etwas kosten
Wind, er hat ihr – ungebeten
einfach hinten reingetreten
und sie auf den Steg geschubst
da hat MAIA laut gepubst
Achtersteven, er wird weiter
und die Ritze gleich viel breiter
wo die Kräfte sinnlos walten
kriegt ein alter Arsch halt Falten
Wir wünsch dir von ganzem Herzen
– trotz der ganzen Afterschmerzen –
viele, viele schöne Jahre
unter Wasser wenig Haare
Prost auf Neptun und Jesaja
Es lebe die Kultur der MAIA!*

Geburtstagslästerspruch

*zwar einen kräftigen Schaden am Achtersteven, aber es wurde auf dem Ponton der Klassischen Yachten trotzdem zünftig gefeiert und natürlich gelästert. Der Regen durchfeuchtete das eine oder andere Forellenhäppchen, konnte aber letztlich auch den leckeren Lachsbrötchen nichts anhaben, denn die schnell gespannten alten Segel schützten mit abenteuerlicher Hängung vor dem größten Guss. So konnte auch die zweieinhalb Jahre alte kleine Leichtmatrosin Matilda ihr Geburtstagsständchen vorsingen:
„Alle meine Entchen...“*



Protest

Neue Maßstäbe setzten die Protestverhandlungen der Regatta der KONGELIG CLASSIC und dem Preisrateteam vom HYSTERISCHEN HAFEN. Weil 90 % der segelnden Berufsfahrzeuge sich nicht berufen fühlten die Bahntonnen auf der vorgeschriebenen Backbordseite zu lassen, gab es ordentlich was an die Backen (auf der Backbordseite). *RP*



Passt

In Svendborg fand sich dieses Hinweisschild, das von den Altschiffen des Historischen Hafens mit großer Freude zur Kenntnis genommen wurde. „Hier wird doch endlich realisiert, dass wir alten Typen als Works of Art nicht nur für Kultur gut sind, sondern selber echtes Kulturgut darstellen.“ Sie wollen jetzt die Eintragung als Weltkulturerbe beantragen. *UH*

Kollekte

Bund, Länder und Gemeinden sind arm. Das trifft alle Behörden und Dienste. Insbesondere auch die Wasserschutzpolizei. Da sind Selbsthilfe, Initiative und Kreativität gefragt. So hat sich auch die Flensburger Waschpo entschlossen, jeweils nach Ende des aufreibenden Arbeitstages auf der Flensburger Förde bei der Wassersportgemeinde für den geleisteten Schutz um eine milde Gabe zu bitten. Klingeln soll es in der Kasse natürlich nicht. Die wässrigen Beamten haben sich bei den himmlischen Kollegen Anregung geholt. Man bittet um eine „Leise Kollekte“. *RP*



Drachenboot

Um den Rückgang der Teilnehmerzahlen am Flensburger Drachenbootrennen zu kompensieren, wurde jetzt vorgeschlagen das Heck der Drachenboote nach historischem Vorbild mit einem höhergelegten sog. Poop-Deck auszustatten, um hier die Geschäftsführer und Vorstände der beteiligten Unternehmen in angemessener Position mitfahren zu lassen. Der Vorschlag fand durchaus Gehör. Der Vorstand eines Unternehmens der gehobenen Klasse gab jedoch zu bedenken, dass die Sache mit dem Poop-Deck nicht zu poopelig aussehen dürfte. *RP*



Tagewerk

Immer wieder die aktuelle Frage: Was machen eigentlich die Gaffelschipper den ganzen Tag? Wie das Soziologische Seminar der Uni Flensburg heraus fand, sind die Verhaltensmuster überraschend deckungsgleich. Das Tagewerk besteht aus:
Sailing very old ships
Eating very old chips
Dipping very old dips
Watching very old Clips
watching very young Hips
dream from very young lips
and from opening zips
of best models and vips
mostly spending less tips
RP



Große Pläne

Große Pläne für die Wasserslebener Bucht. Nach der erfolgreichen Vergrößerung der Vereins-Marina wird jetzt im Segel Sport Flensburg-Harrislee, SSFH, der Bau einer eigenen Seebrücke diskutiert. „Es könnte der Beginn einer Fördequerung sein und die Ost-West Kontakte an der Förde verbessern!“ Viele Mitglieder finden den Vorschlag Heldtenswert, andere wiederum meinen, „des is a Kreuz“. *RP*



