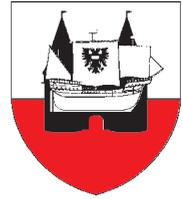


Blick-Punkte



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



„Äußeres Holstentor“
Modell - Projekt Zeitpunkte

Unsere Projekte

- “Hanseschiff des 15. Jahrhunderts“
„Lisa von Lübeck“
- “Zeit-Punkte“ – Schauvitriolen
- “Lübsches Hansevolk“
- “Schleppbarkasse SW 2“
- “Lübecker Hafen- und
Schiffahrtsmuseum“
- “Geschichtspfadhefte“

**Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt
Lübeck (gemeinnützig) e.V.**

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

Telefon: 0451 – 798 27 40
Fax: 0451 – 798 28 57

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

Internet:

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

e – Mail:

info@lisa-von-luebeck.info

Vereinskonto:

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

Geschäftszeiten Werftbüro: Dienstag – Donnerstag 9:00 Uhr bis 13:00 Uhr.
Dort sind auch Karten für die Einzelfahrten erhältlich

Zur Sache

Der Betrieb der Lisa von Lübeck aber auch der Barkasse und die Betreuung der anderen Projekte erfordert ein hohes Maß an ehrenamtlicher Tätigkeit unterschiedlichster Art. Das muss immer wieder deutlich gemacht werden und ist genau so wertvoll wie eine materielle Unterstützung. Der einzige Dank für ehrenamtliche Unterstützung ist in einer Gruppe Gleichgesinnter sich wohl zu finden, d. h. für seine jeweilige Tätigkeit anerkannt zu werden. Weitestgehend eigenverantwortliches Handeln des Einzelnen, aber auch ein kameradschaftlicher Umgang miteinander, sind die Schlüssel für eine erfolgreiche und befriedigende ehrenamtliche Tätigkeit.

Zwei Ereignisse haben uns in den letzten Monaten besonders beschäftigt. Dies ist zum einen die Kündigung unsers Mietverhältnisses auf der Wallhalbinsel im Zuge der geplanten Bebauung durch einen isländischen Investor und die Brückenöffnungszeiten der Eric Warburg Brücke. Glücklicherweise konnten wir durch politische Gespräche erreichen, dass wir nunmehr einen neuen Mietvertrag unter gleichen Konditionen mit der Stadt erhalten haben, sodass für die vorhersehbare Zukunft unser Verbleiben auf der Wallhalbinsel gesichert ist.

Um auf jeden Fall ein solides Standbein im Stadtzentrum zu behalten beteiligen wir uns

zusammen mit dem Museumsschiffsverein finanziell an der Verwendung des Drehbrückenhauses als zentrale Anlaufstelle für Kunden und Mitglieder, in der man sich informieren kann was so bei uns passiert. Die Räumlichkeiten des Drehbrückenhauses lassen eine großzügige Nutzung nicht zu, da diese sehr beengt sind. Dennoch versprechen wir uns einen Nutzen von diesem Engagement.

Ein besonderes Ärgernis sind die nunmehr eingeschränkten Brückenöffnungszeiten der Eric Warburg Brücke. Diese Regelung gilt für die Sportboote und Traditionsschiffe. Gegen unseren Protest hat die Stadt dennoch beschlossen, dass diese Regelung auch für uns gelten soll, was eine erhebliche Einschränkung für unsere Gästefahrten bedeutet. Für Fahrzeuge, die gewerblich die Trave befahren, muss die Brücke auf begehren geöffnet werden, da es sich um eine Seeschiffahrtsstrasse handelt. Zurzeit bemühen wir uns als Berechtigtes Wasserfahrzeug anerkannt zu werden, um gelegentlich eine Öffnung der Brücke zu erreichen. Wir sind guten Mutes, dass uns das gelingen wird.



Impressum:

Blick-Punkte

Information der

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

Redaktion und Satz: Merrit Müller, geb. Jörgensen

Fotos: Henrik Müller,
Burkhard Bange
Christian Malz

Redaktionsmitgl.: Stefan Müller, Jochen Kaufner,
Burkhard Bange, Christine Liebing,
Henrik Müller

Druck: "Druckerei Taubert KG"

Allgemeines aus dem Verein

Obwohl der Sommer noch nicht vergangen ist und noch verschiedene Ereignisse auf uns alle warten, darf man jetzt schon sagen das Jahr 2009 wird als eines der ereignisreichen in die Geschichte unserer Gesellschaft eingehen. Neben den vielen Ausfahrten mit unseren Gästen, die nicht nur wohlthuend für unser Budget sind, sondern unseren Bekanntheitsgrad erhöhen, sind die beiden Langfahrten nach Kampen Holland zum Koggentreffen und zum Hansetreffen nach King's Lynn in England zu erwähnen.

In Kampen hatten sich die Wissemara aus Wismar, die Twekamp af Elbogen aus Holland und die Kieler Kogge sowie die Lisa versammelt und so dem Treffen eine eindrucksvolle Kulisse gegeben. Leider waren die Bremer Koggen nicht gekommen, was sehr bedauert wurde. Lebhafter Besuch vieler Holländer belegte aber das besondere Interesse an unserem Schiff und förderte nicht zuletzt das Ansehen unserer Gesellschaft, aber auch der Hansestadt Lübeck nachhaltig.

Nach einer recht beschwerlichen Fahrt gegen einen steifen Südwest unter Maschine waren wir nach drei Tagen im Wash angekommen und weit draußen vor Anker gegangen, denn der Lotse, der uns durch die Sände nach Kings's Lynn bringen sollte, war erst für den nächsten Morgen bestellt. Kings's Lynn liegt am Great Ouse und ist ehemals ein bedeutender Hafen für die Hanse gewesen. Heute ist es ein kleines Fischerstädtchen, welches nur noch regionale Bedeutung hat.

In King's Lynn waren wir mit der Lisa von Lübeck der Star der Veranstaltung. Das lag nicht nur daran, dass wir das einzige Schiff waren, sondern auch an der sorgfältigen Planung der Veranstalter, die unser Schiff in den Mittelpunkt des Hansetage von King' Lynn gestellt hatten. Unter dem Jubel von vielen hundert begeisterten Engländern

wurden wir empfangen und begrüßt. Wir konnten zwar nicht optisch unter Segeln uns zeigen aber dafür akustisch mit fünf Böllerschüssen helle Begeisterung am Ufer auslösen. Das Interesse der Engländer für unser Schiff war groß. Es konnten 4500 Gäste gezählt werden, was sicher auch daran lag, dass an den Laternenpfählen überall Schilder hingen Do not miss a visit of Lisa von Lübeck. Auffallend war, dass viele junge Mütter mit drei oder vier Kindern an Bord kamen. Der Eindruck einer zeugungswilligen englischen Jugend relativierte sich aber bald nachdem wir im Programm gelesen hatten, dass der der Besuch der Lisa 3 £ kostet und bis zu vier Kinder pro Aufsichtsperson kostenlos mitgenommen werden dürfen. Also offensichtlich ein Fall der geschlechtsloser Vermehrung. Egal wir haben uns die größte Mühe gemacht es unseren Gästen an Bord bequem zu machen. Die vielen Besucher waren aber auch wegen des deutschen Bieres gekommen, welches wir in großen Mengen ausschenken konnten und so unser Budget half aufzubessern. Auch unser Rotspon wurde gerne erworben. Die wunderschönen Marzipantorten dagegen weniger. Mit Erstaunen mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass die lübsche Rotspon- Marzipankultur die Engländer nicht so recht überzeugte. Schade!

Auf den Strassen von King' Lynn wurden wir mit unseren weißen Hemden und den von Lisa Dräger gespendeten roten Hosen wohlwollend behandelt und angesprochen. Die Crew machte auch wirklich einen schmucken Eindruck. Der Besuch des King's Lynn Hanse Festival durch unsere Stadtpräsidentin Frau Schopenhauer und Vertretern der Hamburger Handelskammer trug dazu bei, dass die Veranstaltung einen gewissen offiziellen Charakter erhielt. Frau Schopenhauer fühlte sich offensichtlich wohl an Bord und wir freuten uns natürlich über

so viel Beachtung durch Lübecks höchste Repräsentantin.

