

Blick-Punkte



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



Rustikale Sitzbank

aus Abschnitten des neuen Mastes der „Lisa von Lübeck“

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 Scharje

Fotos: Marianne Dräger, H.-J. Wulff,
H. Scharje, I. Ewert

Redaktionsmitglieder: Marianne Dräger, Prof. Dr. mult. Eike Lehmann †, Heino Scharje

Anzeigen: Heino Scharje

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:** Antje Berlau

*Menschen, die wir lieben, bleiben für immer,
denn sie hinterlassen ihre Spuren in unseren Herzen*

Prof. Dr. mult.

Eike Lehmann



Diese Seite gehört traditionsgemäß dem 1. Vorsitzenden der Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck. Hier informiert er die Mitglieder über Vereinsleben, Ereignisse, Zukunftspläne usw. die den Verein betreffen.

In diesem Heft ist es leider etwas anders. Eike Lehmann, unser Vorsitzender, hat die Augen für immer geschlossen. Das hat uns doch alle sehr betroffen gemacht.

Es war zwar lange bekannt, dass Eike an einer unheilbaren Krankheit gelitten hat, aber trotzdem waren wir erschüttert, als wir von seinem Tod erfuhren. Eike hat unserem Verein sehr viel Positives vermittelt. Sein großer Wunsch war immer, dass unter den Mitgliedern, die jede Woche in der Werkstatt arbeiten oder als Besatzung die „Lisa“ fahren, Harmonie herrschte. Wenn seine Zeit es erlaubte, kam er regelmäßig zur Werft, um zu sehen, ob es irgendwelche Probleme gab oder ob alles gut läuft.

Sein fachliches Wissen war für den Bau der „Lisa“ und im Nachhinein auch für die Instandhaltung von großer Bedeutung. Seine Argumente hatten immer Gewicht.

Er hat sich sehr dafür engagiert, dass der Verein den Schuppen D und die Freifläche davor auf der Nördlichen Wallhalbinsel weiterhin nutzen kann. Er plante als weiteres

schiffbauliches Projekt den Nachbau einer Kollerup Kogge. Es interessierten ihn die Segeleigenschaften dieses Schiffstyps.

Da er selbst ein gelernter Handwerker war und erst später sein Studium als Schiffbauingenieur absolvierte, wusste er auch immer genau worum es bei vielen Arbeiten ging, nicht nur bei Schiffen.

Das Projekt historischer Keller, was von der Jugendbauhütte auf den Freiflächen bearbeitet wurde, war auch für ihn von besonderer Bedeutung.

Gemeinsam mit der Jugendbauhütte und dem Lübecker Hansevolk wollte er das historische Geschehen in der Hansestadt zeigen. Ihm lag viel an einer guten Zusammenarbeit mit der Jugendbauhütte und begrüßte es sehr, als diese in Schuppen D ein Büro einrichteten.

Lieber Eike, Dein letzter Wunsch, dass Dein Sarg auf der Werft gebaut werden sollte, hat allen gezeigt, wie sehr Du Dein Herz an den Verein verloren hast. Es musste nicht lange nach Helfern dafür gesucht werden. Schnell kam die Idee, ein Stück historisches Holz zu verwenden. So wurde der Sarg aus dem Fußende des einstigen „Lisa“-Großmastes gefertigt.

Ein Kommentar war immer wieder zu hören:

Wir hätten lieber etwas anderes für Eike gebaut.

Heike Schmarje

Das Boot von Kollerup

Projekt für einen Nachbau

Einleitung

Das Europäische Hansemuseum in Lübeck zeigt u.a. eine mittelalterliche Hafenkulisse, mit dem Vorderteil der Nachbildung eines frühen skandinavischen Handelsschiffes, welches nach dem Fundort als Boot von Kollerup bezeichnet wird. Da die gefundenen Teile der Kollerup-Kogge eingelagert worden sind, ohne dass eine Rekonstruktion dieses Fundes bisher erfolgt ist, soll hier geprüft werden, ob ein Nachbau durch die Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck wünschenswerte Erkenntnisse bringen kann.

Zunächst erhebt sich welche historischen Fragen können durch einen Nachbau, d. h. experimentell, untersucht werden und sind zu klären. Zunächst ist auffallend, dass das Boot von Kollerup offensichtlich nur einen, relativ weit vorne angeordneten Mast besaß und damit die Frage der Eigenschaft „am Wind zu segeln“ überhaupt möglich ist, denn die Voraussetzung für die Fähigkeit am Wind zu segeln ist, dass der Segelschwerpunkt und der Schwerpunkt des Widerstandes im Wasser einigermaßen übereinander liegen sollten, um eine Luv- bzw. Leegierigkeit durch das Ruder und die Segelstellung noch ausgleichen zu können. Die Anordnung des Ruders am Heck oder als Seiteneruder hat dabei einen entscheidenden Einfluss.