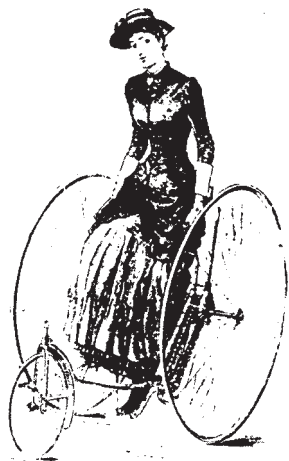
Neuer Entwurf

Nachdem eine maritime Flensburger Arbeitsgruppe in Lowestoft dieses Straßenschild entdeckte, beschäftigte sich die Ratsversammlung in einer Dringlichkeitssitzung mit der brennenden Frage, ob hier nicht die dänische Übersetzung anzubringen sei, und ob in solchem Falle die Stadtkasse die Kosten zu tragen hätte, oder man über eine Abmahnung wegen der falschen Schreibweise mit dem zu erzielenden Betrag das zusätzliche Schild finanzieren könnte. Da hier internationales Recht betroffen ist, wurde die Rechtsabteilung beauftragt, innerhalb eines Zeitrahmens von 5 Jahren diesen Sachverhalt zu klären und dies dem Hauptausschuss zur Entscheidungsfindung vorzulegen. *RP*



Ich bin...

ein Helfer in allen Lebenslagen. Frank Madsen ist Alleskönner. Und ein RundumdieUhr-Problemlöser. Das wird er nicht gerne hören, denn dazu ist er zu bescheiden, aber mit Hammer, Kneifzange und Bindendraht kriegt er jede Aufgabenstellung gelöst. Er dreht die hoffnungslosesten Schrauben in die Wand und aus der Wand, schafft Wasser in das Becken und aus dem Becken, kriegt Schlüssel in und aus dem Schloss. Das Schifffahrtsmuseum wäre hoffnungslos aufgeschmissen ohne ihn. Im Zweifelsfall gäbe es kein Licht und kein Strom für Kaffee und Tee. Keine Ausstellungstafeln würden hängen, keine eingeschlossenen Gäste würden befreit, kein Rahmen wäre in letzter Sekunde geleimt. Und alles mit freundlichem Lächeln. Frank, danke! *RP*



Guter Rad

Bei Flensburgs Radwegen ist gutes Rad teuer. Darum hat die Stadt eine Fahrradwegbeauftragte berufen, die die Qualität und Effizienz der Radwege durch eigene Anschauung und Testfahrten beurteilen soll.

Die Erkenntnisse dieser Arbeit werden nach Auffassung der Radsversammlung in der Folge auch für die neu anzuschaffenden Rad-Dampfer eingesetzt werden.

GW



Apell bei den Altschiffern

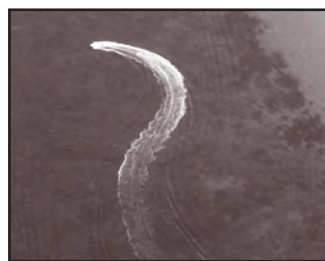
Altschiffer sind Individualisten. Das gilt insbesondere für die Schipper des Vereins Museumshafen. Jeder macht was er will. Die Zustände sind chaotisch. Der neue Erste Vorsitzende Ole Stichling hat geschworen, wieder Zucht und Ordnung einzuführen. Infolge dessen begann die Einführungs-sitzung des neuen Vorstandes mit einer vorgegebenen Kleiderordnung und anständigen Mützen, sowie Kontrolle der gereinigten Fingernägel und der gewaschenen Füße. Der neue Drill sorgte dafür, dass die Schipper nicht mehr mit ihren alten Seesäcken verwechselt werden konnten. Hier Ole Stichling bei der Sitzungsleitung, die erstmals ordnungsgemäß ablief. *RP*



Sparkurs

Bei der Werft wird gespart. Aufwändige Versuche in Schlepptanks oder Computersimulationen sind zu teuer. Um die Schiffsrümpfe weiterhin strömungstechnisch zu optimieren, werden die Modellrümpfe vor Ort einem Paddeltest unterzogen. „Unser Ziel ist es, für gleiche Geschwindigkeit kleinere Maschinen einzubauen. Das testen wir am Modell mit kleineren Jungens“. Die IG Metall will jetzt prüfen, ob das unter unerlaubte Kinderarbeit fällt.

