

Blick-Punkte



Informationen der
Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck
(gemeinnützig) e. V.



Vom Baum zum fertigen Mast ...

Barkasse SW 2, ein Projekt des Vereins Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V.



Individuelle Barkassenfahrten

um Lübeck und in angrenzende Gewässer wie z.B. in den
Elbe-Lübeck-Kanal mit Schleuse, in die Trave Richtung Hamberge
oder in Richtung Travemünde.

Nähere Informationen im Werftbüro

März - Sept. dienstags bis donnerstags 9:00 Uhr bis 13:00 Uhr

Okt. - Feb. dienstags 9:00 Uhr bis 13:00 Uhr

Telefon Nr. 0451-798 27 40

oder

direkt beim Projektleiter Barkasse, Herrn Wolfgang Hohlwein,

Telefon Nr. 0451-89 73 774

Mobil: 0152-082 555 01

Impressum: *Blick-Punkte*

Informationen der „Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V.“

Redaktion und Satz: Heike Schmarje

Fotos: H.-J. Wulff, H. Heuer, P. Hecht,
H. Schmarje

Redaktionsmitglieder: Christa Adam, Prof. Dr. mult. Eike Lehmann, Heino Schmarje

Anzeigen: Heino Schmarje

Druck: Buch- und Offsetdruckerei Taubert KG

Der Vorstand:

1. Vorsitzender: Prof. Dr. mult. Eike Lehmann

Stellvertr. Vorsitzende: Horst Ramczyk, Hans Heuer,

Finanzverwalter: Harry Müller, **Schriftführerin:** Heike Schmarje

Zur Sache

Die Lisa von Lübeck hat einen neuen Großmast. Von berufener Seite wird im inneren des Heftes vom Bau und Einbau des Mastes berichtet. Es war auf vielerlei Art und Weise ein ganz besonderes Ereignis und verdient daher auch eine besondere Beachtung.

Zunächst bedurfte es einer mehrjährigen Planung und Vorbereitung. Eine geeignete Douglasie der notwendigen Größe zu beschaffen und nach Lübeck zu bringen ist schon eine besondere Aktion. Mit der finanziellen Unterstützung durch die Lisa Dräger Stiftung und mit Hilfe von Marianne Dräger, war schon mal das finanzielle Gelingen der Aktion gesichert. Aus einem Baum einen Mast dieser Größe zu bauen, erfordert neben fachlichem Können die Mitwirkung vieler aktiver Mitglieder. Es war schon bemerkenswert zu sehen, mit welchem Eifer die Jungen und Mädchen der Jugendbauhütte unverdrossen unter Anleitung erfahrener oder auch weniger erfahrener Mitglieder wochenlang an dem Mast gearbeitet haben.

Als kooperatives Mitglied unserer Gesellschaft bieten wir eine Zusammenarbeit der Jugendbauhütte an, die sich für beide Seiten erfolgreich entwickelt hat und auch weiter geführt werden soll. Die gemeinsame Arbeit in der Werft, das Abtakeln und Ziehen des alten und das Auftakeln und Setzen des neuen Mastes, in einer kürzeren Zeit, als geplant, ist eine wirklich bewundernswerte Gemeinschaftsarbeit vieler, an der die Jugendbauhütte großen Anteil hat.

Neben der Freude ein anspruchsvolles Werk zu schaffen entsteht aber noch mehr, was ebenso wichtig ist. Es entsteht ein Gemeinschaftsgefühl in dem jeder seine fachlichen Fähigkeiten gewürdigt und anerkannt sehen kann. Jede Funktion in unserem Verein, ob nautischer, handwerklicher oder in organisatorischer Art und Weise ist gleichwertig

und gleichwertig und verdient, entsprechend gewürdigt zu werden. Das schließt natürlich auch den Vorstand der Gesellschaft mit ein. Der Vorstand kann nur erfolgreich sein, wenn Loyalität, Vertrauen, Großzügigkeit und Fairness sowohl von den Mitgliedern als auch von Seiten des Vorstands selbst praktiziert wird. Unser Erfolg beruht auf diesen Prinzipien aber auch auf dem Fleiß unserer Aktiven.

Um eine grobe Vorstellung von dem Umfang der geleisteten Arbeit für die Gesellschaft zu bekommen, sind wenige Zahlen genannt. Wir haben insgesamt etwa 2700 Tagewerke unterschiedlicher Anzahl von Stunden jährlich geleistet. Rechnet man nur für jeden Aktiven fünf Stunden pro Tagewerk, dann kommt man auf 13 500 Stunden. Diese Stunden mit ca. € 30,0 vergütet, bedeutet, dass wir in Geld € 400 000,- ehrenamtliche Tätigkeiten pro Jahr leisten. Natürlich ist das eine Zahlenspielerei, macht aber deutlich welche Bedeutung die Ehrenamtlichkeit für unsere Gesellschaft hat. Daher ist eine eigene kleine Werft die Voraussetzung für unsere Existenz als Verein. Wir brauchen diese Werft nicht nur zur Instandsetzung unserer Lisa von Lübeck und der Barkasse SW 2, sondern auch als Magazin, zur Schulung und Verwaltung unserer diversen anderen Aufgaben, z.B. der Instandsetzung der Modelle in unseren Vitrinen, die im Übrigen auch eine gute Werbung für uns sind. Vielleicht gelingt es uns ja den Bau weiterer Modelle wieder aufleben zu lassen.

Als Vorsitzender der Gesellschaft erlaube ich mir nach nunmehr 10 Jähriger Amtstätigkeit festzustellen, dass der zweifellos großartige Erfolg unserer Gesellschaft auf der ehrenamtlichen Arbeit unserer Mitglieder beruht. Ich hoffe sehr, dass 2018 ebenfalls ein erfolgreiches Jahr für unsere Gesellschaft wird.

Prof. Dr. mult. Eike Lehmann

Das Goldstück unter dem Mast

Als die Schiffe noch aus Holz gebaut wurden, war es Sitte beim Mastsetzen eine Goldmünze unter den oder die Masten zu legen. Wann genau ein solcher Brauch sich bei uns eingebürgert hat, ist nicht bekannt. Es ist aber sicher schon viele Jahrhunderte praktiziert worden.