Denkt man an die sog. Wikingerboote mit ihrem fast mittig angeordneten Mast, dann wird klar, dass man auch mit einem Seiteneruder ganz vernünftig am Wind segeln kann. Wir wissen auf Grund der Segelversuche mit der Lisa von Lübeck, dass man mit einem einzelnen Rahsegel bis 60° an den Wind gehen kann, und dass dabei eine Fock und ein Besan die Luv- bzw. Leegierigkeit ausgleichen kann. Es erscheint daher einen Versuch wert zu sei, die Segeleigenschaften des Bootes von Kollerup experimentell zu untersuchen.

Datierung

Die dendrochronologischen Untersuchungen haben gezeigt, dass die Eichen für den Bau nach 1153 gefällt worden sind. Da man davon ausgehen kann, dass die Bäume schon bald nach dem Fällen zu Planken verarbeitet worden sind, erfolgte der Bau schon am Ende des 12. Jahrhunderts. Die Planken sind durch tangentielle Spaltung hergestellt worden.

Beschreibung des Bootes von Kollerup

*Rekonstruktion des Bootes von Kollerup
mit Heckruder*

*Rekonstruktion des Bootes von
Kollerup mit Ruder*

Die Hauptabmessungen sind etwa 21,00 m Lü A und Breite 4,80 m. Setzt man Lpp mit 20,0 m, dann ergibt sich ein L/B von 4,2. Da die oberen Teile des Wrackfundes nicht mehr vorhanden sind, ist eine Bestimmung des Tiefganges schon schwierig. Westphal schätzt 1,2-1,4 m, was einem B/T von 4-3,4 entspricht. Die Seitenhöhe mittschiffs wird mit 2,2 m geschätzt. Die Tragfähigkeit wird von Ole

¹ Westphal, V., Logbuch 35. Jg 1990, H.3, S. 103

Crumlin-Pedersen mit ca. 30 t angegeben. Das Boot von Kollerup besitzt einen flachen krawelbeplankten Boden mit einer verstärkten Kielplanke. Die Dicke der Beplankung ist 5 cm und verjüngt sich nach vorne und nach hinten auf 4 cm. Die einzelnen Planken bestehen meist aus drei Teilen. Im Mittschiffsbereich von einer Länge von ca. 8-10 m und im Vorschiff zwischen 3,5 und 6,5 m.

Wrackfund des Bootes von Kollerup

Bei dem Boot ist deutlich ein offener Laderaumbereich in der Mitte des Fahrzeuges und ein gedeckter Vor- und Achterteil zu erkennen. Die Bodenspanten (Bodenwrangen) sind im Laderaumbereich verstärkt ausgeführt und als sehr kräftig anzusprechen. Die meisten Bodenwrangen sind 15-20 cm hoch und 20 bis 40 cm breit. Der Abstand im Laderaumbereich ist ca. 25 cm (Mallkante 65 cm) und den Enden ca. 50cm (Mallkante ca. 70 cm).

Bootsbautechnisch interessant ist, dass das Boot mittschiffs bis zur 5. Planke krawel beplankt ist und zu den Enden aber geklinkert wurde. Die Oberseite der 5. Planke besitzt eine nach außen gerichtete Verbreiterung, etwa dort wo die Beplankung von krawel auf klinker wechselt, die sich nach vorne und hinten abflacht. Die darüber liegende 6. Planke ist

von vorn bis nach hinten geklinkert, Eine Sponung der Planken in den Vor- bzw. Hintersteven, bis auf den Boden, ist nicht vorhanden. Grund für diesen Wechsel von krawel auf geklinkerte Planken kann eigentlich nur sein, eine Sponung an den Steven zu vermeiden. Vergleicht man die Bauart des Nydam Bootes von 320 v. Chr. mit dem Boot von Kollerup, gewinnt man den Eindruck, dass es sich um ein einfaches Transportfahrzeug, einfacher Bootsbautechnik, handelt.

Die offene Frage ist, ob das Boot von Kollerup ein Seitenruder besessen hat und welche Be-segelung wohl verwendet worden ist. Lediglich der Ort, wo der Mast gestanden hat ist unstrittig bekannt.

Rekonstruktion des Bootes von Kollerup mit Seitenruder

Westphal schreibt zu den offenen Fragen des Ruders und der Takelage:

Diese und andere Fragen zur Ruder und Takelage lassen sich letztlich nur experimental-archäologisch beantworten. Daher wäre ein Nachbau der Kollerup-Kogge, der so konzipiert ist, das sich unterschiedliche Theorien hinsichtlich Konstruktionsweise und Segel-eigenschaften an ihm überprüfen lassen, von großem Wert für die Erforschung sowohl dieses mittelalterlichen Schiffsfundes, als auch der friesischen Handelsschiffahrt dieser Epoche ist. Dieser Einschätzung können wir uns gut anschließen. Das Projekt

² Crumlin-Pedersen, O.: Shiptypes and Sizes AD 800-1200, in Aspects of Maritime Scandinavia, Roskilde, 1991, S. 69

besteht eigentlich aus folgenden Schritten:

1. Beschaffung des Materials.
2. Konstruktion der Schiffsform und Konstruktion der Takelung.
3. Bau und Erprobung des Rumpfes.
4. Segelversuche der Segeleigenschaften.
5. Nach Abschluss der Versuche Unterbringung auf der Wallhalbinsel als Anschauungsobjekt.