RP

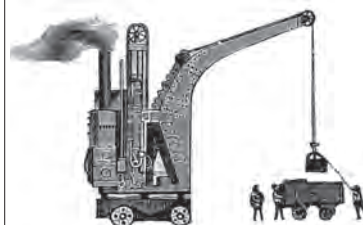


Schreiben lernen

Um die Volksgruppe lärmender Speedbootfahrer zu kultivieren, bietet das Wasser- und Schifffahrtsamt seit geraumer Zeit maritime Schreibkurse an. Geübt wird zunächst die lateinische Ausgangs-schrift. Germanist K. aus Fl.: „Wir beginnen mit der Schreibübung eines Fragezeichens, weil der Erfolg der mit europäischen Mitteln geförderten Maßnahme fraglich erscheint.“ *RP*

Unter Dampf

Am Ostufer des Flensburger Wirtschaftshafens hat die Hafen AG einen weiteren mobilen Kran angeschafft. Auch dieser ist ohne Schienen frei lenkbar, wird aber als Konsequenz aus dem Klima-Pakt mit Dampf betrieben. Der Betrieb soll über die Ratsmitglieder erfolgen, die hier Dampf ablassen können. *RP*



Fertig

Die Kommission des Historischen Hafens kehrte leicht angeschlagen von ihrer Englandreise zurück. Die Anforderungen in den englischen Häfenkneipen waren nachweislich heftig, so dass bei der Ankunft im Flensburger Hafen die Seemannsmission tätig werden musste. *RP*



Veranstaltungen von Oktober 2013 bis Februar 2014

Das Dampfmaschinen-Museum

Das Dampfmaschinen-Museum in der Norderstraße 81 (gegenüber dem Gesundheitshaus) ist noch bis zum Jahresende geöffnet, und zwar jeden ersten Sonntag im Monat von 13 bis 16 Uhr: am 6. Okt., 3. Nov. und 1. Dez. Zu sehen sind etwa 40 Spielzeug-, Modell- und Betriebsmaschinen; einige werden auch laufen. Die kleinste Maschine (die auch zu haben ist) wiegt 80 g mit Kessel, die größte 80 kg ohne Kessel (der wiegt noch einmal 300 kg und gehört zum Flensburger Dampfboot SWAN VESTA). Anschließend kann die Maschinenhalle im Schifffahrtsmuseum um die Ecke besucht werden, wo eine vielleicht zwei Tonnen schwere Dampfmaschine steht. Der krönende Abschluss wäre dann ein Besuch im Maschinenraum der ALEXANDRA!

Flensburger Schifffahrtsmuseum

Ausstellungen

16. Okt. bis 3. Nov. 2013

Ansichtssachen

Fotografien vom Flensburg Norden Eine Stadteilerkundung in Kooperation mit dem Verein Flensburger Norden und der Kunst und Kultur Baustelle 8001.

20. Nov. 2013 bis 16. Feb. 2014

Theodor Möller (1873-1953)

Schleswig-Holsteins Küsten in alten Photographien.

Außerdem

22. Oktober 2013

Dienstag, 19.30 Uhr
Geschichte der Flensburger Neustadt und Geschichten aus der Neustadt
Lichtbildvortrag von und mit Renate Delfs und Thomas Raake

15. Dezember 2013

Sonntag, 18.30 Uhr
Weihnacht auf hoher See
Weihnachtskonzert mit dem Tarper Shantychor „Die Hornblower“.
VVK: Flensburger Schifffahrtsmuseum

Weitere Termine

1. Oktober 2013

Dienstag, 18 Uhr
Knotenstammtisch
Flensburger Schifffahrtsmuseum (Eingang Schiffbrücke 38)

6. Oktober 2013

Sonntag, 14-17 Uhr
Erlebnis Technik!
Führung mit Motorenvorführung im Flensburger Schifffahrtsmuseum

Weitere Termine

12. Oktober 2013

Samstag, 10 Uhr
Stadtrundgang: Flensburger „Kaufmannsadel“
Mit Dr. Knut Franck
Treffpunkt:
Flensburger Schifffahrtsmuseum
Teilnahme: € 9,-
Anmeldung unter
Tel. 0461 - 85 29 70 oder E-Mail:
schifffahrtsmuseum@flensburg.de