Auch war es Sache des Reeders oder Schiffers mit einem solchen Zeichen auf glückhafte Reisen zu hoffen. Es war nicht nur beim Bau von Schiffen in Deutschland üblich, sondern in ganz Skandinavien und vermutlich auch bei den großen Seefahrtnationen. In der Form einer Glücksmünze in der Mastspur, lässt sich der Brauch durch Wrackfunde bis in die Zeit der Antike zurückverfolgen, wie Marsden vermutet. Selbst in der heutigen rationalen Welt bekannte sich Dominique Wavre, eine bekannte Teilnehmerin am Barcelona World Race dazu, durch eine wertvolle Münze unter ihrem Mast auf eine glückliche Reise zu setzen.

In der Literatur wird gelegentlich von diesem Brauch berichtet. So beschreibt der Volkskundler Wolfgang Rudolf von dem Schiffbau-

meister Krüger, der auf Rügen in Seedorf eine Werft für hölzerne Schiffe in der dritten Generation bis 1911 betrieben hat, dass er pflegte die Schiffer zu fragen: „*Hest du ook ees'n Goldstück unner'n Mast leggt?*“.

Schiffszimmermann Albert Kliesow, der mehr als vierzig Jahre auf der Werft Krügers gearbeitet hat, erzählte offenbar ganz gerne: „*Bi de Bark hebb'en's unner all der Masten ingelsche Guldstück unnerleggt. Bi de Schuners un Jaljassen (Galeasse) läch miehrt dütschet or dän'geld unner. Äwers dat bleew dor nich unner!*“ Breites Grienien seliger Erinnerung. Kurz bevor der Mast in die Spur gesetzt wurde, hatten daneben zwei, drei Zimmerleute Posten gefasst, „*de haald'n sick dat Gelt rut. Dor wadd Brannntwien för köfft!!!*“.

Sehr ähnlich berichtet der bekannte Seeschriftsteller Kapt. Fred Schmidt über die Sitte eine Goldmünze unter den Mast zu legen, als Zeichen des erhofften Glücks für ein Schiff. Das Erstaunen so manchen Seemanns ist groß gewesen. Dass im Fall eines neuen Mastes die erhoffte Goldmünze nicht zu finden gewesen sei, scheint durchaus häufiger vorgekommen zu sein.

Der Beweis, dass alle unsere Mitglieder vertrauensvoll sind, ist offensichtlich, da die Münzen unter dem Großmast der Lisa von Lübeck alle noch da waren. Den Nachweis, dass diese eines Tages, wenn ein neuer Mast notwendig wird, ebenfalls noch da sind überlassen wir gerne einem fernen Chronisten.

Eike Lehmann

¹ Peter R. V. Marsden: *The Luck Coins in Ships*. In: *The Mariner's Mirror*. Vol. 51, Nr. 1. Cambridge University Press, London, New York Februar 1965, S. 33/34.

² Rudolf, W.: *Die Insel der Schiffer*, Hinstorff, Rostock, 2000.

³ Schmidt, F.: *Von den Brächen der Seeleute*, Verlag Die Brigantine, Hans Dulk, Hamburg, 196

Der neue Großmast der „Lisa von Lübeck“

Im Herbst 2014 wurde der Großmast der „Lisa“ eingerüstet, um ihn zu lackieren. Beim Anschleifen der Oberfläche fiel auf, dass einige Stellen, verteilt über den gesamten Mast, weich waren. Es wurde entschieden, die weichen Stellen auszuspunden, das heißt, durch gesundes Holz zu ersetzen. Diese Maßnahme kann natürlich nicht beliebig fortgesetzt werden. In Gesprächen mit unserem Vorsitzenden Eike Lehmann wurde entschieden, ein neuer Mast muss her.

Diese Entscheidung setzte eine Fülle von Maßnahmen in Bewegung, und die Finanzierung musste auch noch geregelt werden. Marianne Dräger als 1. Vorsitzende der Lisa-Dräger-Stiftung erfuhr von dem neuen Mastprojekt und konnte spontan 12.000,- € zusagen. Diese Summe kam als Ersatz für Blumenspenden anlässlich der Trauerfeier von Lisa Dräger zusammen.

Jetzt tauchten viele Fragen auf. Woher bekommt man eine gerade gewachsene Douglasie, die mindestens einen 25 Meter langen, brauchbaren Stamm hat? Wer hat einen auf 25 Meter verlängerbaren Tieflader und transportiert den Stamm zur Werft an den Behnkai, damit man ihn dort ins Wasser legen kann als Vorbereitung zur Trocknung? Wer erteilt uns die Genehmigung, den langen Baum für ca. ein Jahr schwimmend in der Trave zu lagern? Alle Fragen konnten von den ehrenamtlich tätigen Vereinsmitgliedern erfolgreich abgearbeitet werden.

Am 25. März 2015 war es so weit. Der 25 Meter lange und 12,0 t schwere Baumstamm wurde mitten in der Nacht auf dem Behnkai angeliefert und dort in die Trave gehoben. Es tauchte die Frage auf, wo kann der zukünftige Mast wettergeschützt bearbeitet werden? Wird er von der Länge her in den Schuppen D wirklich hinein passen? 30 cm mussten abge-

schnitten werden, dann klappte es. Durch die ausgebauten Fenster hinter der Schiebetür wurde der schwere Stamm mit Hilfe eines Autokranes in die Halle geschoben. Und dann kam der glückliche Umstand, dass die Jugendbauhütte unter der Leitung von Eric Janssen, die zu dieser Zeit auch Schuppen D als Werkstatt für die Jugendlichen nutzten, auf unseren Verein zukam und ihre Hilfe an der Mastfertigung anbot. Gerne nahm der Verein dieses Angebot an.

Weil der Mast die volle Hallenbreite einnahm, teilte er die Werkstatt in zwei Teile. Ein Übergang musste geschaffen werden. Eine eiligst angefertigte Holzterrasse ermöglichte die Querung des Stammes.

Fast ein Jahr lang widmeten sich die engagierten männlichen und auch weiblichen Jugendlichen mit Begeisterung der Mastfertigung.

Es erfüllte sie mit Stolz, an diesem Projekt mitarbeiten zu dürfen. An vier Tagen in der Woche waren sie mit viel Elan dabei, genauso wie die Ehrenamtler des Vereins, die über diesen Zeitraum an mindestens zwei Tagen in der Woche ihre Arbeitskraft zur Verfügung stellten. Zuerst wurde der Stamm mit einer speziellen Kettensäge zum Vierkant und anschließend zum Achtkant gesägt. Danach begann die anstrengende Hobelei.