Es werden wohl so ungefähr 40 Kubikmeter Eichenholz (Bauholz ohne Verschnitt) benötigt, also 16 Eichenstämme à 10 m Länge für die Planken (Wurzel + Krone für das Krummholz). Weiter werden ca. 4000 Eisen-

nägel, 4000 Klammern und wohl ca. 400 Holzdübel (Holznägel) benötigt. Weiterhin 20 Kubikmeter Nadelhölzer, Rigg mit einer Douglasie von 15 m Länge, Segel und Tauwerk. Konservierung und Kleinteile sollten nicht vergessen werden. Der Arbeitsaufwand wird mit 5000h geschätzt.

Für die Durchführung des Projektes Kollerup-Kogge wird ein dänischer Experte zur Mitarbeit benötigt, der zu den Ausgrabungen etwas beisteuern kann.

Eike Lehmann †

Ein Freund ist gegangen...

Weit über zehn Jahre mochten wir uns, haben uns verstanden, Probleme gelöst, die Hanse-Aktivitäten bereitet, die Gemeinschaft aktiviert.

Lösungsmöglichkeiten zur Wartung der „LISA VON LÜBECK“ entwickelt. Den Hanse-Tag in Lübeck gestaltet und gemeinschaftlich mit den Hanse-Koggen organisiert bzw. finanziert.

Die Seeschlacht der Hanse-Koggen im Stadthafen, das besondere Ereignis mit dem Stadtfest historisch dargestellt.

Immer wieder mit dem Blick in die Zukunft, die große Leidenschaft in humorvoller Überzeugung und in großer Sachlichkeit mit kritischen Anmerkungen vorgetragen, für das „Ziel die Hansezeit historisch zu begleiten“.

Eine geschichtliche Herausforderung, einmalig für die Hansestadt Lübeck, ist keine Selbstverständlichkeit sondern bereitet Mut und Zuversicht, dieses hatten wir in fester Freundschaft. Herzlichen Dank für diese Zeitgeschichte.

Unser Freund ist gegangen... danke.

Dieter Wilhelmi



BESTATTUNGS-VORSORGE

schäfer & co
Bestattungsgesellschaft

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



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

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

Das Allerbeste nur aus Reste(n)

Bekannt ist, dass die Lisa einen neuen Mast hat und auch, dass der Baum dafür von der Lisa-Träger-Stiftung finanziert wurde.

Was ist aber mit den Abschnitten geschehen? Die wurden doch nicht etwa im Ofen verbrannt?!?

Nein, es wurden Bänke mit und ohne Rückenlehne sowie Tische daraus gefertigt.

Für die Jugendbauhütte war das eine Herausforderung.

Alle Holzbänke sind von den Jugendlichen der Jugendbauhütte unter der Leitung von Herrn Eric Janssen gebaut worden.

Meisterlich und mit ganz viel Herzblut wurden aus den äußeren Holz- und Rindenresten des neuen Großmastes der Lisa von Lübeck, die Bänke buchstäblich herausgearbeitet.

Ein großes Kompliment an die jungen, engagierten Mitstreiter in der Jugendbauhütte und besonders an ihren Ausbilder Eric Janssen. Jungs und Mädels, die Bänke sind klasse geworden, ob lang oder kurz, ob mit Rückenlehnen oder ohne. Jede Bank ist wunderschön und ein UNIKAT!

Mitte September haben vier kräftige Männer der Gesellschaft Weltkulturgut sie mit einem PKW, der auch über Allrad-Antrieb verfügt, von Lübeck nach Nütschau transportiert.

Die rustikale „Trave-Sitzbank“ möchte Menschen, die dort vorbeikommen, dazu einladen, zu verweilen, innezuhalten, Pause zu machen. Das, was wir alle heute so dringend benötigen. Öfter mal eine kleine PAUSE einlegen und dabei den eigenen Atem spüren, wie er in den Körper hineinströmt und wie er aus dem Körper wieder herausströmt.

Genau... so eine kleine Pause meine ich, um wieder im AUGENBLICK und BEI SICH SELBST IM KÖRPER anzukommen. Soo wichtig in unserer ZEIT.

*Zwei kleine Bänke ohne Lehne,
draußen an der Reetdachkate*

Die zwei kleinen, von mir erworbenen Bänke, haben ihren Platz vor unserem Haus in Nütschau gefunden.

Die große Bank mit Lehne dient der Öffentlichkeit. Sie steht seit Mitte September 2018 an einem besonders schönen Plätzchen im Nütschauer Wald nahe der idyllisch mäandrierenden Trave im mittleren Trave-Tal.

*Die „Trave-Bank“ wird gut von der
Öffentlichkeit angenommen*

Neuerdings habe ich nun wieder Freude daran, Hardy, meinen Mann, zu einem Spaziergang einzuladen und auch selbst mal wieder innezuhalten. Das tut sooo gut. Und gesundes „Waldbaden“ ist dabei sogar mit inbegriffen.