Wie sehr solche Besucherströme die Mannschaft letztlich belastet zeigte sich, als bekannt wurde, dass die Veranstalter am letzten Abend ein Dinner für 75 Personen an Bord der Lisa verkauft hatten. An ein frühes Schlafengehen war daher nicht zu denken. Entschädigt wurde die Mannschaft dann vor dem Auslaufen durch einen typischen englischen Lunch mit den bekannten britischen Getreideprodukten, benannt nach dem 4. Earl of Sandwich, der offensichtlich Mitleid mit skorbutkranken und damit zahnlösen britischen Seeleuten gehabt haben muss. Bei denjenigen von uns, die über gesunde Zähne oder zu mindest über dritte Zähne verfügen, war die Berührung mit dieser Art von britischer Esskultur ohne besondere Stürme der Begeisterung.

Dank der sehr disziplinierten Besatzung und unseres hervorragenden Kapitäns Dieter Baars, der Steuerleute Charly Brüser, Sigurd Seiboth und Christian Baars, sowie des Bestmanns Wolfgang Pose, nicht zu vergessen unseres herausragenden Kochs Ewald Evert kamen wir dann gesund und munter nach 14 Tagen erlebnisreicher Seefahrt in Lübeck wieder an.

Diese Langfahrten unter sehr genauen Zeitvorgaben haben den Nachteil, dass bei ungünstigen Windrichtungen sehr lange mit dem Motor gefahren werden muss. Wir sollten uns Gedanken machen, wie solche Langfahrten so organisiert werden können, dass tatsächlich auch wesentlich mehr gesegelt werden kann. Hierzu gehört auch, dass durch regelmäßige Übungen komplizierte Segelmanöver trainiert werden. So ist das Wenden der Lisa von Lübeck mit einer geübten Crew sehr gut möglich, sodass eigentlich auch Kurse gesteuert werden können bei denen man gegen den Wind aufkreuzen muss. Das kostet zwar eventuell mehr Zeit spart aber auch Dieselmotorkraftstoff.

Daher haben wir auch in diesem Jahr solche Segelversuche unter Mitwirkung einer Forschergruppe um Maik-Jens Springmann in Zusammenarbeit mit der Hochschule Wismar durchgeführt. Bei diesen Versuchen ist umfangreiches Bildmaterial entstanden ist und wir nun ausgewertet. Es hat sich herausgestellt, dass die Segeleigenschaften durch Vergrößerung der Segelfläche der Fock am Wind verbessert werden können. Daher werden wir einen weiteren Bonnet an der Fock vorsehen. Weiterhin werden wir für die Fahrt unter Motor am Fockmast ein Stützsegel vorsehen, um bei Seegang die Rollbewegungen zu dämpfen, so wie es die Fischer zum Teil noch heute machen.

Leider ist das Deck an mehreren Stellen undicht. Wir haben verschiedene Expertengespräche geführt aber noch keine klare Meinung was man bautechnisch tun sollte, damit diese Ärgernis behoben werden kann. Wir werden verschiedene Möglichkeiten untersuchen und entsprechende Kostenpläne aufstellen, um dann gemeinsam zu beschließen, was am vernünftigsten ist.

Am 20. August feierte unsere Ehrenvorsitzende Lisa Dräger im Kreise ihrer Familie mit einer großen Schar von Gästen Ihren Geburtstag zunächst in ihrer Villa auf dem Finkenberg, um dann, nach dem Genuss eines vorzüglichen Menüs, mit dem Schiff durch die Gewässer Lübecks an Bord der Lisa von Lübeck zu gelangen, wo bei schönem Sommerwetter ein gemütlich Kaffee das Fest ausklingen ließ.

Wir wünschen Frau Dräger, auch von dieser Stelle, weiterhin alles erdenklich Gute und weiterhin Freude an Ihrem Ehrenamt.

Eike Lehmann

Die Trese – Schatzkammer des Lübecker Rats

Das Wort wirft sogleich die Frage auf: Was bedeutet „Trese“? Es ist ein Wort aus dem Althochdeutschen und bedeutet soviel wie „Schatzkammer“.

Doch was hat es mit der Trese des Lübecker Rats auf sich?

Schon um 1300 ist die Rede von der Tresekammer, in der wichtige Urkunden der Stadt bewahrt werden. Sie befand sich wohl auch schon im Vorgängerbau der heutigen Marienkirche. Die bis heute existierende Trese entstand im 14. Jahrhundert. Sie ist der Allgemeinheit zugänglich.

Besucher der Marienkirche nehmen nur mit besonderer Aufmerksamkeit etwas von der Trese wahr, denn es gibt nur wenige äußere Hinweise. Steht man vor dem Südportal der Kirche, finden sich rechts davon vergitterte Fenster. Hinter dem breiten Fenster im Erdgeschoss liegt die Bürgermeisterkapelle. Darüber entdeckt man zwei schmalere vergitterte Fenster. Sie kennzeichnen die Lage der Trese.



Die Trese von außen

Im inneren der Kirche entdeckt man über der Maueröffnung eine einfache Winde. Mit ihr wurden einst schwere und sperrige Lasten, wie z.B. Truhen, in die Trese gehievt. Ein anderer Weg war nicht möglich, weil der eigentliche Zugang zur Trese eine enge Wendeltreppe ist. Sie ist über die Bürgermeister- und die sich anschließende Molenkapelle (benannt nach dem Stifter Hermanns von der Molen) erreichbar. Über die Wendeltreppe erreicht man den Tresen-Vorraum. Dort standen noch bis in die neuere Zeit einige schwere Truhen. Sie sind heute im St. Annen-Museum zu besichtigen. Der eigentliche Tresenraum ist durch zwei massive, mit Kupferblech beschlagene, Türen mit jeweils zwei Schlössern versperrt. Um die Türen zu öffnen, benötigt man auch heute noch sieben Schlüssel. Über einige Stufen geht es hinab in die Trese. Dort entdeckt man auch die schon beschriebenen vergitterten Fenster, durch die nur gedämpftes Tageslicht in den Raum eindringt. Der Boden ist schwarz/weiß gefliest. Die Decke besteht aus einem Kreuzrippengewölbe. Die an den Wänden stehenden Schränke sind durch kräftige Eisenstangen und Vorhängeschlösser gesichert. Übrigens erst ab 1973 erhielt die Trese elektrische Beleuchtung.

Die Trese erfüllte von Beginn an ihren Zweck als Aufbewahrungsort aller wichtigen Urkunden der Stadt Lübeck. Urkunden waren für die mittelalterliche Stadt das kostbarste Gut denn sie waren in der damaligen Zeit in der Regel die einzigen Belege für einen Rechtstitel. Eine der wichtigsten Urkunden war wohl der Reichsfreiheitsbrief von 1226. Auch andere Privilegien und Urkunden über hansische Handelsvorrechte wurden in der Trese verwahrt. Das Lübsche Urkundenbuch enthält Belege und Hinweise dafür, dass bestimmte Urkunden ausdrücklich in der Trese gesichert werden sollten.

Die Trese wurde bis in das vorige Jahrhundert als der sicherste Ort in Lübeck angesehen. Nicht nur die mächtigen Mauern von St. Marien boten Schutz vor Brand und Diebstahl, auch als Raum in der Kirche standen sie unter dem symbolischen Schutz Gottes.

Der damalige Bürgermeister Jürgen Wullenwever hat 1533 durchgesetzt, dass alles Silber eingeschmolzen wurde. Es wurde dann zur Finanzierung der Kriegszüge während der so genannten „Grafenfehde“ genutzt.

