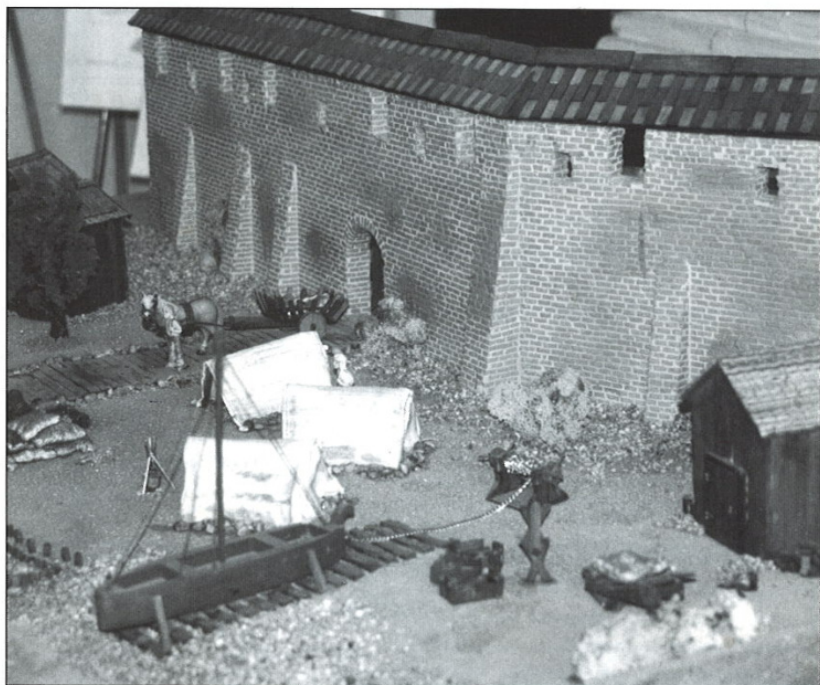


Blick-Punkte



Informationen der

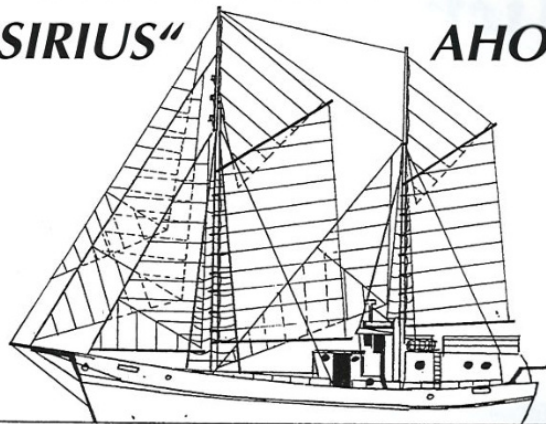
Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V.



Lübeck's Hafen im späten 12. Jahrhundert
(Nach einem Entwurf von Dr. Manfred Gläser)

„SIRIUS“

AHOI!



Weltkultur & Waterkant vom Feinsten
Hotel JENSEN - am Holstentor in Lübeck
Gaffelketch „SIRIUS“ Törn auf der Trave

Spezialarrangement:

2 Übernachtungen einschließlich Frühstücksbuffet in der Hansestadt Lübeck im Ringhotel, 1 Schnuppertörn (6 Std.) auf dem Traditionssegler „SIRIUS“ einschl. Begrüßungssherry; zünftigem Seemannsessen und eine „Mug Kaffee“ mit selbstgeb. Kuchen.

Preis € 169,- (ab 10 Pers.)

Fordern Sie bitte weitere Unterlagen:

SK „SIRIUS“

Hotel Jensen Betriebsgesellschaft
An der Obertrave 4-5, 23552 Lübeck
Telefon 04 51 / 70 24 90

Impressum:

Blick - Punkte

Informationen der
„Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V.“, Finkenberg 39, 23558 Lübeck

Geschäftsstelle: Falkenstr. 56, 23564 Lübeck
Tel.: 0451-3881866

Satz: Susanne Haß
Fotos: Bange 9, Kaufner 2, Verein 2

Redaktion: Jochen Kaufnér (Joc)

Druck: Schipplück + Winkler Printmedien OHG

Anzeigen: Heino Scharnje

Unsere Projekte:

- "Hanseschiff des 15. Jahrhunderts"
- "Zeit-Punkte" - Schauvitrienen
- "Lübsches Hansevolk"
- "Schleppbarkasse SW 2"
- "Lübecker Hafen- und Schifffahrtsmuseum"
- "Geschichtspfadhefte"

Zur Sache

Mit der Beendigung der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen für das Projekt „Hanseschiff“ im März diesen Jahres und der fehlenden Anschlussförderung durch das Arbeitsamt erfolgte nicht nur die Abschaffung von ca. 75 Arbeitsplätzen für benachteiligte Arbeitslose, sondern ebenso ein tiefer Einschnitt bei den Arbeiten am „Hanseschiff“ kurz vor dessen Vollendung.

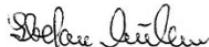
Wie sehr die Projekte unserer Gesellschaft in der Öffentlichkeit beachtet werden, zeigte sich (auch für uns überraschend) an der Reaktion der öffentlichen Medien, indem Presse, Rundfunk und Fernsehen sorgenvoll über die Situation auf der Werft berichteten.

Hilfestellung erhielten wir in dieser Situation kurzfristig durch die „Gemeinnützige Ausbildungs- und Beschäftigungsgesellschaft der Hansestadt Lübeck“ (Gab), die uns zehn Arbeitnehmer zur Fortsetzung der Arbeiten zur Verfügung stellte.

Doch unerwartete Hilfe kam noch von anderer Seite.

Mitglieder, ehemalige ABM-Mitarbeiter und sogar Lübecker, die nicht Mitglieder unseres Vereins sind, meldeten sich spontan zur Mitarbeit auf der Werft, um je nach ihren Möglichkeiten tage- oder auch stundenweise bei der Vollendung der „Lisa von Lübeck“ mit anzupacken. Ebenso kamen Angebote von Firmen, bestimmte Arbeiten bei Bedarf zu übernehmen.