25. Oktober 2013

Freitag, 19 Uhr
Stammtisch der Kartonmodellbauer
Flensburger Schifffahrtsmuseum (Eingang Schiffbrücke 38)

3. November 2013

Sonntag, 14-17 Uhr
Erlebnis Technik!
Führung mit Motorenvorführung im Flensburger Schifffahrtsmuseum

5. November 2013

Dienstag, 18 Uhr
Knotenstammtisch
Flensburger Schifffahrtsmuseum (Eingang Schiffbrücke 38)

Weitere Termine

29. November 2013

Freitag, 19 Uhr
Stammtisch der Kartonmodellbauer
Flensburger Schifffahrtsmuseum (Eingang Schiffbrücke 38)

1. Dezember 2013

Sonntag, 14-17 Uhr
Erlebnis Technik!
Führung mit Motorenvorführung im Flensburger Schifffahrtsmuseum

3. Dezember 2013

Dienstag, 18 Uhr
Knotenstammtisch
Flensburger Schifffahrtsmuseum (Eingang Schiffbrücke 38)


Regatten/Hafenfeste

Flensburger Regatta 27.-29.09.2013
Apfelfahrt 18.-20. Okt. 2013
Groggtörn 26. Dez. 2013
mehr unter
www.historischer-hafen.de

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

viele, viele

KNOTEN



Internationale Gilde der Knotenmacher
International Guild of Knot Tyers

Internationales Knotenmachertreffen
4.-6. Okt. 2013

FLENSBURGER SCHIFFFAHRTSMUSEUM

DAMPFER „ALEXANDRA“ Förderverein Salondampfer „Alexandra“ e.V.

Der Förderverein Salondampfer „Alexandra“ e.V. hat es sich zur Aufgabe gemacht, das Schiff zu erhalten, den Schiffsbetrieb zu sichern und zu dokumentieren. Der Verein hat ca. 500 fördernde Mitglieder und wird vom Kuratorium Salondampfer „Alexandra“ unterstützt. Alle Beteiligten arbeiten ehrenamtlich bei der Durchführung der Vereinsaufgaben.

Das Schiff als fahrfähiges, technisches Kulturdenkmal zu erhalten, erfordert neben dem großen persönlichen Einsatz, eine Menge Geld. Helfen Sie mit, dieses schöne Schiff zu erhalten. In der Saison von Mitte Mai bis Anfang Oktober können Sie bei öffentlichen Fahrten Dampfschiffahrt erleben. An Deck, im Salon oder in der Restauration werden Sie zurückversetzt in die „gute alte Zeit“ der „Petuhanten“. Übrigens trugen damals fast alle Damen einen Hut und sprachen das für Flensburg typische „Petuh“.

Wäre die „Alexandra“ nicht da, hätten Sie garantiert gesagt: Sie fehlt! Die „Alexandra“ kann für Gästefahrten oder maritime Großveranstaltungen gechartert werden. Für den Service an Bord sorgt die Besatzung. Auf Wunsch Volservice (Bustransfer, Hotelreservierung, Programm, Musikunterhaltung, Catering ...)

Preise nach Vereinbarung.

Willkommen an Bord!



Es schrieb uns...

Ernst-Günther Paasch

Sehr geehrter Herr Prüß, im o. g. Hafenblatt befindet sich auch ein Artikel über die Marineschule und der Niobe. Hier sind dem Verfasser zwei Fehler unterlaufen. Bei dem Linienschiff handelt es sich nicht um die „Schleswig-Holstein“ sondern um das Linienschiff „Schlesien“. Das Foto wurde am 24.07.1932 in der Zeit zwischen 10:00 und 15:00 Uhr gemacht. Die Niobe ist an diesem Tag gegen Abend nach Kiel ausgelaufen. Am 25.07.1932 wurden dann in Kiel Material, Verpflegung und weitere Mannschaften an Bord genommen. Am 26.07.1932 lief die Niobe dann in Richtung Warnemünde aus und ist am selben Tag gegen 14:30 Uhr kurz hinter dem Feuerschiff Fehmarnbelt (nicht wie geschrieben vor Rügen) innerhalb von 3 Minuten gesunken. Das Schiff war über-takelt. Das genaue Datum des Fotos konnte nur dadurch festgestellt werden, weil die „Niobe“ und die „Schlesien“ nur ein einziges Mal zusammen in Mürwik gelegen haben, und zwar an diesem Tag. Auf Fehmarn befindet sich auch ein Gedenkstein für die Opfer der Niobe.