Natürlich stand die Trese wegen ihrer Bedeutung schon früh unter besonderer Aufsicht. So wurde ab 1298 einem Ratsherrn die Verantwortung über die Trese übertragen. Diese Zuständigkeit blieb auch über Jahrhunderte erhalten, denn in der Mitte des 17. Jahrhunderts ist die Rede von „drei Herrn beim Archive“. Mit dieser Formulierung wird auch erkennbar, dass die Trese als Ursprung des Archivs der Hansestadt Lübeck anzusehen ist.

Den Archivherren stand ein Ratssekretär zur Seite, der für die Registratur im Kanzleigebäude verantwortlich war. Er verwaltete u.a. die Treseschlüssel. Sie wurden für die Entnahme und Rückgabe von Urkunden nur gegen Quittung herausgegeben.

Im 19. Jahrhundert war sodann der Bürgermeister der verantwortliche Archivherr. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde das Archiv dem Gesamtsenat unterstellt. Ab 1933 endete diese Tradition mit der Zuordnung des Archivs zur Kulturverwaltung der Stadt.

Ganz offensichtlich wurden die Urkunden und Dokumente sowie deren Registrierverzeichnisse nicht in allen Zeiten korrekt und geordnet verwaltet. Diese Feststellung trifft jedenfalls der Sekretär J.F. Carstens 1669 bei der Übernahme der Treseschlüssel. Er berichtet: „Die Urkunden befänden sich nicht am richtigen Ort. Vielfach habe man sie nicht korrekt wieder eingeordnet. Auch lagen manche Unterlagen einfach in Stapeln umher“. Es hat wohl lange

gedauert, bis diese Unordnung behoben wurde. Erst der Syndicus J.C.H. Dreyer übernahm in den Jahren 1758 bis 1763 das Ordnen der Bestände. Er legte auch Verzeichnisse an. Diese Foliobände existieren noch heute.

Allerdings, während der nächsten fünfzig Jahre ging die Ordnung erneut verloren. Entleihungen wurden nachlässig registriert oder gar nicht eingetragen. Der Ratssekretär Dr. Binder berichtete 1809 nach einer Besichtigung der Trese, dass die Urkunden sehr ungepflegt seien. Wenn nichts geschähe, wäre wohl bald nichts mehr von den Urkunden übrig. Das war Appell genug den Urkundenbestand künftig wieder besser zu pflegen und zu ordnen.

Mit der Zeit verlagerte sich das Interesse an den Urkunden mehr und mehr auf ihre historische Bedeutung bei der Erforschung der Lübeckischen Geschichte.

Auch nahm die Einheit von staatlichem und kirchlichem Leben mehr und mehr ab, für das ja die Trese, als staatliche Einrichtung in der Kirche St. Marien gelegen, ein sichtbarer Beleg war.



Die Tresa in der Marienkirche

Eine Zäsur war dann das Kriegsjahr 1940, als alle mittelalterlichen und frühneuzeitlichen und Urkunden in einen Tresor der Stadtkasse ausgelagert wurden. 1942, nach dem großen Luftangriff auf Lübeck, wurde der gesamte Bestand sodann in ein Salzbergwerk in Thüringen verbracht. Nach dem Kriegsende wurden mehr als 20 000

Archivstücke von der Russischen Armee als Kriegsbeute beschlagnahmt.

Nachdem die Urkunde und Archivalien zunächst an verschiedenen Orten in Russland waren, befanden sie sich seit Mitte der 1950er Jahre unter Aufsicht der DDR Archivverwaltung in Potsdam.

Mittlerweile ist ein geringer Teil der Bestände wieder in Lübeck im Stadtarchiv. Allerdings sind große Teile auch besonders wichtiger Urkunden und Archivalien noch bis heute verschollen. Wahrscheinlich für immer.

Die Trese war über Jahrhunderte praktisch ein Stück Eigentum Lübecks. Im Inneren eines kirchlichen Raumes. Die Prüfung der heute gültigen rechtlichen Grundlage führte

dazu, dass die Stadt Lübeck seit 1972 nur noch Nutzungsrecht für die Tresekammer hat. Darum sind die berühmten sieben Schlüssel zum Öffnen und Verschließen der Tresekammer nach wie vor im Besitz der Stadt Lübeck.

Die Bedeutung der Trese wurde im 2. Weltkrieg mit der Auslagerung der Urkunden abrupt beendet.

Heute ist die leere und ungenutzte Trese nur noch Erinnerung an eine große Vergangenheit. Es bleibt aber die Hoffnung, dass eines Tages vielleicht Urkunden und andere historische Belege an diesen besonderen Ort zurückkehren.

Joachim Kaufner

Aus den Reihen des Lübschen Hansevolkes

Leben und Werken wie im Mittelalter war der Anlass unserer Exkursion nach Vechta in das alte Zeughaus. Die Betreiber bieten jedes Jahr im Frühjahr und im Herbst mittelalterliche Workshops an, die von meist externen Dozenten angeleitet werden.

Das Angebot ist sehr umfangreich und deckt viele Bereiche des mittelalterlichen Lebens ab. Mit einer Gruppe von 10 Personen machten wir uns am ersten Märzwochenende auf die Reise, harrend auf die Dinge die uns da erwarten werden. Schon gleich nach der Ankunft erstreckte sich vor uns ein großer Raum, unterteilt mit Stellwänden, welcher uns als unser Schlafraum vorgestellt wurde. Wie sich schnell herausstellte, war dieser Raum ideal, um die anderen Teilnehmer kennen zu lernen, und man konnte gleich viele nette Bekanntschaften machen. Die Leute die nicht in diesem Saal übernachteten lernte man dann spätestens in den Workshops oder zu den gemeinsamen Mahlzeiten kennen.

Wir haben uns bei dieser Vielzahl an Workshops aufgeteilt, so dass jeder seinem Interesse gerecht wurde und zukünftig die Umsetzung in das Vereinsprojekt umfangreich und vielseitig gestaltet werden kann.



Historische Schreibkunst

Neben dem mittelalterlichen Schwertkampf wurden auch die Bereiche Nähen, Kochen, Schreibkunst, Armbrust- und Bogenbau abgedeckt.

Wie wurde im Mittelalter gekämpft? Schrittfolgen, Schlagtechniken und natürlich die Verteidigung waren wichtige Aspekte, damit niemand zu Schaden kam.

Zusammenfassung:

Unterkunft: Die Unterkunft ist für jeden etwas, der den Jugendherbergsstil mag oder keine Probleme damit hat, sich den Raum mit vielen anderen zu teilen. Positiv sind die Stellwände, die die einzelnen Gruppen etwas

voneinander abtrennen. Im Zeughaus gibt es 2 Duschen, die hoch frequentiert sind. Um dem Ganzen etwas entgegen zu wirken, gibt es gleich in der Nähe ein nettes Hotel.

Verpflegung: Das Essen war durchgehend gut und reichlich. Das Buffet bot für jeden etwas. Am Samstagabend fand das Festmahl statt, zu dem mittelalterliche Speisen aufgetischt wurden. Zum Teil auch von der Kochgruppe hergestellt, was einen großen Andrang auslöste.

Museum: Das Museum und das Umland sind für historisch Begeisterte interessant. Sollte man an den Workshops teilnehmen, muss man sich die Zeit nehmen, um alles in Ruhe einmal anzusehen.

Workshops: Wir haben alle etwas für uns und unser Projekt „lübsches Hansevolk“ mitnehmen können. Es wurden Einblicke in das mittelalterliche Leben vermittelt und anhand von praktischen Arbeiten deutlich und zugänglich gemacht. Zu dem kamen wir

Weißkohleintopf mit frischen Salbeiblättern

Zutaten: 1 mittelgroßer Weißkohl
6-7 Zwiebeln
5 Knoblauchzehen
250g durchwachsener Speck
2 EL Schmalz
2 TL Kümmel
6-7 Salbeiblätter

Den Kohl putzen, halbieren, den Strunk herauschneiden und die Blätter hobeln. Zwiebeln und Knoblauch hacken, Speck in Würfel schneiden. Schmalz erhitzen und den Speck glasig anbraten. Kümmel, Knoblauch und Zwiebeln zugeben, gut umrühren. Den Salbei zufügen. Den Kohl zugeben und kochen, bis er weich ist, dabei ab und zu umrühren und, falls nötig, heißes Wasser zugießen.

in den Genuss ein Wochenende in Gewandung zu verbringen.