*Marianne Träger
Heike Schmarje*

Was war los im Verein

Heißer Sommer und seine Folgen

Die durch den heißen Sommer verursachten Schäden an den Decksflächen der Lisa haben einen solchen Umfang angenommen, dass örtliche Behandlung nicht ausreicht. Die gesamte Decksfläche muss nachgearbeitet werden. Das ist von der Besatzung nicht zu leisten, da müssen Fachleute her. Mit der Werft von Hugo Hansen aus Dänemark haben wir bisher beste Erfahrungen gemacht. So haben wir beschlossen, auch in diesem Fall seine Hilfe in Anspruch zu nehmen. Er hat die Decks, wo nötig, nachkalfatert und anschließend mit Marineglue neu vergossen.

beiten nur von außen ausgeführt werden können, musste ein aufwendiges Gerüst her.

Lisa eingerüstet

Die Fa. Oldenburg-Gerüstbau hat uns ein entsprechendes Gerüst gebaut. Wie bei fast allen Restaurierungsarbeiten ergaben sich während der Ausführung noch mehr angegriffene Stellen, die gleich mit bearbeitet werden mussten. Etwa 40 % der äußeren Schanzverkleidung musste erneuert werden.

Kalfatarbeiten auf dem Vorschiff

Während der Instandsetzungsarbeiten wohnt und schläft die dänische Werftmannschaft auf der Lisa, um die Kosten so gering wie möglich zu halten. Wir können für die Decks nur hoffen, dass der nächste Sommer es etwas besser meint und nicht ganz so heiß und trocken wird.

Nicht nur durch die Hitze, sondern auch der natürliche Verfall von Holz hat uns gezwungen, Leckagen und Faulstellen an den Decksrändern des Achterkastells zu bearbeiten. Das Deck des Achterkastells war an beiden Seiten im Bereich außerhalb der Relingsstützen, also unter der Relingsverkleidung, stark angegriffen und musste ersetzt werden. Da diese Ar-

Neue Schanzverkleidung

An den Rüstbrettern des Besanmastes, unter den Stützknieen, wurden Spunde eingesetzt, weil das Holz angegriffen war. Diese Arbeiten konnten von Vereinsmitgliedern ausgeführt werden, was natürlich wesentlich zur Kostenminderung beigetragen hat.

Heino Schmarje

Barkasse

Verbesserter Einstieg

Die Schleppbarkasse SW2 fährt seit 1995 für unsere Gesellschaft und wird bis heute gerne genutzt. Kleine Gruppen können sie anmieten und selbst bestimmen, wohin die Fahrt gehen soll.

Ebe-Lübeck-Kanal, Alter Travearm oder Richtung Travemünde sind die Lieblingsziele. Für die ältere Generation oder Gehbehinderte war der Einstieg bisher etwas schwierig.

Die Schanzkleiderhöhung, die aufgesetzt werden musste, um Passagiere befördern zu dürfen, war beim Ein- und Aussteigen stets hinderlich. Das ist jetzt vorbei. An der Steuerbord-Seite wurde die Schanz mit einem Steck-

Schott versehen, sodass das Ein- und Aussteigen wesentlich einfacher und ungefährlicher geworden ist. Diese Arbeiten konnten fachgerecht durch Mitglieder ausgeführt werden, es wurde keine Hilfe von außen nötig. Wir hoffen, dass die Auslastung der Barkasse dadurch noch etwas ansteigt.

Jahreshauptversammlung 10.2018

Am 06. Oktober 2018 fand im Holiday Inn am Burgfeld, Travemünder Allee 3, die außerordentliche Jahreshauptversammlung 2018 statt. Diese Versammlung war notwendig geworden, weil der Finanzwart krankheitsbedingt in der Jahreshauptversammlung am 10.04.2018 nicht entlastet werden konnte.

Außerdem musste der Vorstand turnusmäßig neu gewählt werden. Der bisherige, mit Ausnahme von Heike Schmarje, stand zur Wiederwahl. Nach fast zwanzigjähriger Vereinsarbeit hat sie ihre Aufgaben abgegeben. Es wurde ihr dafür mit einem Blumenstrauß gedankt.

Als Nachfolgerin wurde Antje Berlau gewählt. Die übrigen Vorstandsmitglieder wurden alle in ihrem Amt bestätigt.

Im Anschluss an diese Versammlung fand das alljährliche Jahresessen in denselben Räumen statt. Ein Magier sorgte für humorvolle Unterhaltung.

BUCH- UND

OFFSETDRUCKEREI

DIGITALDRUCK

GROSSFORMATDRUCK

BANNERDRUCK

LAYOUT & SATZ

PAPIERVERARBEITUNG

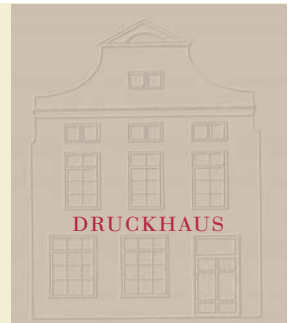
T_D
TAUBERT^K_G

23552 Lübeck - Dankwartsgrube 13

Tel. 0451 / 7 71 82

Fax 0451 / 70 68 15

info@druckerei-taubert.com



Flüchtlingslager Pöppendorf - Einst und heute

Das Lager Pöppendorf in Lübeck-Kücknitz war in den Jahren 1945 bis 1951 ein Durchgangslager im Waldhusener Forst für eine Million Menschen: Wehrmachtdeutsche Flüchtlinge und Zwangsaussiedler aus den Ostgebieten und einen Teil der zurückgewiesenen jüdischen Flüchtlinge des Auswanderungsschiffs Exodus im Rahmen der Operation Oasis. Es war das größte Flüchtlingslager Schleswig-Holsteins.