Diese spontane Hilfe, für die ich an dieser Stelle einen besonderen Dank aussprechen möchte, zeigt aber auch, dass wir mit unseren Projekten und Aktivitäten auf einem richtigen Weg sind und dass die „Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck“ keine elitäre Vereinigung ist, sondern vielen Menschen unabhängig von ihrem Status und ihren Möglichkeiten etwas bieten kann.



Stefan Müller
Vorsitzender

Holzschiffe und ihre empfindliche Außenhaut

Alle hölzernen Schiffe, wenn sie nicht gerade formverleimt sind, müssen gut abgedichtet werden. Bei einem kraweel-geplankten Schiff wie unserem Haneschiff mit seiner fast 80 mm starken Außenhaut geschieht dies durch Kalfatern. Das bedeutet, dass sämtliche Fugen



Der Rumpf wird kalfatern

mit Werg (mit Wurzelteer getränkter Hanf) gestopft werden müssen und anschließend mit Teerkitt verfüllt werden. In unserem Fall haben wir bis zum Tiefgang von 3 m die Fugen mit Teerkitt verfüllt und

die Fläche anschließend dreimal geteert. Im Überwasserbereich nehmen wir später normalen Ölkitt. Diese mühsame Arbeit ist bei den Schiffszimmerleuten und Bootsbauern nicht sehr beliebt. Auf den Decks, wo man von oben nach unten schlagen kann, geht es ja noch. Aber ein Schiff muss hauptsächlich von unten abgedichtet werden, und das ist beschwerlich. An unserem Haneschiff wurden 360 kg Werg für ca. 4170 Meter Fugen verarbeitet.



Kalfatern des Hauptdecks

Das Werkzeug dafür wie Kalfathammer, Schöreisen und die verschiedenen Rabatteisen haben wir uns zusammengesammelt und geliehen.

Wenn diese Arbeiten beendet sind, wird das Unterwasserschiff mit Kupfer benagelt, um es vor Bewuchs und Befall zu schützen. In der Wasserwechselzone (Wasserpass) haben wir 1.0 mm und am übrigen Rumpf 0.8 mm starkes

Blech vorgesehen. Wir hoffen, damit dem Wurm „Teredo navalis“ ein Schnäppchen



Der Rumpf wird dreimal geteert

geschlagen zu haben. So kann er unserem Schiff, das wahrscheinlich längere Aufliegezeiten hat, nichts anhaben. Den



Die Kupferplatten werden angenagelt

teuren, ziemlich unwirksamen, Antifouling-Anstrich brauchen wir dann nicht. Außerdem

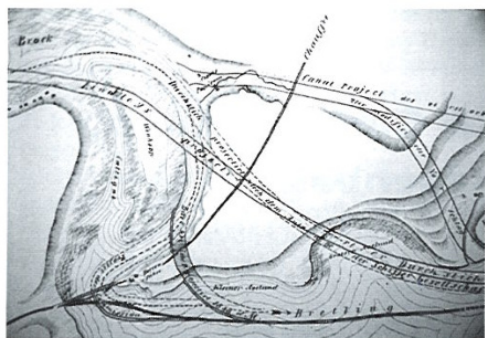
muss das Schiff nicht jährlich ins Dock, um diesen Anstrich zu erneuern. Die „Schiffsbohnmuschel“, von den Frachtschiffen mit dem Ballastwasser in unsere Breiten gebracht, ist in der Regel 3 - 10 cm groß, frisst

sich in alle Hölzer und zerstört nicht nur Pfähle, sondern auch Schiffe. Aber um unsere „Lisa von Lübeck“ macht sie hoffentlich einen großen Bogen.

Heino Scharje

Das Fahrwasser der Trave

Heute ist die Trave zwischen Travemünde und den Lübecker Stadthäfen für Schiffe bis 8,50 m Tiefgang und 200 m Länge befahrbar. Man sieht es dem Fluss kaum an, dass er in den letzten 150 Jahren mehrfach ausgebaggert, verbreitert und begradigt wurde. Teilweise hat man, durch sogenannte Durchstiche, der Trave ein völlig neues Flussbett gegeben. Bei der 1850 bis 1854 durchgeführten ersten großen Travekorrektur schuf man Durchstiche bei der Herrenfähre und dem Stülper Haken. 1882 wurde nach einem Durchstich die Teerhofsinsel geschaffen. 1901 verlegte man das Fahrwasser bei der Herreninsel in seine heutige Lage. Der bisher letzte Ausbau der Trave wurde 1979 abgeschlossen.



Ganz links erkennt man den Verlauf des ursprünglichen Fahrwassers am Breitling (Herrenbrücke), daneben im 90° Bogen ist der 1851 geschaffene Durchstich. In Bildmitte ist Lindleys Projektentwurf von 1840 zu erkennen. Das ist in etwa der heutige, 1901 geschaffene, Traveverlauf.

Zur Hansezeit war die Trave für größere Seeschiffe nicht passierbar. Haupthindernis war dafür die Barre (Sandbank) vor der Travemündung. Noch im Jahre 1815 wurden dort nicht mehr als 2,44 m Wassertiefe gemessen. Bereits im Jahre 1541 wurden sogenannte Schlamm- oder Dreckmühlen eingeführt. Diese mit Menschenkraft betriebenen schwimmenden Eimerkettenbagger, waren jedoch nur in der Lage, im zunehmend verlandenden Breitling, Schlamm aus dem Fahrwasser zu baggern. Die Barre, oder gar gewachsenen Boden, konnten diese hölzernen Bagger nicht beseitigen. Erst 1835, mit Einführung eines 10 PS starken Dampfbaggers, konnte die Wassertiefe auf 3,45 bis 3,74 m spürbar verbessert werden.