Nachdem der Mast fertig gehobelt und geschliffen war, mussten ca. 40 qm Oberfläche noch gründlich geölt und lackiert werden. Das geht am besten mit einem Handfeger, was mir nicht so recht abgenommen wurde. Aber es funktionierte. Nun war der Zeitpunkt gekommen, den Mastwechsel terminlich zu planen. Die letzte gebuchte Fahrt der „Lisa“ war am 07. Okt. 2017.

Am 18. Oktober sollte der alte Großmast mit Hilfe von zwei großen Spezialkränen gezogen werden.

Gleichzeitig sollte auch die Barkasse SW2 aus ihrem Element gehoben werden, damit der Rumpf überholt werden kann (neue Anstriche). Um den Mast abzunehmen muss nicht nur das stehende Gut gelöst werden, ebenso wichtig, wenn nicht noch wichtiger ist das Abklemmen der Elektrik. Hans-Jürgen Wulff und Christian Gärtner haben diesen Part übernommen und erfolgreich abgeschlossen.

Es war zu befürchten, dass der Mast mit einem Ruck den Mastfuß verlässt, zurückfedert und dabei großen Schaden anrichtet. Die Lösung war, ihn mit einer Winde aus der Mastspur zu heben. Es gelang und so konnte der Mast ohne

Spuren zu hinterlassen aus dem Schiff gehoben werden. Der gezogene Mast wurde vor dem Schiff an den Behnkai gelegt. Anschließend holte man den neuen Mast aus Schuppen D und legte ihn parallel daneben.

Jetzt konnte umgerüstet werden. Das Rigg wurde von dem alten Mast abgenommen und zur Überholung in die Halle gebracht. Nun konnte man aus der Nähe erkennen, was 13 Jahre Sonne, Wind und Wetter angerichtet hatten. Fast alle Weblein mussten nachgeknotet werden. Viele freiwillige Mitglieder machten sich unter der Führung von Rüdiger Behrmann, Björn Schütt und Klaus Küster gewissenhaft an die Arbeit. Weil so viele Vereinsmitglieder dabei geholfen haben, konnte die geplante neue Mastsetzung um eine Woche vorgezogen werden, nämlich auf den 08. Nov. 2017.

Wieder wurden zwei Spezialkräne gebucht. Die Vorankündigung in den LN sorgte dafür, dass viele Neugierige und Interessierte sich zu diesem besonderen Ereignis am frühen Morgen einfanden.

Als erstes setzte ein Kran die überholte Barkasse SW 2 wieder in ihr Element. In der Zeit, in der sich der Kran neu positionierte hielt Heike Schmarje eine kurze Ansprache, die von einem Posaunensolo von Dietrich Schröter eingeleitet wurde. Eine ganz besondere Stimmung erfüllte die Anwesenden.

Jetzt kam der fertiggestellte Mast an die Reihe. Zwei Kräne waren notwendig, um den Mast einzusetzen. Der eine Kran richtete ihn auf, damit der größere Kran ihn auf das Schiff heben konnte.

gegossen worden. Alle Glücksbringer des alten Mastes, die gespendete Goldmünze der Sparkasse zu Lübeck sowie die Euro- und DM-Münzen wurden nun wieder im heißen Rindertalg eingebettet.

Er positionierte ihn über der Decksöffnung, um ihn dann im Schleichgang in die vorbereitete Mastspur abzusenken. Diese war zuvor mit erwärmtem flüssigem Rindertalg aus-

Mit dem Aufstellen ist der Mastwechsel noch nicht abgeschlossen, denn nach dem verkeilen im Hauptdeck folgen noch viele Arbeitsschritte. Bis zum Probesekeln im April sollte aber alles fertig sein.

Heino Schmarje



Seit 1995

Planenmacherei

Jan Bentfeldt

Wir fertigen und reparieren für:
Gewerbe - Privat - Hobby - Freizeit

| | |
|---|--|
| <p>LKW-PKW-Anhänger- Containerplanen Bootsabdeckungen Zelte Planen für Seefahrt Landwirtschaft Schausteller Einsatzzwecke (Gartenmöbel, Geräte, Maschinen)</p> | <p>Sonnensegel Markisenbespannungen Poolabdeckungen Pavillondächer Terrassen- Carportseitenteile Hauben für viele</p> |
|---|--|

Wilhelm-Maybach-Str. 10 • 23617 Stockelsdorf

Telefon: 04 51 / 49 16 10 • Fax: 04 51 / 8 09 04 53

email: info@planenmacherei.de

www.planenmacherei.de

Das Porträt

Marianne Dräger wurde 1954 in Lübeck geboren. Sie wuchs zusammen mit drei Geschwistern in Lübeck am Finkenberg auf und besuchte zuerst die Luther-Volksschule und danach das neu-sprachliche Carl-

Jacob-Burckhard-Gymnasium in der Ziegelstraße.

1975 begann sie ein dreijähriges Studium an der Fachhochschule für Wirtschaft in West-Berlin und erwarb dort den Abschluß zur Dipl.-Betriebswirtin (FH). Einige Jahre war sie als Assistentin der Geschäftsleitung in der Firma Graphische Werkstätten in Lübeck tätig. Sie entschied sich dann aber doch, mehr in Richtung Naturheilkunde zu gehen und in Hamburg die Ausbildung zur Heilpraktikerin zu machen. Nach Hospitationen bei diversen Heilpraktikern in Lübeck und Hamburg, eröffnete sie 1994 in der Königstraße eine eigene Naturheilpraxis mit den Schwerpunkten Biochemie und Fußreflexzonentherapie.

Eine ergänzende Ausbildung zur Tanztherapeutin und Tanzpädagogin der Methode Heilende Kräfte im Tanz (HkiT) befähigte sie, als selbständige Kursleiterin in Lübeck zu wirken.

Im Jahr 2000 zog es Marianne dann aber nach Ligurien, genauer nach Ventimiglia.

Dort setzte sie ihr Wirken als Kursleiterin für Tanztherapie und Tanzpädagogik HkiT - zuerst mit deutschen Frauen, später mit italienischen Frauen, fort. Sie bot in Ventimiglia für Deutsche und Italienische Frauen auch Workshops zum Thema Heilung des Inneren Künstlerkindes an, zusammen mit dem Buch „Der Weg des Künstlers“ von Julia Cameron.

Danach folgten einige Jahre freiberufliche Tätigkeit als Tanzpädagogin und Gymnastik-

lehrerin für Seniorinnen ab 50 plus im italienischem Fitnessstudio Personal Trainer. 2009 kam Marianne zurück in ihre Heimatstadt Lübeck.