Pavillon auf dem Parkplatz im Forst Waldhusen am Standort der Erinnerungstafel für das Lager Pöppendorf

Straße vom Forsthaus Waldhusen durch den Waldhusener Forst nach Pöppendorf

Der Nadelwald rechts der Straße (linker Bildrand) bedeckt das Gelände des ehemaligen Lagers Pöppendorf.

Das Lager lag nördlich vom alten Bahnhof Kücknitz/Forsthaus Waldhusen im Waldhusener Forst. Überreste sind wegen der Aufforstung des Geländes durch die Försterei Waldhusen nicht mehr erkennbar. Einer der Zugänge zum Gelände ist heute beim 2. Parkplatz an der Straße vom Forsthaus Waldhusen durch den Waldhusener Forst Richtung Pöppendorf.

Lagerablauf

Die Neuankömmlinge kamen über Schiffs Transporte über den Hafen von Travemünde bzw. Zugtransporte oder den Hauptbahnhof Lübeck mit dem Zug zum Bahnhof Kücknitz. Die Fahrt vom Hafen oder Bahnhof ins Lager wurde durch den Fuhrpark des Lagers besorgt.

Zuerst kamen die Neuankömmlinge in die Entlassungsanstalt und dann zur medizinischen Untersuchung. Kranke wurden in die Lübecker Krankenhäuser oder die Krankenrevier-Baracke eingeliefert. Flüchtlinge aus den Ostgebieten befanden sich in schlechtem Zustand. Rückkehrer aus Dänemark, der englischen und amerikanischen Kriegsgefangenschaft in guter Verfassung.

Unterbringung

Das eigentliche Hauptlager war 700 Meter vom Bahnhof entfernt. Unterkunft fanden die Flüchtlinge in Holzbaracken, Zelten und Nissenhütten. Zusätzlich gab es ein Speisezelt und eine Verpflegungsbaracke.

Die norwegische Europahilfe richtete eine Kulturbedecke ein. Die Sanitäreinrichtungen waren einfach. Die Sanitätsabteilung versorgte kranke Insassen. Im Unterlager befand sich die Verwaltung des Lagers.

Aufbau und Nutzung des Lagers

Das Lager Pöppendorf war das größte Flüchtlingsdurchgangslager Norddeutschlands. Es wurde auf Anweisung der Britischen Militärregierung 1945 eingerichtet. Im Jahr 1951 wurde das Lager aufgelöst und abgerissen.

Entlassungslager für die Armee Norwegen

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs wurde von der Britischen Besatzungsmacht am 20. Juli 1945 zunächst ein Entlassungs-Zeltlager im gesamten Gebiet des Waldhusener Forstes zur Entlassung der Kriegsgefangenen der Armee Norwegen angeordnet. Vom 25. Juli bis 3. August 1945 baute eine Vorhut der Kriegsgefangenen von 68 Offizieren und 565 Unteroffizieren und Mannschaftsdienstgraden mehrere Lagerbereiche mit Koch- und Sanitätsdienststelle auf.

Ab 4. August legten die Schiffe mit deutschen Kriegsgefangenen aus Norwegen in Travemünde an. Innerhalb von zwei Monaten, bis zum 3. Oktober 1945, wurden 78.550 Soldaten im Lager aufgenommen, überprüft, registriert und mit Entlassungspapieren in ihre Entlassungsbezirke per Lastkraftwagen transportiert. Täglich wurden rund 100 Verwundete zur Weiterbehandlung in die umliegenden Krankenhäuser eingewiesen. Für die Überprüfung kamen täglich 800 bis 1000 Angehörige aus der britischen Dienststelle in Pöppendorf ins Lager.

Flüchtlingsdurchgangslager

Die britische Militärregierung beschloss am 12. Oktober 1945 die Umwandlung von der Wehrmachtentlassungsstelle zum Flüchtlingsdurchgangslager. Die britische Dienststelle wurde am 20. April 1947 aufgelöst. Das Flüchtlingslager ging an die Provinz Schleswig-Holstein und von dort verwaltungsmäßig an die Hansestadt Lübeck. Aufgenommen wurden im Rahmen der Umsiedlungsaktionen fünf Jahre lang, vom 13. November 1945 bis zum 30. Juli 1950 im Rahmen von geschlosse-

nen Transportaktionen, Flüchtlinge, Umsiedler, Heimkehrer aus dem Wehrmachtentlassungslager Munster sowie Einzelgänger. Von November 1945 bis Januar 1946 wurden aus der sowjetisch besetzten Zone täglich im Durchschnitt 1.500 Flüchtlinge und Umsiedler auf die Kreise von Schleswig-Holstein aufgeteilt. Die Städte Schleswig-Holsteins wurden für den Zuzug gesperrt.