In seinem Buch „die Gewässer“, Lübeck 1890, nimmt der damalige Oberbaudirektor Peter Rehder an, dass, aufgrund der natürlichen Wasserverhältnisse, die Trave nie tiefer als 2,5 bis 3,0 m, und die Plate (Barre vor der Travemündung) nicht tiefer als 2,6 m gewesen sein kann - es sei denn, man hätte sie künstlich vertieft. Das scheint jedoch ausgeschlossen, da die bereits erwähnten Schlammmühlen nicht einmal die Wassertiefe im Breitling halten konnten.

So müssen wir davon ausgehen, dass spätestens mit dem Aufkommen der großen Kraweelschiffe im 15. Jh., die Waren überwiegend auf Reede vor Travemünde umgeschlagen wurden. Die Waren wurden mit kleinen Schiffen in den Lübecker Hafen gebracht. Noch 1850 (im Jahr vor der ersten großen Travekorrektur) lag die durchschnittliche Größe der Segelschiffe bei 92 Tonnen Tragfähigkeit. Die Dampfer haben im Durchschnitt 243 Tonnen transportiert. Allerdings war die Trave zu diesem Zeitpunkt bereits auf 3,16 m Wassertiefe ausgebaggert.

Die Segelschiffe wurden an den schmalen Stellen des Flusses von Menschen oder Tieren an einer Trosse vom Ufer aus getreidelt. An Stellen wo das Fahrwasser zu weit entfernt vom Ufer lag, standen Pfähle im Strom. Um die Pfähle wurde, mittels eines Ruderbootes, eine vom Schiff ausgebrachte Trosse gelegt. Diese wurde dann über das Spill (Winde) eingeholt, sodass sich das Schiff mühsam von Pfahl zu Pfahl ziehen konnte. So dauerte eine Fahrt von Travemünde nach Lübeck (oder umgekehrt) oftmals länger als eine Woche. Im Lübecker Hafen lagen die Seeschiffe zur Hansezeit an vier Landungsbrücken-Prähmen. Das waren Schwimmstege, die längs in die

Trave hineinragten. An jedem konnten drei Schiffe liegen - zwei an den Seiten, eines vor Kopf. Bei einer Wasserspiegelbreite des Hafens von 50 m zwischen Alfstraße und Beckergrube ergibt sich eine mögliche Schiffslänge an den Längsseiten der Prähme von ca. 20 m. Bei einer Breite von 60 m, zwischen Beckergrube und Engelsgrube wären es 10 m mehr.

Zusammenfassend sind die Größen der Schiffe, die Lübeck direkt anlaufen konnten, bis in die zweite Hälfte des 19. Jh. sehr bescheiden gewesen. Schiffe von der Größe des „Adler von Lübeck“ werden zu ihrer Zeit niemals die Trave befahren haben. Auch die „Lisa von Lübeck“ - eine relativ kleine Kraweel - konnte wahrscheinlich nur mit einem, für eine minimale Stabilität erforderlichen, Ballastanteil nach Lübeck geschleppt werden. Segeln konnte man mit dieser geringen Ballastierung nicht.

Die Frage ist, wie man die großen, in Lübeck gebauten Schiffe nach dem Stapellauf zur Ostsee verholzt hat, und wo man sie ausrüstete?

Burkhard Bange

Wolfgang Pieldner & Gerhard Philipp **Elektroanlagenbau**

INDUSTRIEMONTAGE
ELEKTROINSTALLATION

SCHALTSCHRANKBAU
SERVICE UND REPARATUR

WOLFGANG PIELDNER
Geschäftsführer

Schwartauer Landstraße 114-118 · 23554 Lübeck
Tel. (04 51) 40 85 02-0 · Fax (04 51) 40 85 02-2

„Zeit-Punkte“ präsentierte drei neue Modelle

Im fünften Arbeitsjahr des Projektes „Zeit-Punkte“ sind neben der „Schiffergesellschaft“, der „Alten Stadtwache“ und dem „Lübecker Hafen um 1200“ drei weitere Modelle entstanden, die in den vergangenen Wochen der Öffentlichkeit präsentiert wurden.

Leider endet damit zunächst einmal die Arbeit in der Werkstatt „Zeit-Punkte“, weil für eine weitere AB-Maßnahme keine Finanzmittel zur Verfügung stehen.

Die Gesellschaft Weltkulturgut sucht nun nach neuen Wegen, das so erfolgreiche und sinnvolle Projekt fortzusetzen. Ob, wie und wann das gelingt ist jedoch derzeit noch völlig offen.

Am 27. Mai 2003 um 11:00 Uhr ist an der Ecke Possahlstraße / Holstentorplatz einiges los. Um eine noch verhüllte Vitrine haben sich zahlreiche Leute versammelt. Es ist wieder ein besonderer Augenblick für die Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck und ihr Projekt „Zeit-Punkte“. Senator Wolfgang Halbedel enthüllt als Pate das Modell „Zweites äußeres Holstentor“ und präsentiert es der Öffentlichkeit.

Vorweggegangen war die Begrüßung der Gäste durch den Vorsitzenden der Gesellschaft, Stefan Müller. Senator Halbedel stellte u.a. fest: Die

Idee, nicht mehr existierende historische Bauwerke als Modell nachzubauen sei bemerkenswert. Dieses Projekt sei ein echter Gewinn für Lübeck, seine Bürger und für die Besucher der Stadt.



Am 17. Juni des Jahres war es dann vor dem Burgtor so weit. Das Modell „Mittleres Burgtor“ wurde am früheren Standort des Originaltores aufgestellt und enthüllt. Diesmal war Lübecks Kultursenatorin Annette Borns als Patin tätig und stellte es der Öffentlichkeit vor. Dabei wies sie in ihrem Grußwort darauf hin: Diese Modelle sind eine tolle Sache, sich mit Lübeck zu identifizieren. Sie, als Neu-Lübeckerin habe die schon aufgestellten Modelle als Anregung betrachtet, sich mit Lübecks Baugeschichte zu beschäftigen.

Natürlich gab es, wie schon bei der Präsentation des „Zweiten äußeren Holstentores“ für alle Anwesenden ein Gläschen Sekt. Um den festlichen Anlass in rechter Weise zu begießen.