Erstes Zentrum für experimentelles
Mittelalter - Museum im Zeughaus
Zitadelle 15
49377 Vechta

Telefon: 04441/93090

Fax: 04441/93094

www.mittelalter-zentrum.de

Wer Interesse an der mittelalterlichen Fechtkunst hat, darf sich gern an uns wenden, denn auch im Nachhinein wird bei Stück für Stück erweitert. Über Zuwachs für diese noch etwas kleine Gruppe würden wir uns sehr freuen.

Merrit Müller

Winterarbeiten auf der SW 2

Anfang des Jahres 2010 steht die Grundüberholung der Hafenbarkasse an. Es sind jede Menge Holzarbeiten notwendig, aber auch der Rumpf bedarf einer gründlichen Politur. Nebenbei stehen noch weitere Maßnahmen an, die viel Zeit und Arbeitskraft einfordern.

Wer Lust, Zeit und Interesse hat unsere „Kleine“ wieder in Schuss zu bringen und die wenigen ehrenamtlichen Mitglieder zu unterstützen, möchte sich bitte an die Werft oder direkt an den Projektbetreuer Günter Köpke wenden. Mitzubringen ist der gute Wille, helfende Hände, die mit anpacken können und wichtig ist Freude an der Arbeit, dem Miteinander etwas schaffen und auch einmal gemeinsam Lachen zu können. Der Eine oder Andere wird sich sicherlich auch mit seinem (Fach-) Wissen einbringen können.

Seemannssprache – auch für Landratten

Kraweel oder Klinker

„Kraweel“ – das ist nicht nur die Bezeichnung für den Schiffstyp der Lisa von Lübeck. Kraweel ist für die heutigen Bootsbauer in erster Linie eine Beplankungsart. Kraweel steht für eine glatte Außenhaut im Gegensatz zur Klinkerbauweise, bei der die Planken dachziegelartig überlappen.

Die Kraweelbauweise kann als Vollendung des klassischen Bootsbaus angesehen werden. In der Blütezeit des Baues hölzerner Yachten, vom letzten Drittel des 19. Jahrhunderts bis zum zweiten Weltkrieg, war es undenkbar einen geklinkerten Rumpf zu bauen. Die glatte Kraweel-Außenhaut versprach Schnelligkeit. Sie sah schick aus. Selbst kleine Boote wurden meistens kraweel beplankt, obwohl ein Klinkerbau viel kostengünstiger war. Der berühmte Werftbesitzer und Konstrukteur Henry Rasmussen ging sogar noch weiter: Er setzte bei einer neu entworfenen Einheitsjolle die Kraweelbeplankung durch. So sollten die renommierten Yachtwerften von der unliebsamen Konkurrenz kleiner Bootsbauer verschont bleiben. Diese Kleinbetriebe, die geklinkerte Arbeits- und Rettungsboote bauten, hatten in der Kraweeltechnik oft keine Erfahrung.



Eine Stopperplanke wird vorbereitet.

Tatsächlich erfordert diese Beplankungsart genaueres Arbeiten. Selbst Laien werden

verstehen, dass Holzplanken, die mit ihren schmalen Seiten direkt aneinander liegen, absolut passgenau gesägt und gehobelt werden müssen, um einen dichten Rumpf zu bekommen. Beim Klinkerbau muss die Breite der Planken nicht so genau eingehalten werden da sie sich überlappen. Nur die Enden der Planken, die in den Vor- und Achtersteven laufen, Landungen genannt, müssen auch hier präzise gefertigt werden.

Der Unterschied zwischen Kraweel- und Klinkerbauweise beginnt aber schon mit der Konstruktion des Schiffskörpers. Beim Klinkerbau wird in seiner einfachsten Art der Kiel gelegt und Vor- und Achtersteven gestellt. Somit ist unten, vorne und hinten festgelegt. Es folgt der Hauptspant. Dieser befindet sich etwa in Schiffsmitte. Es ist der Spant mit dem größten Querschnitt. Wenn man nun von unten, d. h. von den Kielseiten aufplankt, ergibt sich die Rumpfform von allein. Die Neigung der Steven beeinflusst dabei die Schärfe von den Schiffsenden. Die sich überlappenden Planken werden miteinander vernagelt, sodass der Rumpf schon jetzt eine gewisse Festigkeit aufweist. Erst nach Abschluss der Beplankung wird der Schiffskörper zusätzlich mit weiteren Spanten ausgesteift. Gerade die längsschiffs im Seegang auftretenden Kräfte werden beim Klinkerbau jedoch überwiegend durch die Nägel aufgefangen. Je größer das Schiff ist, umso schwieriger wird das.

Das ist der eigentliche Grund, warum sich die Kraweelbauweise bei großen Holzschiffen durchgesetzt hat. Hier werden neben Kiel und Steven zuerst alle Spanten gestellt. Nachdem die Weger (innere Längsverbände / Innenplanken) die Spanten miteinander verbunden haben, wird beplankt. Bei der Lisa von Lübeck wurde die französische Methode gewählt. Man nagelt dabei einen Plankengang an. Es folgen jeweils ein Gang darüber und einer darunter. Dann lassen die Bootsbauer einen Gang aus. Es folgen

wieder drei Gänge, und wieder wird ein Gang ausgelassen. Zum Schluss werden in die ausgelassenen Plankengänge so genannte Stopperplanken gesetzt. Diese müssen auf ganzer Länge an der jeweils oberen und unteren Planke anliegen. Da liegt die Kunst. Die Planken weisen ebenfalls eine flächige Verbindung mit den Spanten auf. Hierzu wurden die Spanten an ihren Außenseiten auf Schmiege gehobelt, d. h. jeder Spant verjüngt sich entweder nach vorne oder nach achtern, je nach dem ob er vor oder hinter der größten Schiffsbreite steht. Bei den 17 cm dicken Spanten der Lisa von Lübeck können das schon mal einige Zentimeter sein. Das Maß variiert nicht nur von Spant zu Spant, sondern auch an jedem Spant von unten nach oben. Bootsbauer können die Schmiegen schon vor dem Aufstellen der Spanten ermitteln. Das ist ganz einfach. Man muss nur wissen wie es geht.



Der Bug der Lisa von Lübeck während der Beplankung. Die französische Beplankungsmethode ist gut zu erkennen.

Beim fertig beplankten Schiff ist eine formschlüssige Außenhaut entstanden. Auf den Nägeln lastet nur die Kraft von innen nach außen. Die Planken stützen sich nach

oben und unten gegenseitig. Gleichzeitig wirkt der Schiffsbauch in Schiffsmitte wie ein Gewölbe. Da der Radius von der Außenseite zur Innenseite der Planken abnimmt, können die Planken hier nur bei schwerer Kollision nach innen gedrückt werden – niemals aber durch die Kraft des Wassers. Das Deck der Kraweel weist durch die gebogenen Deckbalken die gleichen statischen Vorteile auf. Bei den geklinkerten Koggen gab es hingegen gar kein festes Deck. Lose Bretter, verlegt auf einer Holzrahmenkonstruktion schützten lediglich die Ladung vor Nässe.

Der Begriff Kraweel stammt etymologisch aus dem Mittelmeerraum. Hier wurden schon vor 4000 Jahren Schiffe mit glatter Außenhaut gebaut. In unseren Breiten war die Kraweelbauweise nach derzeitigem Wissenstand bis zum 15. Jahrhundert unbekannt. Als damals die ersten dreimastigen Kraweeler mit der Silhouette der Lisa von Lübeck im Hanseraum auftauchten, übernahm man die Bezeichnung für die Beplankung für den Schiffstyp gleich mit.