Alle hier aufgeführten Informationen habe ich vor einigen Jahren von einem Marinehistoriker aus Mürwik erfahren. Das dargestellte Foto habe ich damals von einer Nachbarin erhalten. Dieses und einige andere alte Fotos habe ich Herrn Broder Schwensen vom Stadtarchiv gegeben, der dann auch den Kontakt zudem Marinehistoriker hergestellt hat.



Anmerkung der Redaktion

Selten haben wir zu einem historischen Foto so viele Zuschriften erhalten. Darüber freuen wir uns natürlich. Und Herr Paasch hat Recht. Es ist nicht die „Schleswig-Holstein“, wie uns bei der Übergabe des Fotos irrtümlich vermittelt wurde, sondern wohl tatsächlich die „Schlesien“.

Ja, und natürlich ist die Niobe nicht vor Rügen gesunken. Das ist uns beim Schreiben aus einer Gedankenlosigkeit unterlaufen und selbst beim Korrekturlesen nicht aufgefallen. Beide Fehler wurden von mehreren aufmerksamen Lesern bemerkt, aber niemand konnte sagen, wann das Foto entstanden sein könnte.

Deshalb besonderer Dank, für die Übermittlung dieser präzisen Datierung.

Gisela Siedler, Brodersby

Sehr geehrte Redaktion, ich muss das einfach mal loswerden, mein Mann war ja dagegen, aber darüber setzte ich mich jetzt einfach mal hinweg. Auf unserem Ausflug neulich in die wunderhübsche Hafenstadt Flensburg bin ich ja fast hinten rüber gefallen. Nach einem ausgiebigen Spaziergang durch die Innenstadt, mit diesen traumhaften Höfen und Speichern, sind wir noch auf'n Fischbrötchen an' Hafen. Wir schländern da so rum, auf einmal piekst mich mein Mann in die Seite und sagt: „Guck' mal Gila, da is ne Fahne von ORION. Was macht die denn hier...“ Ich war platt und sprachlos zu gleich. Das kommt sonst selten vor. „Das passt ja nun gar nicht in die schöne Hafenszene, aber wer weiß, was die sich da wieder ausgedacht haben...“ Herbert scherzte im Gehen und meinte, vielleicht 'ne Werbung vom Raumschiff Orion!? Nun will ich die Frage mal weitergeben. Wissen Sie, was das soll? Ich mein, Werbung in allen Ehren, aber muss das denn nun am Flensburger Hafen bei den alten Schiffen sein? Gerne erwarte ich Ihre Antwort.

Anmerkung der Redaktion

Liebe Frau Siedler, Unabhängig davon, dass Segeln und Dampferfahren auch etwas mit Lust zu tun haben, sind Sie nicht die Einzige, die uns wegen dieser Fahne anmailten oder anriefen.

Wir haben nachgefragt, und tatsächlich ist das Werbung, die an dieser Stelle außerhalb von Veranstaltungsbeflaggung so nicht sein soll. Es handelt sich bei der Flagge um einen Sponsor der Barkasse SOLITUDE, die sich erfreulicherweise wieder in traditioneller Farbgebung zeigt. Das Werbebanner wird jetzt vom Steg entfernt, denn wenn auf den Stegen die Flaggen aller Sponsoren hängen sollten, würde die moderne Werbung die historischen Schiffe völlig dominieren. Es ist doch wunderbar, wenn Flensburger Unternehmen sich für die Schiffe und den Historischen Hafen einsetzen. Das ist wirklich nachahmenswert, und als Gegenleistung kann man sicher auch andere Wege des Dankes vereinbaren.

Wieso sind Schiffe immer weiblich?