Es war schon ein recht bewegender Augenblick, als Stadtpräsident Peter Sünnewald am Donnerstag, den 17. Juli kurz nach elf Uhr das „Äußere Burgtor“ enthüllte, bewegend aber auch, weil damit die fünfjährige Arbeit des Projektes „Zeit-Punkte“ unserer Gesellschaft vorerst ein Ende fand.

Bei seiner kurzen Ansprache hatte der Stadtpräsident das Projekt gelobt: „Die Modelle sind ein Gewinn für Einheimische und Gäste. Hier wird ein Stück altes Lübeck wieder zur Geltung gebracht“. Und er stellte auch den Wert der Arbeit mit jungen Arbeitslosen heraus. Dies sei ein eindrucksvoller Weg, junge Menschen von der Straße zu holen und ihnen Perspektiven für die Zukunft zu eröffnen. Darum wollte er gerne mithelfen, das Projekt wieder aufleben zu lassen.

Zuvor hatte Stefan Müller, der Vorsitzende der „Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V.“, eine stattliche Gästeschar begrüßt. Er stellte die für Lübeck wertvolle Projektarbeit heraus. Die in der Stadt aufgestellten Modelle seien eine Bereicherung für Lübeck. Und die Arbeit in der Werkstatt an der Falkenstraße sei eine höchst sinnvolle Maßnahme, um junge ungelernete Arbeitslose wieder an den Arbeitsmarkt heranzuführen. Daher sei es sinnvoll, die Werkstatt zunächst mit ihrer technischen Einrichtung zu erhalten. Es bestehe die Hoffnung, das Projekt in Kooperation mit anderen Trägern wieder aufleben zu lassen.



Bei aller Wehmut, abgeschlossen wurde die kleine Feier mit einem Gläschen Sekt.

Joc

Sönke Jordt

MASCHINEN- U. SCHWERTRANSPORTE
GmbH



AUTOKRANVERLEIH

Tel.: 0 45 04 / 7 11 24

Fax: 0 45 04 / 7 11 26



ABSCHLEPPUNTERNEHMEN

für LKW und PKW

Tel.: 0 45 04 / 14 80

SCHAFFRAN PROPELLER + SERVICE GmbH

SCHAFFRAN



23560 Lübeck
Bei der Gasanstalt 6-8
Telefon (0451) 5 83 23-0
Telefax (0451) 5 83 23-23

20457 Hamburg
Kamerunweg 10
Telefon (040) 78 62 75
Telefax (040) 78 54 40

E-mail: schaffran-propeller@t-online.de
Internet: www.schaffran-propeller.de

Wir liefern für Schiffsantriebe:

- Komplette Wellenanlagen
- Festpropeller jeder Bauart

Kundendienst:

- Schnelle und sorgfältige Reparatur aller Fabrikate
- Verstellpropeller, Reparatur und Service
- Beratung bei Fragen von Ummotorisierungen, Schiffsänderungen usw.
- Abholung und Rücktransport zu reparierender oder beschädigter Propeller auf Anforderung
- Allgemeiner Maschinenbau
- Dreharbeiten bis 10 m Länge u. Bohrwerksarbeiten



APPARATEBAU NORD G E A H

Blech- und Metallbearbeitung

Von der Konstruktion bis zur Fertigung

Schwartauer Landstr. 114-118

23554 Lübeck

0451 - 4 08 50 40

Schloßnotdienst - preiswert

Ohne wenn
+ aber ...
alle Stadtteile
preiswert!
Seit 17 Jahren
in Lübeck!!!

(04 51) **76 000**

- ◆ Türöffnungen
- ◆ Tresoröffnungen
- ◆ Einbruchschäden
- ◆ Einbruchsicherungen
- ◆ Schließanlagen
- ◆ Absicherung aller Art



Wir sind minutenschnell in allen Stadtteilen, z.B.:

Lübeck Mitte: Königsstraße
St. Lorenz-Süd: Topferweg
St. Lorenz-Nord: Ziegelstraße
Schlutup: Wasloer Straße

Kücknitz: Solmizstraße
Travemünde: Moorredder
St. Jürgen: Ratzeburger Allee
Mettenhof: Skandiaviendamm

Eichholz: Brandenbaumer Landstraße
Moising: Niendorfer Straße
Bad Schwartau: Lutiner Ring
Stockelsdorf: Lehstraße

Schlüsseldienst Schaffrath + HIS GmbH · 23554 Lübeck · Schwartauer Landstr. 118



Gewerbepark Trems

Peter Stelzner

Tremser Grundstücksgesellschaft mbH

Schwartauer Landstraße 114-118 · 23554 Lübeck

Tel. 04 51 / 4 08 21 74 · Fax 04 51 / 4 08 21 75 · Handy 01 72 / 4 12 29 95

Das Porträt

Heute:
Heino Schmarje



Heino Schmarje ist Bootsbauer aus Leidenschaft, obwohl sein erster Berufswunsch Elektriker war.

Er, 1941 in Arnis an der Schlei, Deutschlands kleinster Stadt, geboren, ist schon von Kindesbeinen mit Wasser und Schiffen vertraut. Schließlich bot die Werft und die Bootsvermietung des Großvaters Gelegenheit genug dazu.

In den 50er Jahren zieht die Familie aus beruflichen Gründen, der Vater ist dort als Bootsbaumeister tätig, nach Rendsburg. Da ist es naheliegend, dass auch der junge Heino Schmarje Bootsbauer wird. Er absolviert seine Lehre auf der Kröger-Werft und legt später seine Meisterprüfung ab. Bei Kröger lernt er auch seine Frau Heike kennen. Mit ihr und seinen zwei Kindern verschlägt es die junge Familie nach Lübeck. In Travemünde arbeitet Heino Schmarje zunächst bei HATRA. Später erweitert er seine Fachkunde im Stahlboot-Bau sowie im Kunststoffbau auf der Schlichting-Werft und der Staack-Werft.