Ab 27. Juli 1946 wurden die eintreffenden Flüchtlinge und Vertriebenen in andere Länder der britischen Besatzungszone weitergeleitet. Ab 1947 wurde eine Zuzugssperre für das Land Schleswig Holstein verfügt. Im Jahr 1948 wurde das Durchgangslager Pöppendorf zu einem Wohnlager ausgebaut. Im Jahr 1949 herrschten im Lager Mangel (Seife, Kleidung, Kinderwagen) und extreme Bürokratie. Die Zahl der Lagerinsassen war von 2.000 bis 3.000 auf 500 gesunken. Mit dem Flüchtlingsdurchgangslager Uelzen am 25. August 1949, wurde das Durchgangslager Pöppendorf zum Wartelager mit wochen- und monatelanger Wartezeit in den Nissenhütten.

Die Menschen im Durchgangslager

Insgesamt wurden vom 13. November 1945 bis 31. Juli 1950 536.718 Menschen im Lager erfasst und weitergeleitet. Es waren unterschiedliche durch den Zweiten Weltkrieg entwurzelte Personengruppen.

13. November 1945 bis Ende Februar 1946: Umsiedlung von rund 156.000 Menschen aus den sowjetisch besetzten Gebieten in die britische Besatzungszone.

10. September 1945 : 1.262 Rückkehrer aus der amerikanischen und französischen Besatzungszone nach Schleswig-Holstein.

8. September 1946 bis Mai 1948: Rückführung von 21.126 Umsiedlern aus Schleswig-Holstein über das Lager Pöppendorf in die sowjetische Besatzungszone.

28. Februar 1946 bis 26. Juli 1946, Umsiedler

aufgrund der Ausweisung der deutschen Bevölkerung aus Polen, Tschechoslowakei und Ungarn.

Mit Eisenbahn und Schiffstransporten kamen 147.227 diese Ausgewiesenen aus den Vertreibungslagern in Stettin im Lager Pöppendorf an und wurden auf die Kreise von Schleswig-Holstein aufgeteilt. Weitere 70.435 wurden später über das Lager Pöppendorf auf die westlichen Provinzen der britischen Besatzungszone weitergeleitet.

27. September 1948 bis Februar 1949: Rückführung von 7.048 Flüchtlingen, die ursprünglich aus den Ostgebieten evakuierten wurden, aus den Lagern in Dänemark über das Lager Pöppendorf.

19. September 1946 bis Ende April 1948: Deutsche Heimkehrer aus der englischen, französischen, amerikanischen und sowjetischen Kriegsgefangenschaft über Pöppendorf nach Schleswig-Holstein.

... bis Februar 1947: 1.470 Volksdeutsche und Staatenlose als Displaced Persons wurden über das Lager Pöppendorf weiter vermittelt.

... bis Juli 1947: Einzelgrenzgänger: Neben den organisierten Transporten trafen auch Einzelgänger aus der sowjetischen Besatzungszone im Lager ein.

Jüdische Flüchtlinge der Exodus

*Zertifikat für Robert Gary
im Lager Pöppendorf*

Im Jahr 1947 wurden die durch die Briten in Palästina zurückgewiesenen KZ-Überlebenden des Schiffes Exodus mit den drei Gefangenenschiffen Ocean Vigour, Runnymede Park und Empire Rival nach Hamburg zurück geschickt. Sie wurden im Rahmen der Operation Oasis am 9. September 1947 im Lager Pöppendorf interniert und blieben dort bis zum 3. November 1947. Die britischen Truppen führten die Ausladung in Hamburg und den Transport ins Lager Pöppendorf durch. Das Lager Pöppendorf war zuvor geräumt worden. Ein zwei Meter breiter Stacheldrahtzaun wurde um das Lager herum errichtet. Das Lager wurde gesichert von einer englischen Wache, elf Wachtürmen und Scheinwerfern mit Flutlicht. Die Flüchtlinge wurden am 3. November 1947 in Winterquartiere in Emden und Wilhelmshafen-Sengwarden verlegt. Im Frühjahr 1948 wurde die Einreisegenehmigung nach Palästina gewährt.

Kriegsgräberstätten

Im Lager verstarben 520 Menschen. In dem 1945–1946 erweiterten Teil des Friedhofs Waldhusen in Lübeck sind 172 Verstorbene des Flüchtlingslagers Pöppendorf bestattet. Auf dem Vorwerker Friedhof in Lübeck sind weitere Verstorbene des Flüchtlingslagers Pöppendorf begraben.

Auf dem ehemaligen Lagergelände

Vom Lager Pöppendorf aus wurden kranke Flüchtlinge in das Influx-Krankenhaus Bad Bramstedt eingewiesen. Diejenigen, die im

Krankenhaus verstarben, wurden in der Kriegsgräberstätte am südlichen Ende/neuerer Teil des Bramstedter Friedhofs beigesetzt.

Während der Zeit, in der die Exodus-Internierten im Lager Pöppendorf waren, wurden drei Kinder geboren, die kurz nach der Geburt starben. Diese sind auf dem Jüdischen Friedhof (Lübeck-Moisling) im Gräberfeld der Opfer des Konzentrationslagers Bergen-Belsen mit begraben. Die drei Grabsteine tragen die Inschrift „Exodus-Kind ohne Namen“.