Die geklinkerte Kogge hatte schnell ausgedient. Schon die Kraweel Peter von Danzig hatte 1462 eine Verdrängung von etwa 800 Tonnen. Damit waren Schiff und Ladung vermutlich mehr als doppelt so schwer wie die größten Koggen. Gut 100 Jahre später wies der Adler von Lübeck ca. 2000 Tonnen Verdrängung auf. Diese Größen sind in Klinkerbauweise nicht möglich. Die Schiffe würden auseinander brechen. Erst mit dem Aufkommen des Eisenschiffbaus Mitte des 19. Jahrhunderts gab es den nächsten Quantensprung im Schiffbau.

Klinkerbauten findet man noch heute bei kleinen Fischer- oder Ruderbooten. Auch das legendäre Folkeboot ist in alter nordischer Bootsbautradition klinkergeplankt. Das Boot widerlegt die alte These, das geklinkerte Schiffe langsam sind nur, sie dürfen nicht groß sein. Bei kleinen Booten erhöhen die Plankenüberlappungen sogar die Festigkeit.

Burkhard Bange

Die große Überfahrt – Zum Hansefestival nach King’s Lynn

Am 8. September 2009 kehrte die „Lisa von Lübeck“ von ihrer ersten Fahrt nach England zurück. Sie war der Einladung der Stadt King’s Lynn gefolgt, die in diesem Jahr das erste Hanse Festival feiern konnte.

Am 25. Juli verließ das Schiff um ca. 18 Uhr mit einer 22-köpfigen Besatzung an Bord den Hafen von Travemünde. Als erstes Etappenziel galt es die Schleuse des Nord-Ostsee-Kanals in Kiel zu erreichen. Geplant war morgens an der Schleuse zu sein, um so am Tage den Kanal zu durchfahren. Starker Gegenwind und etwa 1,5m hohe Wellen vereitelten diesen Plan. Mit zum Teil nur 2,5kn (ca. 4,5km/h) schlich das Schiff an Fehmarn vorbei, was besonders hohe Aufmerksamkeit beim Passieren der Fährstrecke Puttgarden – Rødby von der Nachtwache abverlangte. Hier machten sich das neue Radar und das neue AIS (Automatisches Identifikations-System) nützlich, die seit vergangenem Jahr zur Ausstattung unseres Schiffs gehörten. Gegen Mittag erreichte die „Lisa von Lübeck“ mit einigen Stunden Verspätung die Schleuse in Kiel. Kapitän Dieter Baars entschied sich umgehend in den Kanal einzulaufen, um die zweite - diesmal erholsame - Nacht, nach der heftigen ersten Sturmnacht auf der Ostsee, vor Anker in Büdelsdorf zu verbringen.

Am folgenden Tag erreichte die „Lisa von Lübeck“ die Schleuse in Brunsbüttel, wo sie mittlerweile schon als alte Bekannte begrüßt wurde. Hier begann die dreitägige Überfahrt nach England. Vorbei an Helgoland, immer am Rand des Tiefwasserfahrweges, kämpfte sie sich unter Maschine nach Westen. Hier erlebte die Besatzung – durchweg hervorragend gepflegt von Smut Ewald Evert, der in seiner zwei Quadratmeter großen Kombüse kulinarische Wunder vollbrachte – alle Sonnen- und Schattenseiten der Seefahrt: Von sonnendurchfluteter glatter See bis zu stark böigen Regenschauern mit heftigen Brechern und dem Eindringen von Wasser über und unter Deck war alles vertreten. Die

Besatzung hatte sich mittlerweile an die Bordroutine gewöhnt, war sie doch in drei Wachen mit je einem Wachführer, einem Maschinisten und mindestens drei weiteren Rudergängern eingeteilt worden. Wie in der Berufsschiffahrt wurde alle 8 Glasen (= vier Stunden) die Wache gewechselt.



Am 29. Juli erreichte die „Lisa von Lübeck“ dann die Reede vor King’s Lynn, wo sie sich die Besatzung vor Anker von der Überfahrt erholen und auf das Einlaufen in den Hafen vorbereiten konnte. Seit der ersten Sichtung der englischen Küste hatten bereits alle Besatzungsmitglieder laufend auf ihre Handys geschaut, um zu sehen ob bereits ein Telefonsignal empfangen werden konnte. Spätestens als der erste rief: „Ich habe Empfang!“ gab es kein halten mehr und die ersten Telefongespräche wurden geführt und Freund und Familienangehörige per SMS darüber informiert, dass man gut in englischen Gewässern angekommen ist.



Am darauf folgenden Tag wurde die „Lisa von Lübeck“ gegen 11 Uhr am Vormittag von einem Lotsen abgeholt und den Fluss Great Ouse hinauf nach King's Lynn geleitet. Begleitet wurde er von einer Schar Pressevertreter, die sogleich anfang die Besatzung zu interviewen. Bei der Ankunft in der Stadt war fast die gesamte Bevölkerung auf den Beinen, um die Botschafterin der Stadt Lübeck und damit der Hanse zu begrüßen. Mehr als 3.000 begeisterte Zuschauer säumten die Kai-mauern und waren nicht nur vom Anblick sondern auch der Feuerkraft unsere „Lisa von Lübeck“ sichtlich beeindruckt: 6 Salutschüsse donnerten aus unseren Kanonen durch den einst drittgrößten Hafen des Königreichs. Sofort nach dem Anlegen wurde die Mannschaft von einer Delegation der Hanse aus Herford, Danzig und Hamburg sowie von Vertretern der Stadt King's Lynn und der Grafschaft Norfolk empfangen. Auch die Lübecker Stadtpräsidentin, Frau Gabriele Schopenhauer, war als Vertreterin

der Stadt angereist und begrüßte das Schiff und seine Besatzung. Zwei lokale Radiosender und die BBC mit einem TV-Übertragungswagen sorgten für eine gebührende Berichterstattung.

Die folgenden drei Tage war die „Lisa von Lübeck“ dann das Highlight der Stadt. In der lokalen Presse und auf den Internetseiten des Hansefestivals war das Schiff als die „majestätische Lisa von Lübeck“ angepriesen worden, beim Open Ship und verschiedenen Aktionen an Bord wurden über 4.500 Besucher gezählt, um sich ein Bild über das mittelalterliche Schiff zu machen. Erstaunlich viele Besucher sprachen - oft auch nur ein wenig - Deutsch und erzählten, dass sie in Deutschland ihre Militärzeit verbracht hätten oder als Kriegsgefangene nach England gekommen und dort geblieben wären. Die TV- und Radioteams gaben sich die Klinke in die Hand, das BBC-Wetter wurde live vom Schiff gesendet, englische Bands und Chöre gaben ihr Können zum Besten und die überwältigende Gastfreundschaft wurde vom eigens gegründeten Bordchor mit deutschen Seemannsliedern erwidert der von unseren beiden Entertainern Charly Brüser und Sigurd Seiboth auf Gitarre und Mundharmonika begleitet wurde.



Sowohl bei offiziellen Veranstaltungen als auch auf privater Ebene wurden neue Kontakte geknüpft und King's Lynns Vertreter aus Gesellschaft, Kultur und Wirtschaft war der Stolz durchaus anzumerken, als erste britische Stadt noch

vor London im Bund der neuen Hanse eine Art Pilotrolle zu spielen und dabei an glorreiche Zeiten der Vergangenheit als größter mittelalterlicher Handelshafen der englischen Nordseeküste anknüpfen zu können. Erste Pläne wurden geschmiedet und Einladungen an das Schiff ausgesprochen im Jahr 2012 nach London zu kommen, um an den Feierlichkeiten zu den Olympischen Spielen teilzunehmen.

Begleitet von vielen Zuschauern nahm die „Lisa von Lübeck“ am Montag wieder Kurs auf die Heimat. Diesmal bei besserem Wetter, aber wieder mit dem Wind aus der falschen Richtung. Der Westwind von der Hinreise hatte pünktlich auf Ost gedreht, so dass nur zweimal die Möglichkeit bestand die Segel für einige Stunden zu setzen. Nach über 1.200 Seemeilen erreichte die „Lisa von Lübeck“ am 8. August 2009 morgens um 4 Uhr wieder Travemünde, wo sie einen un-freiwilligen Zwischenstop einlegen musste. Eine Sonderöffnung der Erich-Warburg-Brücke für das Schiff war nicht möglich und so musste sie auf die reguläre Öffnung warten.