Dann ist er für einige Jahre in Hamburg mit dem Schwerpunkt historischer Bootsbau tätig. Für einen passionierten Bootsbauer sicher eine reizvolle Arbeit, die für Heino Schmarje jedoch mit der elenden Fahrerei zwischen Lübeck und Hamburg verbunden ist. Dann aber beginnt der Nachbau eines Hanseschiffes des 15. Jahrhunderts, der „Lisa von Lübeck“.

Spätestens seit dem 1. Juli 1999 ist Heino Schmarje nun ein ganz wichtiger Mann auf der Hanseschiffwerft an der Nordspitze der Wallhalbinsel. Denn an diesen Tage ist der offizielle Start für den Bau des Hanseschiffes. Als Bau-

leiter gibt Heino Schmarje mit dem Spruch: „Legt hin den Kiel, stellt auf den Spant, damit was los ist am Traverand.“, den Startschuss für das große Projekt.

Seitdem ist täglich seine Sach- und Fachkunde gefragt, denn die Mitarbeiter auf der Werft sind zum überwiegenden Teil ungelernete junge Menschen.

Ganz ohne Frage, der Bau der „Lisa von Lübeck“ ist für den Bootsbaumeister Heino Schmarje die letzte große Herausforderung seines langen Berufslebens, und ganz sicher nicht die Kleinste. Denn wenn im kommenden Jahr die Kraweel in den Wind geht, hat er praktisch das Rentenalter erreicht. Das aber wird wohl kein Ruhelager, denn das Schiff braucht in Fahrt und am Liegeplatz Betreuung. Darum endet dieses kleine Porträt auch mit dem Hinweis:

„Heino wi brugt di noch lange Tied“

Joc

Letzte Meldung – Projekt „Zeit-Punkte“ arbeitet wieder

An anderer Stelle dieses Heftes wird über die Präsentation der letzten Modelle des Projektes „Zeit-Punkte“ berichtet. Dabei wurden von allen Rednern bedauert, dass „Zeit-Punkte“ seine Arbeit beendet hat. Diese Nachricht ist nun überholt. Kurz vor Drucklegung von „Blick-Punkte“ kam die überraschende Wende. Die Werkstatt in der Falkenstraße kann ihre Arbeit bis zum 29.02.2004 fortsetzen. Das Arbeitsamt Lübeck hat unerwartet Mittel für eine neue ABM bewilligt.

Auf dem Arbeitsprogramm stehen die Modelle „St. Annen-Kirche“ und „Burgkirche“.

Die Modelle werden unter der Regie der bewährten Anleiter Kessemeier und Thiel gebaut

Joc

Wir sorgen für den Vortrieb

GEMO GMBH

VOLVO PENTA

Vertragshändler
Auf dem Baggersand 17
D-23570 Travemünde
Tel. 0 45 02/48 77
Fax 0 45 02/24 25
www.Gemo-online.de

Aufnahme-Antrag

An die
Gesellschaft Weltkulturgut
Hansestadt Lübeck e.V.
Finkenberg 39

23 558 LÜBECK

Hiermit stelle/n* ich / wir* den Antrag auf Aufnahme in die
Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck
(gemeinnützig) e.V.

als **Einzelmitglied** (Jahresbeitrag EUR 35,- / Schüler, Stud., Wehr-,
Ersatzdienstleist. EUR 17,50)

Name _____ Vorname _____

Geb. am _____ Beruf _____

als **Körperschaftliches Mitglied** (Jahresbeitrag EUR 110,-)

Firma / Verein* _____

Branche _____ Ansprechpartner _____

Anschrift

Straße, Hausnr. _____

PLZ _____ Wohnort / Sitz* _____

Ort _____

Datum _____

* unzutreffendes streichen

(Unterschrift)

Café LENSCHOW



GROSSKÜCHE ESSEN-SERVICE

23568 LÜBECK - TRAVEMÜNDER ALLEE 21
TELEFON 04 51/3 54 47 - FAX 04 51/3 88 12 32

Nachgeforscht:

Die Klosterkirche St. Annen

Im Mai 2003 wurde die neue Kunsthalle als Erweiterungsbau des St. Annen-Museums eröffnet. Errichtet wurde sie auf den Resten der 1843 in Flammen aufgegangenen St. Annenkirche.

Der Kunsthallenbau ist Anlass genug, über die St. Annenkirche zu berichten. Sie entstand im Zusammenhang mit dem Bau des St. Annen-Klosters, das in den Jahren 1502 bis 1515 als Augustinerinnen-Kloster erbaut wurde.

Um schon zu Beginn des Klosterbaues Messen lesen zu können, entstand zunächst eine kleine hölzerne Kapelle. Sodann wurde der Chor der Kirche errichtet und 1508 geweiht. Bei dem nun folgenden Kirchbau entstand eine dreischiffige Hallenkirche mit fünf, durch acht Pfeiler gebildeten Jochen. Dabei waren die letzten beiden Joche des Mittelschiffes durch Rundbögen von den Seitenschiffen getrennt und von einem Lettnerbogen überspannt. Chor und Halle waren durch eine über das Dach hinausragende Schildmauer mit Treppengiebel getrennt.

Der Chor war mit einem Sterngewölbe überwölbt. Die Gewölbe der Seitenschiffe waren vermutlich Kreuzgewölbe. Dagegen war das Mittelschiff von einer hölzernen gebrochenen Holzdecke überwölbt. Das recht steile Satteldach der Kirche war mit Mönch-Nonne-Ziegeln gedeckt. Ein Dachreiter mit Glocke befand sich im vorderen Bereich des Daches.