Weil sie aufwändig, und anspruchsvoll sind, ständige Aufmerksamkeit und Zuwendung fordern, immense Kosten verursachen und jede Vernachlässigung rächen, ist eine sehr chauvinistische Betrachtung. Pamir, Passat, Preussen, Priwall, die berühmten Segler der Reederei Laisz hatten alle Namen die mit P begannen aber alle werden als weiblich eingestuft. Im Altertum gab man den Schiffen gerne den Namen von Göttern um von ihnen Stärke, Schutz und Wohlwollen zu erlangen. Argo – das Schiff der Argonauten. Unsere altnordischen Vorfahren gaben ihnen auch gerne Tiernamen wie Ormen-der Drachen, wie Bussard, oder auch Spitznamen wie Trékyllir –Holzsack. Kriegsschiffe erhielten imposante Namen, die die Macht und Glorie des Herrscherhauses dokumentieren sollten: De Golden Leuw oder Der Grosse Kurfürst. Im christlichen Mittelalter gab man den Schiffen religiöse Namen, wie den von Heiligen, um Schutz und Beistand zu erlangen. In der Neuzeit kam der Brauch auf, die Schiffe auf den Namen der Frau des Eigners oder Reeders zu taufen – um sie mit den immensen Kosten des Schiffes zu versöhnen? Das Geschlecht des Schiffes lässt sich aus dem Schiffsnamen nicht ableiten. Im skandinavischen wie im englischen Sprachraum gibt es im Artikel keine Unterscheidung zwischen männlich und weiblich. Es heißt "en" oder "the" und lässt keine Geschlechtszuordnung zu. Es ist eine Frage der grammatikalischen Behandlung und für die Rechtschreibung im Deutschen haben wir den Duden. Die heutige Auffassung und Schreibweise, Schiffe seien immer weiblich, ist eine rein philosophischer Art. Ob die Schiffe robust oder zierlich, gutmütig oder zickig, pflegeleicht oder anspruchsvoll sind, liegt in den Händen des Konstrukteurs, Schiffbauers und Auftraggebers. Und ob es sich wacker hält ist – gerade bei Segelschiffen – eine Frage der Aufmerksamkeit und der Pflege.



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



IMPRESSUM

Die Autoren der Beiträge in diesem Heft:



Dr. Thomas Overdick ist seit 2007 Leiter des Flensburger Schiffahrtsmuseums, hat Volkskunde, Soziologie, BWL und Museumsmanagement studiert und zur visuellen Ethnographie promoviert, war vorher am Freilichtmuseum am Kiekeberg. Von den Harburger Bergen hat es ihn dann aber doch noch näher ans Wasser gezogen.



Susanne Grigull, ist Kunsthistorikerin und langjährige Mitarbeiterin am Flensburger Schiffahrtsmuseum, dort zuständig für wissenschaftliche Arbeit und Museumspädagogik mit besonderem Faible für Flensburgs Rum- und Zuckerspure in der Karibik. Dort zählt sie auch gerne die noch vorhandenen Flensburger Ziegelsteine.



Gerd Bücker, langjähriges Mitglied des Vereins Museumshafen, schuf über Jahre aus den Ur-Daten des Vereins und der Grundlagenarbeit von Joachim Kaiser das „Schiffshistorische Archiv“. Von Haus aus eigentlich „Maschinist“, Gewerbelehrer, und bis vor wenigen Jahren Eigner des Lachskutters VAAR. Heute bekennender Fahrer eines 2CV.



Rainer Prüb, Dipl. Designer und Musiker, segelt seit seinem 10. Lebensjahr auf alten Gaffelschiffen, ist aber auch Unternehmensberater und Konzeptionist im Bereich Kommunikation und Markenentwicklung. In seiner Agentur entsteht seit 1980 ganz nebenbei das HAFENBLATT. Und wenn er nichts zu tun hat, schreibt er Gafflerhymnen wie: „So schietig und schön ...“.



Vincent Büsch, ist Historiker und Volontär am Flensburger Schiffahrtsmuseum, zuständig dort für den Aufbau des grenzüberschreitenden Netzwerkes „Maritimes Erbe“. Er hat an der Hanseatischen Yachtschule in Glücksburg das Segeln gelernt, auch schon im Museum in Bergen/N gearbeitet und zur KC 1855 die schöne Segelsport-Ausstellung konzipiert.



Frank Petry, ist Hafenskapitän, Geschäftsführer der Historischer Hafen Flensburg gGmbH, und auch im Vorstand des Vereins ALEXANDRA. Als Berufskapitän und Segler kennt er natürlich die Probleme von kleinen und großen Schiffen und von professionellem Hafen- und Schiffsbetrieb. Inzwischen weiß er auch genug über Bier- und Wurststände auf Hafenfesten.