Sie ließ sich zur Seniorenassistentin Plöner Modell weiterbilden und widmete sich der Betreuung ihrer Mutter Lisa wie auch anderer Senioren in Lübeck. In diese Zeit fiel auch ihre Leidenschaft, die Vergangenheit in Büchern festhalten zu wollen und brachte im Jahr 2007 zusammen mit dem Autor Hans-Werner Rickert, Groß Niendorf, die Chronik von Gut Nütschau heraus.

Im Jahre 2009 folgte die Herausgabe des Buches „Sonder in Oldesloe“ über ihre Vorfahren, die Papiermüllerfamilie Sonder in Bad Oldesloe, gemeinsam mit der österreichischen Autorin Susanne Krejsa.

2012 erschien im Jetztzeit Verlag Hamburg ihr erstes selbst verfasstes Hörbuch „Drei Reisen zum Inneren Kind“.

2016 gab sie bei Wachholtz Murmann Publishers Hamburg/Kiel mit mehreren Autoren zusammen das Buch über die Entstehungsgeschichte und den Bau der Kraweel Lisa von Lübeck heraus.

2017 folgte die notwendig gewordene, erweiterte und überarbeitete zweite Auflage des vergriffenen Buches Gut Nütschau.

Seit 2009 betreut sie die Lisa Dräger Stiftung, die ihre Mutter im Jahr 2009 gegründet hat, u.a. um der Kraweel ein möglichst langes Leben zu ermöglichen. Im Jahre 2017 sind RA Jan Winter, Marianne Dräger, Burkhard Roß, Henning Biermann und Matthias Dräger aktiv im Vorstand für die Stiftung tätig.

2011 kam Marianne in Kontakt mit dem Thema Achtsamkeit, dessen vielschichtige Inhalte ihr Leben von Grund auf veränderte. Sie ließ sich zur MBSR-Lehrerin ausbilden und gibt seit 2014 Kurse und Meditationsabende in Nütschau.

Marianne Dräger / Heike Schmarje

SCHAFFRAN



Wir liefern für Schiffsantriebe:

- Komplette Wellenanlagen
- Festpropeller jeder Bauart
- Verstellpropeller

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 16 m Länge und Bohrwerksarbeiten

SCHAFFRAN PROPELLER + SERVICE GmbH

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

REPARATURWERKSTATT HAMBURG

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

E-Mail: info@schaffran-propeller.de · Internet: www.schaffran-propeller.de

Mein erstes Jahr in der GWHL e.V.

oder

Bericht eines Neulings

Genau genommen beginne ich jetzt, da ich das aufschreibe, schon mit einer kleinen Flunkerei, denn mein erstes Jahr ist in Wahrheit noch nicht ganz vollendet, aber andererseits hat sich schon so viel angesammelt, dass es locker für einen Jahresrückblick reicht.

Anfangen hat alles mit einem ganz harmlosen „Komm’ doch mal vorbei und schau Dir an, ob das etwas für dich wäre“. Also schaute ich, obgleich mir alles, was mit „Verein“ zu tun hat, bisher im Grunde eher verdächtig erschienen war (ich sehe mich weniger als Eigenbrötler, eher als nordisch-einzelgängerisch veranlagt), und nachdem ich geschaut hatte und von meiner (angeblich) besseren Hälfte ermuntert worden war, habe ich den Schritt getan: Unterschrift auf dem Anmeldeformular. So ergatterte ich denn die Mitgliedsnummer 885!

Sogleich erhielt ich mein „Lehrbuch“, die Segelanweisung „Lisa von Lübeck“. Bis zur Seite 13 (Decksplan des laufenden Guts) vorgedrungen, dachte ich voller Schrecken: „Das begreifst und behältst du nie! Gordinge, Geitau, Taljen, Brassens und ...und ...und“.

Ich, die Landratte, die vom Windsurfen man gerade zwei Taue und einige wenige Knoten kannte, sollte jetzt lernen, auf einem traditionellen Segelschiff von Nutzen zu sein! Und dann die Arbeits-Dienstage in der Werft. Wür-

den die „Erfahrungen“ als Laien-Heimwerker von irgendwelchem Belang sein? Nun ja..

Beim Betreten der Halle sticht ins Auge ein Riesenbaum, der von einer Querseite bis zur anderen den Raum vollständig füllt, ein richtiger Baum mit Rinde dran! Ich höre, das solle ein neuer Hauptmast werden. Ich habe keine Vorstellung davon, wie das gehen soll. Ich beschränke mich - jedenfalls zunächst - auf die einfacheren Hilfsdienste, die so mancher aus seiner Lehrzeit kennen mag: Späne fegen, Kaffeebecher tragen, abwaschen und so weiter. Aber mit der Zeit „darf“ ich dann auch mal einen Akkuschauber in die Hand nehmen, einen Elektrohobel benutzen, Astlöcher und die entsprechenden Stopfen ausbohren und einleimen, sodass ich das Gefühl bekomme, nützlich sein zu können.

Aus hier nicht näher zu beschreibenden Gründen ist ein Flaggenstock zu fertigen, 240 cm lang, in der Mitte etwas stärker als an den Enden. Der Rohling wird zugesägt (4-Kant natürlich) und ich nehme das Stück - damit ich nicht nur dienstags das Teil bearbeiten kann - mit nach Hause und hobele und schleife und hobele und schleife und hobele und schleife bis tatsächlich etwas hinlänglich Rundes entstanden ist. Wow!

Fazit: Nach knapp einem Jahr fühle ich mich dem Team in der Halle zugehörig, zumal ich die meisten nun auch mit ihren Namen ansprechen kann - hat auch ’ne Weile gedauert! Und vielleicht noch etwas: Meine bereits erwähnte bessere Hälfte geht grundsätzlich davon aus (und richtet ihre „Termine“ ein), dass ich dienstags weg („wech“) bin. Bin ich auch!

Vor der Praxis liegt bekanntlich die Theorie. Brav (wie alle anderen Neulinge) nehme ich an den Einführungsveranstaltungen teil. Als wichtig sind mir in Erinnerung die Einweisungen zum Brandschutz (auch in Praxis in der

Seefahrtsschule auf dem Priwall) und dem Mann-über-Bord-Manöver. Ich erhalte einen Eindruck davon, dass das Fahren mit dem Schiff mehr ist als an Bord gehen, ablegen, losfahren und irgendwo ankommen. So steht dann die erste Trainingsfahrt bevor. Oh Schreck: mit Übernachtung an Bord! Mit 10, 12 anderen älteren Herrschaften im „Laderaum“ ist Im-Takt-Schnarchen angesagt, mindestens zu befürchten. Ich werde wahrscheinlich kräftig dazu beitragen. Na gut, aber ein Schlafsack muss her! Bereitwillig besorgt von wem? Die bessere Hälfte, man kennt sie schon, tut das Notwendige. Sie tut Alles, um mich loszuwerden - warum nur? Ich unterstelle aber nichts!