Die zur St. Annenstraße ausgerichtete Kirchenfassade, deren unterer Teil noch erhalten ist und jetzt den Eingang zur Kunsthalle und zum Museum bildet, weist einige besondere Merkmale auf. Dazu gehört das prächtige spitzbogige Hauptportal aus profiliertem Sandstein. Flankiert ist es von zwei Sandsteinnischen, in denen jetzt die modernen Skulpturen - Adam und Eva - aufgestellt sind. Rechts

neben dem Hauptportal befindet sich ein ebenfalls in Sandstein gefasstes Nebenportal, das bisher den Eingang zum Museum bildete. Eine Besonderheit ist auch der achteckige Treppenturm an der linken Frontseite. In ihm befindet sich eine recht selten vorkommende um eine Spindel angeordnete doppelläufige Wendeltreppe. Die Fassade ist durch waagerechte Hausteinbänder gegliedert. Sie weisen auf niederländische Vorbilder hin.



St. Annenkirche, Ausschnitt aus dem Holzschnitt von Elias Diebel, 1552

Über dem Portalbereich begann eine nicht mehr erhaltene Fassade, die vielfältig durch spitzbogige Fenster, Mauernischen und Blendnischen gegliedert war.

Die kleine Betrachtung gibt nur einen groben Einblick in den Bau der Kirche St. Annen. Dabei wurde völlig auf die Beschreibung der Inneneinrichtung verzichtet, wie auch etwa auf Zahl und Form der Fenster.

Beabsichtigt ist, mit dieser Kurzbeschreibung die Anregung, eigene Nachforschungen anzustellen.

Das Jugendschiff „Johanne“

DMLI - dieses einzigartige Rufzeichen im Seefunk gehört zu dem fast 100 Jahre alten Besanewer „Johanne“. Ewer sind so genannte Plattbodenschiffe, das heißt sie haben einen flachen Rumpf ohne Kiel. Dadurch können sie in Gewässern wie der Nordsee trocken fallen. Das charakteristischste Merkmal eines Ewers sind daher die großen Seitenschwerter. 1905 wurde die „Johanne“ mit der Baunummer 115 in Wewelsfleth bei der Junge-Werft gebaut und ist dann unter dem Namen „Meteor“ als Frachtsegler auf der Nordsee und der Elbe eingesetzt. 1921 wurde sie auf den Namen „Johanne“ umgetauft, den sie bis heute führt. Im Jahre 1937 erhielt sie ihre erste Maschine und wurde



1953, nach dem Entfernen ihrer Masten, zu einem Binnenmotorschiff umgebaut. Als Motorschiff fuhr sie fast 30 Jahre lang, bis sie 1982 in Kellinghusen aufgelegt wurde. 1989 wurde sie vom Landesverband der Arbeiterwohlfahrt (AWO) Schleswig-Holstein erworben und im Rahmen einer ABM in Pinneberg zu einem Jugendsegler umgebaut und zu neuem Leben erweckt.

Seit 1995 liegt das Schiff nun im Lübecker Museumshafen. Hier wurde es überholt, fertig aufgeriggt und segelklar gemacht. Gefahren und betreut wird das Schiff ausschließlich von ehrenamtlichen Helfern, die mit viel Engagement den Gruppen bei Fahrten auf der Ostsee die traditionelle Seemannschaft und das Segeln näher bringen. Neben diesen Erfahrungen sollen die Jugendlichen, die meist aus zerrütteten Familienverhältnissen stammen, auch Teamwork und das Gemeinschaftsgefühl kennen lernen und erleben.

In der Zeit von Anfang Mai bis Ende Oktober ist das Schiff, meist am Wochenende, in der Lübecker Bucht zu sehen. Längere Fahrten, die in der Regel in den Schulferien stattfinden, führen entlang der Ostseeküste unter anderem nach Flensburg, Rostock und Fehmarn aber auch in dänische Gewässer.

Hier noch ein paar Daten zu dem Schiff:

Länge über Alles:	28,75 m	Segelfläche:	220 qm
Breite:	4,9 m	Motor:	100 PS
Tiefgang:	1,6 m	Kojen:	17
Verdrängung:	85 t	Crew:	3-5 Personen

Zu finden ist die Johanne im Internet unter www.johanne.info. Weitere Informationen zur Nutzung des Schiffes für Jugendgruppen erhalten Sie beim AWO Jugendhilfe- und Sozialverband in Lübeck, Tel. 0451-502420

Die „Verkäufer“

Handgeschmiedete Schiffsnägel, Plaketten aus Messing oder Kupfer, Sticker, Buttons, Medaillen aus Meissner Porzellan mit der Silhouette des Hansschiffes, Belegnägel aus dem Holz der „Bürgermeister-Eiche“, Kaffeebecher mit der „Lisa von Lübeck“, all das und manches mehr steht zum Verkauf, wenn die Hansschiffwerft zum Tag der offenen Tür einlädt. An dem Verkaufsstand schlägt die Stunde unserer „Verkäufer“, die mit Schwung versuchen, die Verkaufsartikel an den Mann / die Frau zu bringen.

Fast immer dabei sind Dieter Knabe, Jochen Harder und Fiete Böhmkke. Mit ihren „Überredungskünsten“ überzeugen sie so manchen Interessenten. Dabei ist der Verkaufsstand nicht selten von Neugierigen umlagert.



Dies gilt auch, wenn die „Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V.“ sich bei anderen Gelegenheiten, so auch dem Lübecker Altstadtfest, dem Weihnachtsmarkt im Heilig-Geist-Hospital, dem Klosterfest in Cismar, mit einem Informations- und Verkaufsstand präsentiert.

Alle Überschüsse aus den Verkäufen fließen in die Finanzierung des Hanseschiffes. Und es ist zu vermerken, dass im Laufe der Zeit eine beträchtliche Summe erwirtschaftet werden konnte.

„Blick-Punkte“ hofft, dass die „Aktivisten“ auch in Zukunft dabei sind, wenn der Verein „Verkäufer“ sucht.

Übrigens, weitere Mitstreiter werden gern gesehen!