Christian Malz und Thomas Lawrenz, die uns als Kamerateam begleiteten und sich um die filmische und fotografische Dokumentation der Reise kümmerten, sei herzlich gedankt. Wir können gespannt sein, was die beiden aus den tausenden Fotos und Stunden von Videomaterial zaubern werden. Auch der Besatzung, die ihre Freizeit für diese Reise (und auch alle anderen Reisen) zur Verfügung gestellt hat und unermüdlich Wache gegangen ist, Gäste betreut und auch das letzte Quäntchen Schulenglisch hervorgeholt hat um alle Fragen in King's Lynn zu beantworten, gilt der Dank und die Anerkennung. Ohne sie wäre diese schöne Fahrt nicht möglich gewesen.

Christian Baars

„Manche Dinge sehen wir nur, wenn wir das Meer überqueren und nehmen sie nicht zur Kenntnis, wenn wir sie stets vor Augen haben“

Plinius, Epistulae 8.20,1



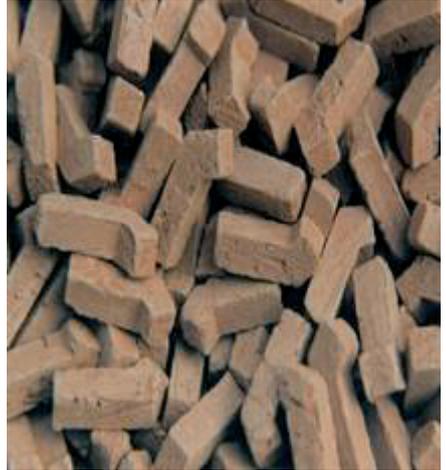
10 Jahre Zeitpunkte in der Öffentlichkeit

Vor 10 Jahren am 20. November 1999 wurde das Modell des "Blauen Turms" an der Untertrave /Ecke Beckergrube aufgestellt. Es war das Erste von mittlerweile 12 Modellen im öffentlichen Raum, die maßstabgetreue Nachbildungen historischer Bauwerke aus der Lübecker Altstadt zeigen, welche durch Kriegseinwirkungen oder Abriss in den vergangenen Jahrhunderten zerstört worden waren. Alle Zeitpunkte (Modelle) sind nach Möglichkeit dort aufgestellt worden, wo einst die Originalbauwerke standen. Auf diesem Wege wird Stadt- und Baugeschichte für die Allgemeinheit sichtbar und erlebbar gemacht.

Die Zeitpunkte, die dafür benötigten Bauteile einschließlich der aus Niro-Stahl gefertigten Vitrinen wurden in der Modellwerkstatt, die vom August 1998 bis zum Februar 2004 unter unserem Mitglied und damaligen Projektleiter Joachim Kaufner „in Arbeit“ war, von bisher arbeitslosen Jungerwachsenen und deren Anleitern in Eigenarbeit hergestellt.

Oft gab es keine Zeichnungen oder Abbildungen der entsprechenden Gebäude von allen Seiten. So wurde schon die Planung eines Modells zu einer besonderen Herausforderung. Erst nach dem Bau eines Pappmodells, das die Dimensionen veranschaulichte, wurde von den jungen Erwachsenen unter fachkundiger Aufsicht ein Holzgerüst entworfen. Dieses wurde dann mit Originalmaterialien verblendet. Nicht selten wurden für ein Modell über 100.000 Ziegelsteine und einige 1000 Dachziegel in verschiedensten Ausführungen gebrannt und zum Teil glasiert. Wie bei einigen Vorbildern wurden darüber hinaus auch weitere Materialien wie echter Sandstein oder Granit verwendet, damit die fertigen Zeitpunkte den Originalen in Nichts

nachstehen. Die Zeitpunkte sind in den Maßstäben 1:20, 1:25 und 1:30 nachgebaut. In jeder Vitrine findet sich eine Namenstafel der am Bau beteiligten jungen Erwachsenen.



Ziegel im Maßstab 1:20

Nun ist es aber schon einige Zeit her, dass der letzte Zeitpunkt fertig gestellt und enthüllt wurde. Doch wenn man denkt, es ist still um unser Projekt geworden, so irrt man sich. In regelmäßigen Abständen werden die Modelle von unseren ehrenamtlichen Mitgliedern aus den Vitrinen herausgenommen und gepflegt. Zusätzlich wurden in den vergangenen Monaten die alten Karton-Tafeln, welche die Interessierten Stadtbesucher über die Modelle informieren, gegen moderne, beständigere Hartplastik-Tafeln ausgetauscht. Es haben sich Mitglieder unseres Vereins bereit erklärt sich als Betreuer für jeweils einen Zeitpunkt zur Verfügung zu stellen.

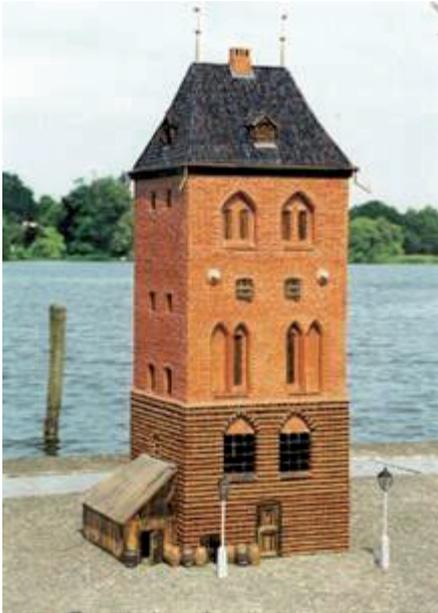
Im Folgenden finden Sie eine kurze Beschreibung der 12 Zeitpunkte – den dazugehörigen Lageplan finden Sie auf der Rückseite dieses Heftes.

1) Der "Blaue Turm"

– Betreuerin Elisabeth Pose

Die Bezeichnung des zwischen 1452 und 1463 am Ufer der Trave errichteten Turmes, geht auf die bläuliche Dachbedeckung zurück. Der 1853 abgerissene ca. 23m hohe Turm ist im Maßstab 1:30 dem Bauzustand um 1800 nachempfunden.

Standort: Ecke An der Untertrave/Beckergrube an der Fußgängerbrücke zur MUK



Der "Blaue Turm"

2) Die Kapelle "Maria zum Stegel"

– Betreuerin Elisabeth Pose

Das Modell zeigt die um 1415 errichtete Kapelle in ihrem ursprünglichen Zustand. Die Kapelle wurde im Zuge der Reformation entweiht und bis zur Zerstörung durch den Luftangriff Palmarum 1942 u.a. als Buchhandlung und Lager benutzt.

Standort: Ecke Mengstraße/Schüsselbuden

3) Das "Innere Holstentor"

– Betreuer Jochen Harder

Das im Maßstab 1:30 errichtete Modell zeigt den Zustand um 1550. Das Bauwerk befand

sich, eingefügt in die Stadtmauer, unmittelbar vor der Holstenbrücke. 1794 wurde das Tor abgebrochen und durch ein von Pylonen eingefasstes Gittertor ersetzt. Standort: Ecke Holstenstraße/An der Obertrave

4) Das "Äußere Holstentor"

– Betreuer Jochen Harder

Das 1585 errichtete Tor ist eines von vier Toren der Holstentoranlage. Das mit einer Renaissance-Fassade zur Feldseite reich gegliederte Tor, hatte eine Grundfläche von 26x30m bei einer Höhe von 24,60m. Das Modell hat den Maßstab 1:30.

Standort: Vor dem Platz der Holstentorhalle

5) Das "Zweite äußere Holstentor"

– Betreuer Jochen Harder

Das Tor entstand gleichzeitig mit dem Bau der Bastionsbefestigung und war um 1636 vollendet. Nach Umbau und mehrfacher Renovierung wurde es im Zusammenhang mit der Abtragung der Walkkurtine im Jahre 1808 abgebrochen.