Und dann geht's los! Geöffnete Warburg-Brücke passiert, und dann Trave, Richtung Travemünde. Ach, beinahe hätte ich's vergessen, muss ja auf die diversen Dienstpläne gucken: Sicherheitsrolle, Manöverstationen, Rudergängerliste.

Manöverstationen: irgendein Tau soll ich beim Segelsetzen und bergen bedienen, Gording 1 Backbord. Na wenigstens weiß ich, was Backbord ist, aber Gording 1? Mal wen fragen, ah ja, das ist es also, muss ich mir merken!

Rudergängerliste: Tatsächlich stehe ich drauf und ich weiß auch schon, wo das Rad ist! Geht wohl wie beim Auto, wenigstens so ähnlich. Wird schon klappen, irgendwie. Irgendwo auf der Trave (vielleicht einem „harmlosen“ Stück) bin ich dann dran.

Es fügt sich Alles - nach gehöriger Übung.

Auch an die Arbeiten auf den verschiedenen

Manöverstationen gewöhnt man sich allmählich, auch weil man stets benötigte Hilfe bekommt. Ich kenne jetzt alle (!) Gordinge persönlich, und die Geitaue und die Achterspring, die ich jetzt endlich auch ohne unbeabsichtigtes Durchrutschen zu beherrschen scheine. Auf der Trainingsfahrt wird auch ein MüB-Manöver gefahren, erfolgreich beendet. Einfach weil's mir (noch?) Spaß macht, nehme ich an so vielen Einzelfahrten wie möglich teil, und das wird auch solange ich kann so bleiben. Erfreuliche Kontakte mit Gästen, auch im Souvenirverkauf, tragen zu den guten Erinnerungen bei, auch wenn „Gästefahrt“ oft bedeutet: Getränke und Catering-Behälter schleppen, Leergut entsorgen und Rein-Schiff machen, also insgesamt eher Lästiges zu bearbeiten. Unser Lohn, wenn die Gäste dankbar und fröhlich von Bord gehen. Herausragend aus dem „Tagesgeschäft“ dann die Langfahrten, die für die Landratte doch immer noch ein Abenteuer darstellen! Highlight: Wache von 4:00 bis 8:00!

Meine erste Langfahrt: Hansetage in Kampen. Was auf dieser Reise vorgefallen ist, ist hinlänglich bekannt und muss hier nicht weiter beschrieben werden.

Trotz des Abbruchs hat diese Fahrt bei mir einen bleibenden und durchaus nicht negativen Eindruck hinterlassen.

Meine zweite und vorläufig letzte Langfahrt geht zum „Seglarträff“ nach Stralsund. Unvergesslich, wie nach ruhiger Fahrt endlich das Leuchtfeuer Dornbusch und dann die Kontur der Insel Hiddensee in Sicht kommt. Wir fahren ein in den Gellenstrom, jene enge Fahrinne nach Stralsund hinein. Einige Gästefahrten, besonders die mit geladenen Gästen der Störtebeker-Brauerei (deren Gastfreundschaft wir so gut wie allabendlich genießen durften) unter den Rügenbrücken hindurch in den Bodden hinein und ja, klar, auch wieder hinaus sind mir in schöner Erinnerung. Alles in Allem eine gelungene Fahrt!

Hans-J. Mauersberger

Ein höchst interessanter Stammtisch

Beim ersten Stammtisch am 11. Januar des Jahres 2018 an Bord der Lisa von Lübeck hatten wir den Genuss eines amüsanten Vortrages von Sigurd Seiboth über „3000 Jahre Seefahrt“. Eine Menge Seemannsgarn und Lebenserfahrung, aber auch einige wichtige Dinge der Seemannschaft, geschickt in Fragen gekleidet, machten dem Publikum klar, dass die Seefahrt eine komplizierte Angelegenheit sein kann. Die praktische Frage der Geschwindigkeitsmessung brachte der Vortragende ins Gespräch.

Wie wird eigentlich die Geschwindigkeit eines Schiffes durchs Wasser gemessen? Man benötigt die Zeit, in der man die Geschwindigkeit messen will und die Messdistanz. Diese wird in der Seefahrt in Bruchteilen des Erdumfangs in Seemeilen (sm) definiert. Der ist heute in 360 Längengraden zu jeweils 60 Minuten aufgeteilt. Die Erde ist zwar nicht exakt rund. Bequemer Weise hat man aber den Umfang mit 40 000 km festgelegt. (Es gab auch Kompassse, die in 400 Grad eingeteilt waren, die sich aber nicht durchgesetzt haben). Ein Grad entspricht also $40\,000/360 = 111,11$ km. Damit ist eine Meridianminute $111,11/60 = 1,852$ km oder 1852 m lang und wird als Seemeile (sm) bezeichnet. Eine Meridiansekunde ist daher $1852/60 = 30,87$ m. Den 60. Teil einer Meridiansekunde nennt man Meridiantertie also $1852/(60 \times 60) = 0,514$ m. Läuft ein Schiff also in einer Stunde 1sm, dann läuft es in einer Sekunde eine sog. Meridiantertie. Das ist sehr bequem, denn man legt also in einer Stunde ebenso viele Seemeilen zurück wie es in einer Sekunde Meridiantertien durchläuft.

Nun kann man sich Marken seitlich an der Reeling anbringen z.B. 10 oder 20 Meridiantertien. Sodann wirft man weit vorne in Lee ein Stück Holz oder Ähnliches ins Wasser und misst die Zeit, die das Stück Holz zunächst die vordere und dann die hintere Marke einer Meridiantertie passiert. Die Anzahl der

passierten Meridiantertien geteilt durch die gemessene Zeit in Sekunden ergibt die Geschwindigkeit, die man auch als Knoten (kn) bezeichnet. Es gilt also:

Nach dem gleichen Prinzip hat man viele Jahrzehnte mit dem Handlog die Geschwindigkeit gemessen. Die Markierung auf der Logleine durch Knoten (Daher der Name Knoten für die Geschwindigkeit) ist willkürlich mit 14 Meridiantertien festgelegt. D.h. $14 \times 0,514 = 7,2$ m. Da die Leine durchhängt sind die Knoten um $1/20$ enger gesetzt.