Joc

sonntags 11³⁰-14³⁰ Uhr

Inkl.: Kaffee satt • Apfel- u. Orangensaft vom Buffett

BR  **NCH**

*ausschlafen und
geniessen*

p.P. EUR 17,- * Kinder bis 6 Jahre frei * 7-12 Jahre EUR 8,50

SCANDIC

**HOTEL
LÜBECK**

Tel. (0451) 370 60
Fax (0451) 370 66 66

23568 Lübeck
Travemünder Allee 3

Ich habe viel gelernt

Zu den jungen Mitarbeitern im Projekt „Zeit-Punkte“ zählte auch der aus dem Kongo stammende Mayenge Nobel Mamiza. Über seine Zeit in der Werkstatt an der Falkenstraße berichtet er:

Gott gibt uns die Seele, aber das Genie müssen wir durch Erziehung bekommen

(Lessing)

Als ich vor 6 Jahren nach Deutschland kam, habe ich mir oft die Frage gestellt, ob ich die Sprache je lernen kann, ob ich mit den Sitten, den Gebräuchen und der Kultur zurecht kommen werde.

Also habe ich im August 97 in der Volkshochschule angefangen „Deutsch als Fremdsprache“ zu lernen.

Am Anfang war es für mich schwierig mich in dem neuen Kulturkreis zurechtzufinden, aber durch die

Verbesserung meiner Sprachkenntnisse und den Kontakt mit „Leidensgenossen“ wurde es mir von Tag zu Tag einfacher mich zu integrieren und mich in dem neuen Land wohl zu fühlen.

Die Arbeit bei dem Projekt „Zeit-Punkte“ der „Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V.“ war sehr wichtig für mich.

Zum einen hatte ich sehr intensiven Kontakt zu meinen Kollegen, zum anderen konnte ich durch meine Kreativität und

meinem handwerklichen Geschick, sowie durch die ersten Modellbauten genug Erfahrung sammeln, um ein eigenes Projekt (Die Stadtwache an der Parade von 1748) entwickeln und verwirklichen zu können.

Bei dieser Aufgabe erhielt ich wertvolle

Unterstützung von den beiden Anleitern Herrn Kessemeier und Herrn Thiel für

Holz/Metall-Modellbau und es war für mich wichtig, das wir gemeinsam, auch mit den anderen Mitar-

beitern, Problemlösungen erarbeitet und umgesetzt haben.

Diese positiven Erfahrungen die ich in den 2 Jahren im Projekt „Zeit-Punkte“ gesammelt habe, werden mir immer in Erinnerung bleiben.

In diesem Zusammenhang danke ich auch unserem Sozialpädagogen Herrn Greßmann für die persönliche Beratung und Betreuung, unserer Sekretärin Frau Baehr und dem Projektleiter Herrn Kaufner.



Unser Gewandschneider im Lübschen Hansevolk

„Ob Gugel, Hose oder Wams, Fiete kann's“

Seit 1998 ist die historisch aktive Gruppe „Lübsches Hansevolk“ ein Projekt unseres Vereins. Überraschend erklärten 15 Mitglieder dieser Gruppe Ende des Jahres 2000 ihren Austritt. Sie wollten einen eigenen Verein gründen..

Wir, das „Lübsche Hansevolk“, bedauerten diesen Schritt. Doch es sollte ein neuer Anfang sein! Bereits im darauffolgenden Jahr 2001 wuchs unsere Gruppe um viele neue Mitglieder, so dass wir wieder mit voller Stärke am

Lübecker Volksfestumzug 2001 und am 22. Klosterfest in Cismar teilnehmen konnten. Auch danach fehlte es nicht an bereitwilligen Teilnehmern, sondern an Möglichkeiten, kurzfristig genügend Gewänder und

Accessoires zu nähen. Das änderte sich schlagartig im Jahre 2002. Bei einem Gespräch stellte sich heraus, das Fiete Böhmké, ständiger Gast am Stammtisch „An der Planke“ ein gelernter Schneider ist.

Nach seiner Schneiderlehre, die er auf Wunsch seiner Eltern absolvierte, wechselte er in die Musikbranche. Das war schon

immer sein Traum. Nachdem er genügend Kenntnisse in Trompete, Schlagzeug und Bass erworben hatte, spielte er mit zwei weiteren Musikern auf Feiern und Veranstaltungen, bis das Trio ein Engagement auf

einem Kreuzfahrtschiff erhielt. 11 Jahre lang, bis zu Fietes Ruhestand, unterhielten sie das Publikum mit ihrer Musik.

Doch so ganz konnte er das

Nähen nicht lassen. Seine Familie wurde von ihm mit selbstgenähter Kleidung versorgt, aber das füllte ihn nicht aus. So ließ er sich schnell von unserem Projekt überzeugen, wurde Mitglied in unserem Verein und näht jetzt mit Begeisterung Gewänder, Kopfbedeckungen, Taschen und andere nützliche Utensilien.



Fiete (ganz rechts) und seine Models

Wir wünschen ihm und uns auch weiterhin viel Spaß und Frohsinn im „Lübschen Hansevolk“!
Fiete bleib gesund und munter!

Heike Schmarje

YACHTA

Yachtausrüstung Lübeck

An der Untertrave 71 · 23552 Lübeck · www.yachta.de
Tel. (04 51) 3 98 27 70 · Fax (04 51) 3 98 27 71



*Ihr Ausrüster am
Oldtimerhafen!*

Maritimes Lexikon

Das kleine maritime Lexikon beendet mit dieser fünften Folge die Beschreibung mittelalterlicher Schiffstypen.

In der nächsten Folge von „Blick-Punkte“ gibt es Erläuterungen zu verschiedenen Formen von Segeln.

Karavelle

Kraweelschiffstyp (davon ist auch der Name abgeleitet), der im 13. Jahrhundert als einmastiges Fischerboot mit Lateinersegel im Portugiesischen Raum nachgewiesen ist und im 14. Jahrhundert als Zweimaster sowie später mit drei Masten lateinergetakelt zum Einsatz kam.