Standort: Ecke Posselstraße/Holstentorplatz

6) Das "Innere Mühlentor"

– Betreuer Heinz-Jürgen Knoche

Das Modell ist eines von drei Toren der Mühlentorbefestigung. Bei einer Grundfläche von 9x9m hatte das 1861 abgerissene Original eine Höhe bis zum Dachansatz von etwa 11m. Das Modell im Maßstab 1:20 zeigt den Zustand Mitte des 15. Jahrhunderts.

Standort: Mühlenstraße/An der Mauer (Nahe der Gaststätte "Im alten Zolln")

7) Das "Mittlere Mühlentor"

– Betreuer Heinz-Jürgen Knoche

Das Tor wurde ca. 1399 fertig gestellt und in den Jahren 1808-1809 abgebrochen. Das im Maßstab 1:25 gefertigte Modell zeigt den Zustand des Tores im 15. Jahrhundert. Zu der Zeit war es noch das Äußere von zwei Toren.

Standort: Gegenüber dem Kinopalast "Stadhalle"

8) Das "Äußere Mühltentor"

– Betreuer Heinz-Jürgen Knoche

Ähnlich dem Äußeren Holstentor ist dieses Tor ein Renaissancebau. Der Bau wurde 1552 vollendet. 1663 wurde er bereits wieder abgerissen. Das im Maßstab 1:20 gefertigte Modell zeigt den Erbauungszustand. Standort: An der rechten Stadtseite der Mühltentorbrücke



Detailansicht des "Äußeren Mühltentores"

9) Das "Mittlere Burgtor"

– Betreuer Hans Heuer

In der Detmar-Chronik zum Jahre 1299 findet sich ein Hinweis auf das mittlere Burgtor. Es heißt dort: "do let bowen de Stat den Torm an den Wal vor deme Borchdore" (damit ist das heute noch stehende, um 1224 erbaute Burgtor gemeint). Das Tor wurde 1622 bei dem Bau neuer Befestigungsanlagen vollständig abgetragen.

Standort: Linke Stadtseite der Burgtorbrücke

10) Das "Äußere Burgtor"

– Betreuer Hans Heuer

Das Tor entstand offenbar um 1440. Erbauer war mit ziemlicher Sicherheit Nicolaus Peck, dem auch der südliche Teil des Rathauses (Kriegstube) zugeschrieben wird. Wahrscheinlich ist es um 1625 beim Bau neuer Befestigungen abgerissen worden. Standort: Linke Außenseite der Burgtorbrücke

11) Die "St. Annen-Kirche"

Die 1518 vollendete Kirche war das Gotteshaus des St. Annen-Klosters und ist 1843 durch einen Brand vollständig zerstört worden. Die zur St. Annenstraße ausgerichtete Kirchenfassade, deren unterer Teil den Brand überstanden hat, bildet jetzt den Eingang zur Kunsthalle und zum Museum.

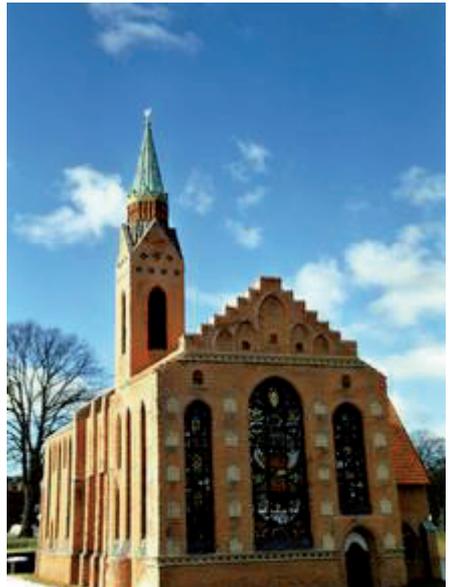
Standort: Eingangsbereich der neuen Kunsthalle im St. Annen-Museum

12) Die "Burgkirche"

Bei dem Stadtbrand von 1276 wurde die erste Anlage des Maria-Magdalenen-Klosters (Burgkloster) zerstört. Zugleich mit dem Wiederaufbau des Klosters entstand auch die Kirche als dreischiffige Basilika mit einem einschiffigen Chor. Doch diverse Baumängel im Fundament führten immer wieder zu schweren Schäden und Einbrüchen des Bauwerks, so dass sie am Anfang des 19. Jahrhunderts abgebrochen wurde.

Standort: Neben dem Eingangsbereich des Forums Burgkloster

Henrik Müller



Die "Burgkirche"

Portrait

Heute: Karl-Heinz Mahncke



Wer ist eigentlich Kuddel? Karl-Heinz Mahncke ist die gute Seele aus der Nähstube der Werft. Seitdem Kuddel es sich in der kleinen Schneiderwerkstatt gemütlich gemacht hat, hat er für die *Lisa* schon so einige Meter Segeltuch verarbeitet.

Unser Kuddel ist 1923 auf der schönen Insel Poel geboren und hatte gleich den Bezug zum Wasser. Mit 14 Jahren heuerte er auf dem Dampfer *Grete Cordts* an und fuhr zuerst als Moses und später als Matrose acht Jahre lang bis zum Kriegsende zur See.

Im Anschluss schulte er zum Segelmacher um und blieb es bis zum heutigen Tage mit Freuden. Auch als Segelmacher ist Kuddel herum gekommen. Er fing in Schwerin an und kam dann über Wismar, seine Heimat, nach Lübeck. In zwei Segelmacherbetrieben übernahm Kuddel die Leitung der Werkstatt, was ihm viel Freude bereitete.

Zu Ostern 1961 kam Kuddel mit seiner Familie nach Lübeck, bevor die große Mauer zwischen Ost und West gebaut wurde. Gemeinsam mit seiner Frau und seinem Sohn machte er sich selbstständig. Über die gesamte Zeit bestimmte der Beruf des

Segelmachers sein Leben, wie auch das seiner Familie. Oft sprach ihn seine Frau auf die Beschwerden seiner Arbeit an, doch Kuddel konnte jedes Mal sagen, welche Freude ihm sein Beruf mache. Auch jetzt in seinem Ruhestand kann er die Arbeit nicht lassen und geht immer wieder gern in seine Nähstube, um neue Persenninge und sonstiges Tuchwerk zu schneiden.

Im letzten Jahr bereicherte Kuddel mit seinem Segelmacherstand den historischen Markt beim Ersten Internationalen Koggentreffen in Lübeck. Hier wurde das Foto in mittelalterlicher Gewandung aufgenommen, die er sich ebenfalls selbst geschneidert hatte. Für Kuddel war das Spektakel ein großer Erfolg, hatte er doch inklusive seines letzten handgefertigter Zampels, oder auch Seesack genannt, alles verkauft. Selbst aus seiner Nähkiste kramte er seine ältesten Sachen zusammen, um weiterhin Verkaufsartikel zu haben.

Auch für andere Aktionen ist Kuddel gern zu haben. So war er zum Beispiel gemeinsam mit Jochen Harder zum Kinderfest der St. Aegidien Gemeinde. Dort zeigten die beiden den Kindern Knoten.

Wie sich im Gespräch mit Kuddel herausstellte ist nicht nur das Segelmachen sein Hobby. Nebenbei hat er 15 Mal die *Lisa von Lübeck* in Öl gemalt. Da er seiner Heimat eng verbunden ist, nahm er außerdem den Nachbau der Poeler Kogge (Wisseмара) als Vorlage für 20 cm große Modelle, die er in seiner Freizeit in einer Werkstatt gefertigt hat. Leider könne er diese Werkstatt nicht mehr nutzen, was auch den Modellbau einschränke. Ein weiteres Hobby ist das Schreiben von plattdeutschen Texten, was ihm auch viel Spaß macht.

Für die Wintermonate hat Kuddel schon einiges auf dem Zettel, was noch alles für die *Lisa* zu nähen ist. So kommen noch einige Nahtkilometer hinzu.