Klassisches Handlog

Meist lässt man das Logscheit eine Schiffslänge vorlaufen, um so eine Verfälschung durch den Nachstrom auszuschließen. Die Genauigkeit des Handlogs ist sehr anhängig von der Feuchtigkeit der Logleine und daher nicht genauer, als das Reelinglog.

Über Grund die Geschwindigkeit zu messen, ist relativ einfach und wird heute mit GPS (Global Positioning System) in großer Genauigkeit angeboten.

Eike Lehmann

Catering LENSCHOW

GROSSKÜCHE · ESSEN-SERVICE

Wir kochen für jung und alt, für jeden Anlass.
Für Kitas, Schulen, Kirchengemeinden und
soziale Einrichtungen.

Selbstverständlich kocht unsere Gourmetküche
auch für Ihre besondere Feier,
z.B. Kindtaufe, Konfirmationen,
Geburtstagsfeier, Hochzeitsfeier, Jubiläen oder
Betriebsfeiern jeglicher Art.

Unsere Küche kocht auch für Ihre Feier an
Sonn- und Feiertagen.

Lassen Sie sich von unserem
Catering Lenschow-Team gerne beraten,
oder informieren Sie sich
auf unserer Homepage.

Ringstraße 24 | 23923 Selmsdorf-Schlutup
Tel.: 03 88 23 / 539 90 | Fax: 03 88 23 / 53 99 29
www.lenschow-catering.de

Was war los im Verein?

Umbauten in Schuppen D.

Die Jugendbauhütte musste ihre Büro- und Werkstatt Räume in der Dankwartsgrube verlassen und suchte dringend ein neues Zuhause. Weil unsere Werkstatt schon längere Zeit auch von der Jugendbauhütte genutzt wird, lag es nahe, auch die Büroräume in Schuppen D unterzubringen. Die Lösung: ehemalige Toilettenräume in ein Büro zu verwandeln. Dieses bedurfte großer Anstrengungen. Eric Janssen mit seinem Team hat Großes geleistet.

Kurz aufgezählt: Neue Räume für das Hansenvolk schaffen, Umkleideraum für Vereinsmitglieder neu gestalten, Umzug des Bord-Shops in Container (Sperlingslust), Toilettencontainer zerlegen, Wände, Türen, Fußboden nach vorher angefertigtem Plan in Leichtbauweise erstellen. In die Giebelwand drei Fenster nach altem Muster einbauen.

Es sind gemütliche Räume geworden, in denen man sich wohlfühlen kann. Eine Elektro-Installation war natürlich auch nötig. Stromzähler, Steckdosen, Lichtschalter und Kabel für das Internet hat Vereinsmitglied Burkhard Zessin mit Erfolg verlegt.

Heino Schmarje

37. Internationaler Hansetag in Kampen

Die Ausfahrt der „Lisa von Lübeck“ nach Kampen aus Anlass des 37. Internationalen Hansetages war durch die Havarie auf der Kanalreedee vor Brunsbüttel gescheitert. Trotzdem machten sich vier aktive Mitglieder der Gesellschaft mit dem Auto auf den Weg nach Kampen.

Unsere holländischen Freunde waren natürlich sehr enttäuscht, dass die „Lisa“ nicht am Hansetag teilnehmen konnte, die Freude über unsere Ankunft war dann doch groß. Wir wurden herzlich aufgenommen.

Rechtzeitig zur Eröffnung des Hansetages traf auch die „Wisseмара“ in Kampen ein und wurde mit Salutböllern freudig begrüßt. An

allen Tagen trugen die Mitglieder der Besatzungen und auch wir die mittelalterliche Gewandung.

Die gesamte Altstadt war eine große Fußgängerzone, die Stände der 90 teilnehmenden Städte füllten die Straßen. Eine große schwimmende Bühne, flankiert von zwei großen Segelschiffen, lag auf der Ijssel. Hier gab es täglich viele musikalische und tänzerische Darbietungen der Gäste aus den angereisten Städten. Auf der anderen Seite der Stadt, den Wallanlagen, präsentierte sich ein Feldlager der Ritter und Söldner, dazwischen hatten die mittelalterlichen Handwerker ihre Stände aufgebaut. Das Feldlager und die Stände fanden großes Interesse.

In den Wallanlagen vor den erhaltenen Stadt-toren wurde täglich eine Schlacht der Ritter und Söldner nachgestellt. Die Geschichte besagt, dass hier die Kamper Bürger eine Plünderung des Herzog von Gelderland am 25. Juni 1427 vereitelt haben. Mit viel Geschrei und Pulverdampf gingen die Kamper als Sieger vom Feld.

Am letzten Tag konnten wir noch den Bürgermeister Bort Koelewijn begrüßen und uns für die gelungenen Hansetage bedanken.

An dieser Stelle möchten wir uns nochmals bei den Freunden der Stichting Kamper Kogge und der Crew der „Wisseмара“ für ihre Aufnahme und Gastfreundlichkeit bedanken.

Auf ein Wiedersehen zum diesjährigen Hansetag in Rostock.

Hans Heuer

Koggendisch in Ueckermünde

Am 2. Dezember 2017 trafen sich die Vereine des Koggendisch in Ueckermünde an Bord der neuen Kogge „UCRA“. Die „Ubena von Bremen“ hat am Treffen nicht teilgenommen. Es war ein harmonisches Treffen, jeder Sprecher der Vereine berichtete vom Ablauf des vergangenen Jahres und gaben einen Ausblick auf das kommende Jahr: Die „Ubena von Bremen“ und die „Kieler Kogge“ haben Verpflichtungen zur Kieler Woche, die „Wissemara“, die „Kamper Kogge“ und die „Lisa von Lübeck“ werden sich zum Hansetag in Rostock wieder treffen. Die Teilnahme der „Ucra“ am Hansetag war zurzeit noch ungewiss, man arbeitet an der Teilnahme. „Lisa von Lübeck“ und die „Ubena von Bremen“ werden sich wohl zum Hafengeburtstag in Hamburg wieder sehen. Während des Treffens wurde von allen Vereinen beschlossen und bestätigt, jeder Verein wird Mitglied bei den anderen Vereinen, ohne finanzielle Belastung. Hierdurch soll der Zusammenhalt gestärkt werden. Das nächste Zusammentreffen wird in Kiel stattfinden.