Stefanie Robl Matzen ist Overinspektör am Museum Sønderjylland - Kulturhistorie Aabenraa und hat hier das erste Mal geschrieben. Sie freut sich, dass das Schiffahrtsmuseum Aabenraa in Zukunft im HAFENBLATT dabei ist. So wächst auch die maritime Region durch ihre gemeinsame Seefahrtsgeschichte zusammen.

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.

Herausgeber: ISSN 1610-2827
Rainer Prüb, wirtschafts- und kulturkonzepte
Norderstraße 20 A | 24939 Flensburg
fon (0461) 90 21 9-0 fax (0461) 90 21 9-21
info@rainer-pruess.de | www.rainer-pruess.de
www.hafenblatt.de (Hafenblätter zum blättern...)

Erscheinungsweise: 2-3 x jährlich über kostenlose Auslage
Redaktion: Rainer Prüb (verantw.)
Layout: Rainer Prüb, Norgard Siegmund

Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: Frühjahr 2014
Anzeigenschluss: 1. Februar 2014, Anzeigenbestellung bitte ü. obige Adresse
Druck und Verarbeitung: Druckhaus Leupelt GmbH, Weding

Bildnachweis:
Titelfoto: Sturmboe Kongelig Classic, Kaj Verner Sørensen
Seite 6-7: Thomas Overdick
Seite 8-9: Archiv Aabenraa
Seite 10-11: Großfoto: K.V. Sørensen, Horn: M.Schulz, alle anderen: R. Prüb
Seite 12-13: R. Prüb
Seite 14-15: Speicher: R. Prüb, Portrait Grigull: privat
Seite 16-17: Wolfgang Borm
Seite 18--21: RumRegatta u. Traumschiff: R. Prüb
Seite 22-23: links: Archiv Schiffahrtsmuseum, Impressionen: R. Prüb
Seite 24-25: links Rolf Thäte, R. Prüb, Entdeckt: R. Prüb
Seite 27: Gesine: Foto u. Illustr. R. Prüb
Seite 29: Archiv Klassische Yachten FLENSBURG e.V., Monika Kienass
Seite 30-31: Archiv R. Prüb, Schlepptankmodell: Grigull
Seite 32: Knotenposter: R. Prüb
Logos der Stadt Flensburg, Flensburger Schiffahrtsmuseum, Museumswerft, Historischer Hafen, Klassische Yachten Flensburg, KC 1855: © Rainer Prüb

Ein Teil der Auflage als Sonderdruck der KC 1855 wurde finanziert durch:



Part-financed by the EU
The European Regional
Development Fund
Investing in your future



Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
Investition in Ihre Zukunft

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 Prüb
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 Prüb
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

Kreatives Satzstudio | Werbetechnik | Offsetproduktion | Veredelung | Logistik
Druckhaus Leupelt GmbH | Heidefeld-Ost 24 | Weding
D-24976 Handewitt | Fon 0461 95770-0 | Fax -11
info@leupelt.de | www.leupelt.de

**DRUCKHAUS
LEUPELT**



SERVICE IM BLUT

Echte Leidenschaft geht weiter

Denn unser Herz schlägt nur für Sie. Das ist es, was uns von anderen unterscheidet. Das ist es, was am Ende zum besten Ergebnis führt. Und das ist es, was uns unermüdlich daran arbeiten lässt, Ihre Ideen wahr werden zu lassen. Flexibel. Schnell. Und mit jeder Menge Kreativität mehr echte Leidenschaft gibt's unter www.leupelt.de



ClimatePartner®
klimaneutral

Druck | ID: 11261-1310-1001



Sorte Sara

Schiffsname: Sorte Sara
(Schwarze Sara)
Heimathafen: Flensburg
Typ: Smakkejolle
Rigg: Sprietsegel
Baujahr: 1903
Bauort: am Øresund
Länge: 6,88 m
Breite: 2,20 m
Tiefgang: 0,5 m
Segelfläche: 20,5 m²
Motor: Marstal E2
Leistung: 16 PS
Museumshafen Flensburg e.V.