Pleyte

Küstenfrachtsegler, wahrscheinlich niederländischer Herkunft. Seit dem 13. Jahrhundert als Binnenschiff überliefert. In der Hansezeit schwerfälliges, einmastiges, aber seetüchtiges Frachtschiff, das im 15. Jahrhundert eine Tragfähigkeit bis zu 80 Lasten erreichte (einen einheitlichen Lastbegriff hat es mit Sicherheit nicht gegeben, als Faustregel wird eine Last auf zwei Tonnen umgerechnet). In hansischen Flottenverbänden wurde die Pleyte als Hilfs- und Transportschiff verwendet.

Schnigge

Kleiner Frachtsegler. In der Hansezeit relativ schnelles Segelschiff, das hauptsächlich in der Küstenschifffahrt und zu Kontrollzwecken in Häfen und auf den Zufahrten eingesetzt wurde. Die Entwicklung der Schnigge, die in der Überlieferung auch als Schnikke beziehungsweise Snigge oder Snegge bezeichnet

wird, lässt sich bis in das 10. Jahrhundert zurückverfolgen. Sie ist wahrscheinlich skandinavischen Ursprungs. Auch die Schnigge ging den Weg vom seitengesteuerten offenen Segelboot zum manövrierfähigen heckgesteuerten Hochseesegler. Sie war ein geklinkertes Schiff und führte einen Mast. Waren Schnigge und Schute zunächst annähernd gleiche Schiffe, so wurde die Schute zum Kleintransporter und Leichter, die Schnigge aber zu einer Art Schnellsegler entwickelt. Nach Überlieferungen könnte die Schnigge mit einem Gaffel- bzw. Schratsegel und Stagfock getakelt gewesen sein. Wobei seit dem Ende des 15. Jahrhunderts die Schnigge auch mit Sprietgaffelsegel getakelt sein konnte. Nach anfänglich 3 bis 5 Lasten Tragfähigkeit erreichten die Schniggen im Laufe der hansischen Seefahrtsgeschichte eine Tragfähigkeit von 30 bis 50 Lasten.

Schute

Küstensegler. In der Hanse vor allem als Kleintransporter beziehungsweise Leichter (Transportschiff mit geringem Tiefgang, das zum Entladen der tiefgehenden Hochseeschiffe bestimmt war) eingesetzt. Die Schute erreichte eine Tragfähigkeit von bis zu 30 Lasten.

Neue Mitglieder – Herzlich willkommen

Auch in den vergangenen Monaten haben eine ganze Reihe von Bürgern ihr Interesse an der Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck bekundet und um Aufnahme in den Verein nachgesucht. Als neue Mitglieder begrüßen wir:

Karl-Friedrich Lamm
Hans Werner Heidel
Werner Plath
Henning Johannsen
Christa Gössel

Helmut Haber
Isaburga Weber
Peter Luckmann
Siegmond Falck

Dr. Rudolf Gössel
Vera Schulz
Klaus Wilms
Christa Lehnert

Und als körperschaftliches Mitglied:

Tembo – Medienbüro Holmar Knoerzer

BESTATTUNGS-VORSORGE



Eigene Trauerhalle

Das ist Vorsorge schon zu Lebzeiten.
Damit die Hinterbliebenen nicht in ihrer Trauer allein gelassen werden.
Fragen Sie uns,
wir beraten Sie gerne.

Unsere Filialen:

Friedhofsallee 112

Lübeck-Moisling
Niendorfer Str. 50-56

Kücknitz, Solmitzstr. 13

Kaufhof, Marliring 70/72



schäfer & co
Bestattungsgesellschaft

Balauerföhr 9 - 23552 Lübeck
Tel. 79 81 00 - Fax 7 27 77

Internet: www.bestattungsgesellschaft-schaefer.de



DEKRA

DEKRA Akademie GmbH

Bei der Gasanstalt 14-16

23560 Lübeck

Tel. 0451/4 84 25-0

BERATEN.INTEGRIEREN.QUALIFIZIEREN

Transport-Logistik:	vom Fahrsicherheitstraining bis zur Gefahrgutbeauftragten Schulung
Lager-Logistik:	von der Ausbildung zum Gabelstaplerfahrer bis zur Fachkraft für Lagerwirtschaft
Handwerk:	vom Seminar für Bediener von Baumaschinen bis zum Baugeräteführer

Anschriften:

Gesellschaft Weltkulturgut
Hansestadt Lübeck e.V.
Finkenberg 39
23558 Lübeck

Gesellschaft Weltkulturgut
Hansestadt Lübeck e.V.
Werkstatt „Zeitpunkte“
Falkenstr. 56
23564 Lübeck
Tel.: 0451-388 18 66
Fax.: 0451-388 19 93

Spendenkonto:
Sparkasse zu Lübeck
BLZ 230 501 01
Kto. Nr. 1 053 917

Gesellschaft Weltkulturgut
Hansestadt Lübeck e.V.
Hanseschiffwerft
Willy-Brandt-Allee 19
(Wallhalbinsel)
23554 Lübeck
Tel.: 0451-7 98 28 39
Fax.: 0451-7 98 28 57

Internet:
<http://www.weltkulturgut-luebeck.de>
email:
weltkulturgut@edvchl.de

Vereinskonto:
Sparkasse zu Lübeck
BLZ 230 501 01
Kto. Nr. 1 009 240

(Spendenbescheinigung wird unaufgefordert
übersandt. Bitte volle Anschrift angeben.)



**Energie und Wasser
Lübeck**

Eine starke Energie für Lübeck

**Strom
Gas
Wasser
Wärme**

Service-Line: 0180-222 888 0
Moislinger Allee 9 • 23547 Lübeck

Finanzgruppe

www.sparkasse-luebeck.de

**SELBST BEI UNS KANN ES MANCHMAL
LÄNGER DAUERN,
BIS SIE DRANKOMMEN.**



Sparkasse zu Lübeck

Nichts ist bequemer als seine Sparkasse direkt um die Ecke zu haben. Außer Sie nutzen jetzt unser Onlinebanking. Damit können Sie Ihre Geldangelegenheiten schnell und sicher von zu Hause aus erledigen. Fragen Sie uns einfach. Wenn's um Geld geht – Sparkasse