Barkasse SW 2

Nach dem Totalausfall der Barkasse im Jahre 2016, das Ritzel vom Anlasser und der Zahnkranz waren defekt, konnte im Frühjahr 2017 nach umfangreichen Reparaturen die SW 2 wieder in die Saison starten. Die Barkasse war gut ausgebucht. Aber nach einigen Fahrten stellten wir dann fest, dass die Geschwindigkeiten mit 4-5 Knoten nicht so der Hit waren. Das hatte dann zur Folge, dass wir die Touren nach Travemünde nicht annehmen konnten.

Bei dieser Geschwindigkeit sowie Wind und Strom auf der Trave gegen an, würde die Fahrt sich von der Zeit fast verdoppeln. Aber das tat den Buchungen keinen Abbruch.

Im Oktober sollte der Großmast der „Lisa von Lübeck“ ausgewechselt werden. Das war die Chance die Barkasse aus dem Wasser zu nehmen und an Land zusetzen. Hier wurden

dann die Ursachen unserer geringen Geschwindigkeit festgestellt. Starker Bewuchs am Unterwasserschiff und am Propeller.

Während die Wanten von dem Großmast der „Lisa“ in die Halle gelegt wurden, damit im Trockenen die Takelarbeiten durchgeführt werden konnten, mussten Wolfgang Hohlwein und Dieter Ohage bei Wind und Regen das Unterwasserschiff sowie den Propeller vom Bewuchs befreien. Anschließend konnte das gesamte Schiff neu gestrichen werden. Dadurch war es natürlich auch notwendig, die Schriftzüge zu erneuern.

Aber die Arbeit machte sich bezahlt. Nachdem die Barkasse wieder ins Wasser kam, wurden bei der ersten Probefahrt vernünftige Geschwindigkeiten gemessen. Die Barkasse lief jetzt wieder sieben Knoten.

Da die Trave noch eisfrei war, konnte die letzte Tour der Barkasse sogar noch im Dezember stattfinden.

*Max (Wolfgang Hohlwein)
Rüdiger Behrmann*

Dank der guten Beziehungen unseres Vorsitzenden Eike Lehmann zur Nobiskrug-Werft in Rendsburg hat diese kostenfrei einen Anker für die „Lisa von Lübeck“ nach unseren Angaben gebaut und geliefert. Jetzt muss für diesen Anker an Bord ein geeigneter Platz gefunden werden, damit er als Reserveanker dienen kann. Die „Stolperfalle“ Stockanker auf dem Achterdeck kann nun entfernt werden.

Konstruktion historischer Holzschiffe in Ägypten

Seit Urzeiten haben Menschen, um auf dem Wasser sich bewegen zu können, Holz unterschiedlichster Art und Bearbeitung verwendet. Von dem eigentlichen Holzschiffbau spricht man aber erst seit der Antike. Nicht zuletzt, weil man seit dieser Zeit zahlreiche Abbildungen und Artefakte gefunden hat.

So gab es z.B. im alten Ägypten schon einen hochentwickelten Boots- bzw. Schiffbau im sog. Alten Reich, welches von 2700 bis 2250 v. Chr., bestand. Am Fußende der Pyramide des Pharaos Cheops hat man 1954, in einer sorgfältig abgedichteten Grube, eines seiner zerlegten Totenbarken gefunden, in mehrjähriger Arbeit komplett wieder zusammengebaut und am Fuß der Cheops Pyramide in einem eigens gebauten Museumsgebäude aufgestellt. Pharao Cheops regierte vermutlich etwa von 2620 bis 2580 v. Chr.. Ganz sicher ist man sich aber nicht. Es ist daher das älteste im Original erhaltene Schiff, welches wir z. Z. kennen.

Das Totenschiff des Pharaos Cheops ist 43,4 m lang und hat eine Breite von 5,9 m. Es besitzt eine Wasserverdrängung von 40t. Das Schiff ist vermutlich kurz nach dem Tod des Pharaos um 2580 gebaut worden.

Holzkonstruktion der Cheops Barke

Das Schiff ist aus Zedernholz aus dem Libanon krawel beplankt. Die Planken sind 130 und 140 mm dick. Die Zapfen 1 sind aus Maulbeerfeigenholz. Die Planken 2 werden durch kräftige Seile, die nicht durch die Außenfläche der Planken geführt sind, miteinander verschnürt. Dabei werden schmale halbkreisförmige Nahtleisten 3 mit eingebunden, sodass keine Kalfaterung notwendig ist. Zwei Seitenbalken 8 und ein durch Stützen 5 abgestützter Mittelbalken 6 verleihen der Barke eine ausreichende Längsfestigkeit. Bodenwrangen 4 geben dem Rumpf Querfestigkeit. Die Decksbalken 7 sind in Nuten auf den Seitenstringern eingelassen.

Plankenstoß

Das Königsschiff des Pharaos Cheops

¹ Jenkins, N.: Das Schiff in der Wüste, Umschau Verlag, Frankfurt a. M., 1980.

Die Planken selbst sind teilweise bis 14 m lang. Die Plankenstöße sind S-förmig miteinander verhakt und durch Laschen gesichert. Das Schiff dokumentiert überzeugend den hohen Stand der Bautechnik im alten Ägypten. Zweifellos ist die Bauart der Cheops Barke sehr aufwendig, sodass man für kleinere Fahrzeuge sicher eine einfachere Bauart bevorzugt hat.

Der Fund der Boote von Dashur 1893 an der Pyramide des Pharao Sesotris III, der in der Zeit von 1882 bis 1842 v. Chr. regierte, war insofern eine Sensation, als man auf Grund dieses Fundes annahm, dass die alten Ägypter keine Spanten gekannt haben, was dann nach der Ausgrabung der Cheops Barke widerlegt worden ist, wenn man die Bodenwrangen der Cheops Barke auch als Spanten ansieht. Zwei dieser Dashur-Boote stehen heute im Museum in Kairo. Die Boote sind ca. 10 m lang, 2,45 m breit und haben eine Seitenhöhe von 1,2 m. Die Wasserverdrängung auf einem Tiefgang von 0,7 m ist ca. 5 t. Die Plankendicke ist nach Hausen¹ 63 mm und durch Zapfen fixiert. Auf der Innenseite sind die Planken durch schwalbenschwanzartige Verbindungselemente miteinander verbunden. Das Boot besaß Decksbalken, die mit Zapfen zur Außenhaut verbunden sind und ein festes Deck. Außerdem im mittleren Bereich eine Verstärkung in Form seitlicher Wegerungen.