Erinnerung

Die Geschichte des Lagers wurde 1999 von Schülern der Geschwister-Prenski-Schule in der lange laufenden Wanderausstellung Pöppendorf statt Palästina erstmals aufgearbeitet. Die Erinnerung an das Lager Pöppendorf wird durch den Gemeinnützigen Verein Kücknitz e.V. sowie die Gesellschaft der Freunde des Stadtwaldes Lübeck e.V. wachgehalten.

Lager Pöppendorf auf dem Parkplatz im Waldhusener Forst an der Straße vom Forsthaus Waldhusen Richtung Pöppendorf. Erinnerungstafel und Straße.

Zusammengestellt von Heino Schmarje, Quelle Wikipedia „Lager Pöppendorf“ inkl. Fotos



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

Heringszaun in Kappeln

Ende Mai 2019 finden in Kappeln wieder die traditionellen Heringstage statt, eine Veranstaltung, die unserem Verein bei der letzten Teilnahme viel Spaß bereitet hat. Daher ist auch für 2019 eine Fahrt mit der „Lisa“ dorthin geplant.

Um ein wenig Hintergrundwissen über den Heringszaun zu vermitteln, habe ich folgenden Auszug aus dem Internet zusammengestellt: Kappeln's Heringszaun ist der letzte von einst fast 40 solcher Flechtzäune, die sich seit dem 15. Jahrhundert immer enger an das schmale Fahrwasser der Schlei drängten. Es hat erheblicher Bemühungen bedurft, um die Instandsetzung und künftige Erhaltung des letzten Heringszaunes in der Schlei und auch in Europa zu sichern. Mit ihm wird ein Stück Geschichte der Landschaft Angeln und Schwansen erhalten, die hinsichtlich der Fischerei auf der Schlei recht wechselhaft war.

Im 13. Jahrhundert und in den folgenden Jahrhunderten war der Heringsfang in der Schlei anscheinend ein sehr wichtiges und ertragreiches Unternehmen, dass es Caspar Danckwerth (*1605 in Oldeswort, † 25.01.1672 in Husum) in seiner „Neuen Landesbeschreibung“ aus dem Jahre 1652 nicht unterlassen konnte, dem Heringsfang und der seinerzeitigen Fangart ein besonderes Kapitel zu widmen.

Die Fischereivorrechte der Stadt Schleswig und ihrer Fischer, denen wegen ihrer Dienste

für die Krone das Privileg der freien Fischerei schon mit dem Stadtrecht im Jahre 1280 verbrieft worden war, erregten jahrhundertlang den Unwillen der adligen Gutsherren an der Schlei, die im Volksmund „Schleijunker“ genannt wurden.

Ebenso lange währte der Streit zwischen den Schleijunkern und der Stadt Schleswig, bis es im Jahre 1614 in Kappeln zu einem Vergleich kam. Doch bis zu diesem Vergleich herrschten raue Sitten auf der Schlei. Die Schleijunker legten immer neue Heringszäune an und bauten die bestehenden Zäune aus, um den Holmer Fischern die Beute streitig zu machen. Die Holmer Fischer wurden vertrieben, wo sie auf und an der Schlei angetroffen wurden. Immer wieder wurden ihre Netze geraubt. Dieser Streit drohte in eine blutige Fehde auszuarten.

Schließlich inspizierte König Christian III (* 12. August 1503 auf Gottorf; † 1. Januar 1559 auf Koldinghus) zusammen mit Schleswiger Ratsherren und Bürgern die Schlei. Noch an Ort und Stelle befahl er, die Heringszäune wegen der Behinderung der Fischerei und der Schifffahrt abzureißen.

Die Erhaltung des Kappeler Heringszauns und der anderen Heringszäune in der unteren Schlei war wohl lediglich einem „opulenten“ Mittagsmahl zu verdanken. „Schleijunker“ Wulff Pogwisch, Gutsherr von Buckhagen, hatte König Christian III zu sich eingeladen. Nach einem üppigen Mahl und feuchtfrohen Tischgesprächen widerrief noch am selben Tag der nun gutgelaunte König seinen kurz vorher erteilten Befehl zum Abriss der Heringszäune. Und somit blieb alles beim Alten.

Im Jahre 1641 kam es in Kappeln zu einem Vergleich zwischen den „Schleijunkern“ und der Stadt Schleswig mit ihren Holmer Fischern. Niemand kann heute mehr sagen, wie

groß die Zahl der Heringszäune in der unteren Schlei überhaupt gewesen ist. 1649 ließ Caspar Danckwerth von Johannes Mejer (* 1606 in Husum; † 1674), einem schleswigscher Mathematiker und Kartograph, ein großes, ausführliches Kartenblatt anlegen. Dieser zeichnete von der Schleimündung bis kurz oberhalb von Arnis fast 40 Heringszäune ein.