Alt, aber neu bei uns:

Sie wird als Teil der Jollen-Sammlung im Lüttfischerhafen liegen. Die 21-Fuß Smakke „SORTE SARA“ wurde 1903 Eiche auf Eiche an der Küste des Öresund gebaut, der genaue Bauort ist nicht bekannt. Über ihre Geschichte wissen wir nur, dass die beiden Fischerbrüder Frede und Morten sie 1986 vom Öresund nach Birkholm geholt hatten. 10 Jahre hatte sie auf Birkholm aufgelegt, nachdem der Kopenhagener Eigner es aufgegeben hatte sie abzudichten. Eine so lange Zeit auf Land bedeutet normalerweise für ein Holzboot den Tod.

Fast wäre es so weit gekommen. In den letzten Jahren wurde sie als Müllcontainer benutzt und sollte zur Sommersonnenwende – dem St. Hans Fest – verbrannt werden. 1999 kaufte sie der Pensionswirt Johannes Greve, Ærøskøbing von Frede und Morten für eine symbolische Krone. Sie wurde sie so gut wie möglich abgedichtet und mit Hilfe von Greves nächstem Nachbarn, dem Arzt Nicolaj Friederichsen und Ærøskøbings Flaschenschiffmuseumleiter Jacob Fahlé'n nach Ærøskøbing geschleppt und wäre dabei fast gesunken. Hier wurde sie so originalgetreu wie möglich nach den Zeichnungen von Chr. Nielsen restauriert. Der Kiel und ein Teil der unteren Spannten waren gebrochen, Reling, Bänke, Ruder, Mast und Motor fehlten. Nur die Planken waren übrig und gesund. Holzschiffbauer Poul Hartwich Nielsen aus Ærøskøbing hat bei der Restaurierung fachkundig mitgewirkt. Das hatte ca. 1000 Arbeitsstunden gekostet. „Ich bin zu der Erkenntnis gekommen, dass ohne Hilfe meiner Frau und Kennern dieses Boottyps und Hilfe von guten Freunden SORTE SARA niemals wieder seetüchtig geworden wäre“ erzählte Greve. 2012 übernahm sie ein deutscher Liebhaber und will sie im Museumshafen Flensburg in die Jollensammlung einfügen. Nach einer weiteren umfassenden Restaurierung durch Jochen Duncker (Toft Badebyggeri), bei dem auch der Marstall Motor generalüberholt wurde spendete der deutsche Eigner die SORTE SARA der Historischer Hafen Flensburg gGmbH. Wir freuen uns und sagen ganz herzlich danke!

Lammertz
Online Services

Unsere Leistungen:

- Content-Management
- E-Commerce
- Multimedia
- Schulung
- Hosting u.v.a.m.

Haben Sie Fragen?
www.lammertz.net



In schwere See geraten?

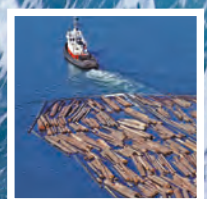
Hat Ihr Floß ein Leck?
Probleme mit der „Zweierkiste“?
Zuviel Ballast?

...Frau weg? ...oder Mann weg ...Stress im Beruf?
Ganz gleich, ob Trennung oder Verlust, Burnout,
alleinerziehend, Prüfungsangst oder Mobbing,
es ist wichtig, gut für sich zu sorgen und klar zu bleiben.
Manchmal helfen dabei gute Freunde,
manchmal hilft auch das nicht.

„Beratung in stürmischen Lebenszeiten“

Petra Franck
Gestalttherapeutin (HPG)

0461 840 15 45
petra-franck@schwere-see.de



www.schwere-see.de

FLENSBURG



HISTORISCHER HAFEN

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

...mehr erfahren Sie unter

www.historischer-hafen.de



Alle Informationen
über Rum-Führungen
mit Verkostung
– auch für Gruppen –
finden Sie auf
unserer Internetseite:
www.braasch.sh

So was
Gutes spricht
sich Rum,



**BRAASCH
RUM**



1755 stach der erste Westindiensegler aus Flensburg in Richtung Karibik in See. Es kam der Rum in die Stadt und sogleich begannen die Flensburger Rumhäuser, von denen es einst über 200 gegeben hat, um die vielfältigsten Sorten, die interessantesten Flaschen, die schönsten Etiketten und die längste Tradition zu wetteifern.

Dabei ist nur eines bis heute wirklich wichtig – die Qualität.

Probieren Sie Braaschs echten Rum nach altem Flensburger Chef-Rezept. Und dann urteilen Sie einfach selbst.