*Boot von Dashur mit schwalbenschwanzartigen
Verbindungselementen der Planken*

Man kann gut die Zapfen im Querschnitt erkennen

Aus vielen Abbildungen in den Tempeln und Grabstätten sind unterschiedlichste Segel- und Ruderfahrzeuge bekannt. Da aber bisher keinerlei Artefakte bekannt sind, aus denen man zuverlässige Informationen über den eigentlichen Holzbau entnehmen kann, wird hier auf eine Darstellung verzichtet und auf die einschlägige Literatur verwiesen.

Eike Lehmann

¹ Hausen, J.: Schiffbau in der Antike, Koehler, Herford, 1979.

¹ Landström, B.: Die Schiffe der Pharaonen, Bertelsmann, 1970.

BUCH- UND

OFFSETDRUCKEREI

DIGITALDRUCK

GROSSFORMATDRUCK

BANNERDRUCK

LAYOUT & SATZ

PAPIERVERARBEITUNG

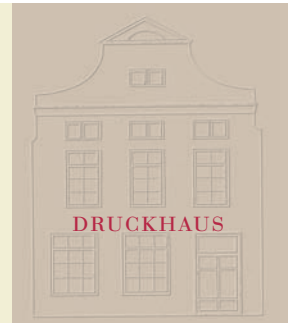
T_D
TAUBERT^KG

23552 Lübeck - Dankwartsgrube 13

Tel. 0451 / 7 71 82

Fax 0451 / 70 68 15

info@druckerei-taubert.com



Neue Mitglieder

Wir begrüßen ganz herzlich unsere neuen Mitglieder

902 Rona Schulz
903 Thomas Schulz
904 Ruth Rudnik

905 Hans Baumgarten
906 Jutta Kapfer

Mitfahren mit der „Lisa“ leicht gemacht

Wer an einer Mitfahrgelegenheit interessiert ist, kann sich für eine Einzelfahrt unter folgender Telefonnummer anmelden:

0451-79 82 740. Den Fahrtenkalender mit den verschiedenen Terminen findet man im Internet unter: www.hanseschiff-luebeck.de/Hanseschiff/Termine.

Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e. V.

Postanschrift:

Willy-Brandt-Allee 19
(Nördliche Wallhalbinsel)
23554 Lübeck

Telefon: 0451-79 82 740

Fax: 0451-79 82 857

Internet:

www.weltkulturgut-luebeck.de
oder
www.hanseschiff-luebeck.de

E-Mail:

kontor@hanseschiff-luebeck.de

Vereinskonto:

Sparkasse zu Lübeck

IBAN: DE 63 2305 0101 0001 0092 40 - BIC: NOLADE21SPL

(Spendenbescheinigungen werden unaufgefordert übersandt. Bitte volle Anschrift angeben)

Geschäftszeiten Werftbüro: März - Sept. dienstags **bis** donnerstags **9:00** Uhr bis **13:00** Uhr
Okt. - Feb. dienstags **9:00** Uhr bis **13:00** Uhr

Dort sind auch Karten für die Einzelfahrten erhältlich

Die Finanzverwalter haben folgende Bitte an die Mitglieder:

Wenn sich Konten- oder Adressenänderungen ergeben haben, sind diese bitte unverzüglich schriftlich oder telefonisch dem Verein mitzuteilen.

Tel. 0451-79 82 740 - Adresse: Siehe „Postanschrift“ auf dieser Seite.



BESTATTUNGS-VORSORGE

schäfer & co
Bestattungsgesellschaft

23552 Lübeck · Balauerfohr 9
Tel. 79 81 00 · Fax 7 27 77
www.schaefer-co.de



AUFNAHME-ANTRAG

Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V.

Mitgliedsnummer _____ Eintrittsdatum _____

(wird vom Verein ausgefüllt)

Der Unterzeichnete erklärt hiermit seinen Beitritt in die „Gesellschaft Weltkulturgut e.V.“ und erkennt durch seine Unterschrift dessen Satzung an.

Name, Vorname / Firma _____

Straße / Hausnummer _____

PLZ / Ort _____

Geburtsdatum _____

Telefon / Mobil _____

Beruf _____

E-Mail _____

Ausbildung / Studium bis (Datum) _____

Bitte Nachweis beifügen!

JAHRESBEITRÄGE

EINZELMITGLIED

einschl. Kinder bis 16 J.

35 €

SCHÜLER & STUDENTEN

17,50 €

FÖRDERMITGLIED

110 €

FAMILIEN

einschl. Kinder bis 16 Lj.

60 €

Ort, Datum

Unterschrift (bei Minderjährigen gesetzl. Vertreter)

Erteilung einer **Einzugsermächtigung** und eines **SEPA-Lastschriftmandats**.

Die Entrichtung des Beitrages erfolgt durch Bankeinzug regelmäßig im April jeden Jahres.

Zahlungsempfänger:

Gesellschaft Weltkulturgut, Hansestadt Lübeck e.V.

Gläubiger-Identifikationsnummer:

DE 42 ZZZ00000177402

Mandatsreferenz:

(wird separat mitgeteilt)

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die "Gesellschaft Weltkulturgut e.V.", Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der „Gesellschaft Weltkulturgut e.V.“ von meinem Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Name, Vorname / Firma des Kontoinhabers * _____

Straße / Hausnummer / PLZ / Ort * _____

BIC _____ IBAN _____

Ort, Datum

Unterschrift (bei Minderjährigen gesetzl. Vertreter)

* Falls abweichend vom obigen Mitglied

Entdecke die Welt der Störtebeker Brauspezialitäten!



Störtebeker
BRAUSPEZIALITÄTEN

**PROBIER
KISTE** ★NEU★

| Menge | Sorte |
|-------|-------------------------|
| 1x | Atlantik-Ale o.s.t. |
| 1x | Regen-Weizen o.s.t. |
| 1x | Stark-Bier o.s.t. |
| 1x | Keller-Bier 1402 o.s.t. |

Weltweit prämierte Braukunst.

Entdecke die Welt der Brauspezialitäten mit der **Störtebeker Probierkiste**: 4 verschiedene **Bierstile**, von feinherb-weich über stürmisch frisch-herb bis hin zu malzig-röstig. Ein einzigartiges Genusserlebnis.

www.stoertebeker.com



Störtebeker
BRAUSPEZIALITÄTEN

13

SORTEN
ONLINE ENTDECKEN