Der Heringszaun, der aus in den Schleigrund gerammten Pfählen und geflochtenem Strauchwerk besteht, wird von den Fischen als natürliches Hindernis angesehen, sie kehren wegen der Strömung nur selten um und folgen den immer enger zusammenlaufenden Leitarmen bis zu ihrem Fangplatz, die ein Ausweichen der Fische verhindern.

Schon lange bevor der Olpenitzer Heringszaun im Jahre 1937 abgebrochen wurde, war beabsichtigt, auch den Ellenberger Zaun zu entfernen. Bereits im Jahre 1867 führte der Magistrat der Stadt Kappeln mit der Oberinspektion Verhandlungen über den Erwerb des Zaunes. Diese Verhandlungen blieben aber ergebnislos. 1910 nahm man diese Verhandlungen wieder auf, da der Zaun für die Pontonbrücke sehr gefährlich war.

Zunächst kam es zu einer Einigung mit der herzoglichen Verwaltung, jedoch waren die Kosten des Abbruchs für die Stadt Kappeln zu groß und somit verfiel der Heringszaun allmählich. So hat man sich entschlossen, diesen letzten Heringszaun zu erhalten.

Um den Heringszaun in Ordnung zu halten, bedarf es jedes Jahr ausgedehnter Ausbesserungsarbeiten. Im Winter 1952/53 hatte der Heringszaun besonders gelitten. Eis und Strömungen hatten gewaltige Lücken in das Flechtwerk gerissen.

Herzog Peter zu Schleswig-Holstein (* 1922, † 1980) hatte sich im Jahre 1977 bereit erklärt, auf seine Rechte als Eigentümer des Heringszaunes zu Gunsten der Stadt Kappeln zu verzichten. Am 16. März 1977 war der Zaun Gegenstand der Sitzung der Stadtvertreter

Kappeln. Diese sollten entscheiden, ob die Stadt den Heringszaun in ihre Obhut nehmen wollte und damit bereit war, gewisse Verpflichtungen für den Erhalt dieses Zaunes zu übernehmen.

Bedenken von einigen Kommunal-Politikern, der Heringszaun sei ein überflüssiges Relikt und allenfalls als „Sitzplätze von Möwen“ anzusehen, wurden schon vor der Parlamentsitzung zerstreut. Auch hatten Ellenberger Schulkinder an den seinerzeitigen Bürgervorsteher, Joachim Ränge, appelliert, die über 600 Jahre alte Anlage zu erhalten.

Die Kappeler Stadtvertretung beschloss einstimmig, den historischen Heringszaun aus dem 13. Jahrhundert in die Trägerschaft der Stadt zu übernehmen. Das Risiko, das die Ratsherren damit eingegangen waren, bestand nun darin, dass die Auflagen zur Erhaltung der unter Denkmalschutz gestellten historischen Fanganlage in der Schlei, bei der Stadt Kappeln lagen.

Wenige Monate nach der Übernahme der Trägerschaft des Heringszaunes durch die Stadt Kappeln musste sich dieser einer „Behandlung“ unterziehen. Eine Restaurierung der ursprünglichen Fanganlage war nicht mehr möglich.

Mit vom Herzog Peter zu Schleswig-Holstein gestiftetem Eschenholz ramnten zwei Arbeiter 2000 Pfähle in den Schleigrund. Die hölzernen Pfeiler haben eine Länge zwischen 1,80 Meter und 4,50 Meter und luken bei normalem Wasserstand etwa einen halben Meter aus dem Wasser.

In einer zweiten Phase wurden Pfähle, ebenfalls aus Eschenholz, waagrecht – wie bei einem Weidenkorb – verflochten. Dadurch wurde gewährleistet, dass die Fische später nicht seitlich aus der Fanganlage heraus-schwimmen konnten. Damit war eine volle Funktionstüchtigkeit wieder hergestellt worden.

Zusammengestellt von Heino Schmarje

Neue Mitglieder

Wir begrüßen ganz herzlich unsere neuen Mitglieder

925 Achim Nölting

927 Jürgen Taubert

926 Förderverein "Poeler Kogge" e.V.

928 Dr. Detlef Bartelt

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. - März 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.



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 _____

Datenschutzerklärung:

Ich bin damit einverstanden, dass die von mir gegebenen Daten elektronisch durch einen Verantwortlichen der Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V. verarbeitet und gespeichert werden dürfen, solange ich Mitglied bin.

Mit der Weitergabe der Daten (elektronisch / Papierform) innerhalb des geschäftsführenden Vorstandes, bin ich einverstanden. Nach meinem Ausscheiden aus dem Verein dürfen nur noch Name, Vorname sowie Eintritts - / Austrittsdatum zum Nachweis einer ehemaligen Mitgliedschaft archiviert werden. Mit Veröffentlichung von Fotos und Filmen der Gesellschaft Weltkulturgut in Printmedien und Internet bin ich ohne Nennung personenbezogener Daten einverstanden.

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.l.
1x	Regen-Weizen o.s.l.
1x	Stark-Bier o.s.l.
1x	Keller-Bier 1402 o.s.l.

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 Genusserebnis.

www.stoertebeker.com



Störtebeker
BRAUSPEZIALITÄTEN

13

SORTEN
ONLINE ENTDECKEN