Merrit Müller

Unsere Kleine in großer Aktion

Am 23. April 2009 war es wieder soweit. Das Feuerschiff „Fehmarnbelt“ startet ihre Fahrsaison für dieses Jahr. Um den allseits bekannten Liegeplatz an der Musik- und Kongresshalle verlassen zu können, benötigt die „alte Dame“ die Unterstützung unserer Hafengebarkasse SW 2 damit sie mit ihren 45,44 Metern Länge unbeschadet im Hansehafen zu drehen. Die SW 2, mit Burkhard Bange und Henrik Müller, die sich bereits mit den Gegebenheiten und Umständen dieser Hilfsaktion auskannten, bemannt, wurde wie gewohnt vor das Feuerschiff gespannt und zog es sanft von seinem mit Schlick angesetzten Liegeplatz.

Auszug (1) aus dem Logbuch der Hafengebarkasse SW 2 vom 23. April 2009:

16:30 Uhr ab Liegeplatz
Kuhlenkampkai
16:45 Uhr an Feuerschiff Fehmarnbelt
17:20 Uhr Feuerschiff drehen
17:55 Uhr ab Feuerschiff Fehmarnbelt
18:05 Uhr an Behnkai

Dieser Tag war trotz aller Gewohnheit mit dem Drehen der „Fehmarnbelt“ ein besonderer Tag für unsere kleine aber starke Hafengebarkasse.

Wie in jedem Jahr passierte das Feuerschiff gegen 23:00 Uhr die Fußgängerbrücke an der MUK. Dafür wird jedes Mal ein Kran benötigt, der das stadtnaheste Brückenteil anhebt und nach Durchqueren der Brücke wieder einsetzt. Da dieser Aufwand mit viel Arbeit verbunden ist und ebenso viele Schaulustige anlockt, zum Teil ungewollt, da einige vor der gesperrten Brücke ausharren, wurde das Verholen des Theaterschiffes „Marie“ ebenfalls auf diese Nacht gelegt. Die „Marie“ hatte für die Sommersaison ihren gewohnten Liegeplatz im Klughafen verlassen und sollte nun auf dem des Feuerschiffes verweilen bis es seine Fahrsaison beendet und zurück durch die Brücken an ihren Platz kommt.

Für das Theaterschiff stand fest, dass es mit der Manövrierfähigkeit durch die engen

Brücken nicht sehr gut bestellt war und nahm somit Kontakt mit unserem Verein auf und bat um Unterstützung der Barkasse, da sie als einzige auf Grund ihrer geringen Höhe ideal für dieses Vorhaben war und keine zusätzlichen Brückenöffnungen erforderlich machte. Nach einer längeren Vorbereitungsphase mit Planung und Organisation setzte sich die kleine Barkasse mit gleicher Besatzung wie am Nachmittag an die Marie und stabilisierte den rückwärts fahrenden, 325 Tonnen schweren und 75 Meter langen Koloss am Bug. Langsam bewegte sich das Schiff erst durch die Drehbrücke und mit wenig Platz zu den Seiten auch die Fußgängerbrücke. Von Land aus sah es vermutlich enger aus als es war, doch wir vielen gespannten Schaulustigen hielten inne, als sich der Schleppverband auf die Schwimmponton zu bewegte und knapp an den „Nusschalen“ vorbei glitt.

Auch wenn für diese Nacht das Verholen auf den Liegeplatz der „Fehmarnbelt“ geplant war, musste dieser Plan verworfen werden. Kaum war das Theaterschiff durch die letzte Brücke hindurch, ging der „Marie“ die Puste aus. Keine Luft zum Umsteuern der Maschine, kein Vorwärtskommen.

Auszug (2) aus dem Logbuch der Hafengebarkasse SW 2 vom 23. April 2009:

23:30 Uhr an Bug „Marie“ fest
Hansehafen Behnkai
00:50 Uhr mit „Marie“ im Holstenhafen fest
01:15 Uhr an Liegeplatz
Kuhlenkampkai

Abschließend kann man sagen, dass es für unsere kleine SW 2 ein erlebnis- und erfolgreicher Tag war, ebenso für die Besatzung, die die Barkasse souverän durch den Lübecker Hafen leitete und die Aktionen gewissenhaft und mit Vorsicht, dass ihnen 'keiner an die Farbe kommt', durchführten.

Merrit Müller

Maße in der Vergangenheit

Noch weniger einheitlich als die Münzen (siehe *Zeit-Punkte-Hefte* 2006) waren in der Zeit vor 1870 in Deutschland die Maßsysteme. Fast jeder Kleinstaat und jede Reichsstadt hatten ihre eigenen Maßeinheiten (siehe *Längenmaße in Zeit-Punkte-Hefte* 1/09).

Besonders vielfältig waren jedoch die Hohlmaße und Gewichte, da mit der Erteilung des Marktrechtes häufiger auch kleineren Orten das Recht auf Bestimmung der für ihren Marktflecken geltenden Hohlmaß- und Gewichtseinheiten gewährt wurde. Auch wenn die Namen der Einheiten sich meist gleichen, wichen die Größen oft deutlich voneinander ab. Hinzu kam, dass - wie bei manchen Längenmaßen - die Werte am gleichen Ort noch auf bestimmte Handelswaren bezogen differierten.

Ein Ordnung der Hohl- und Flüssigkeitsmaße nach Größen ist für diesen Beitrag (ohne eine Doktorarbeit zu leisten) aufgrund oben angeführten Probleme und fehlender Quellen nicht möglich gewesen. Neben den regionalen Differenzen kommen noch große Unterschiede im Bezug auf das zu messende Gut hinzu, so stand z. B. bei dem Getreidemaß *Metze* das Volumen für das Kornmaß (glatte Frucht wie Roggen, Weizen, Hülsenfrüchte) zum Hafermaß (raue Frucht wie Hafer, Dinkel, Gerste) im Verhältnis 1 zu 1,5!

Der nachfolgende Beitrag orientiert sich hauptsächlich an Angaben aus süddeutschen Ordnungen des 16. Jh. (z.B. Württemberg, Würzburg), dem Brockhaus der Jahre 1839 bis 1841 sowie für den norddeutschen Hanseraum (Lübeck, Hamburg, Bremen) aus der Zeit zwischen dem 13. und dem 17. Jahrhundert.

Ahm, Ame (s. *Ohm*) Flüssigkeitsmaß, in Lübeck 1556 zu 64,45 Liter, aufgeteilt in 40-48 Stoeveken.

Anker, Flüssigkeitsmaß (Wein), je nach Land rund 33–45,4 l, meist um 37 l.

Eimer, regional sehr unterschiedliches Flüssigkeitsmaß, in Heilbronn zu 24 Maß, in Württemberg aber zu 160 Maß. Der Wert lag allgemein zwischen 52 und 60 Litern, aber es gab auch höhere Werte (Sachsen 75,8 Liter und Württemberg sogar 293,9 Liter). Ein Eimer Sole war in Lüneburg im Jahr 1458 = 149,28 Liter.

Faß, in Hamburg 1611 erwähnt, entsprach 53,25 Liter.

Fuder, Flüssigkeitsmaß vorwiegend für Wein, aber auch für Heu, Erz, Kohle. Bei Wein, Bier und auch Met hatte ein Fuder 12 Eimer. In Lübeck galt 1556 ein Fuder = 6 Ame, in Württemberg hatte ein Fuder nur 6 Eimer, in Heilbronn waren es dagegen 20 Eimer.

Benannt nach der Ladung (Fuhre) eines zweispännigen Wagens; als Wiesenmaß die Fläche, die ein Fuder Heu lieferte. Als Maß für Wein mit großen regionale Unterschieden zwischen 800 bis 1.800 Litern, in Köln, dem Weinhaus der Hanse, hatte es 873,6 Liter. Heute eine noch in Deutschland verwendete Fass-Art mit 900 Liter (Franken) bis 1.500 Liter (Baden).

Klafter, nicht nur ein Längenmaß, sondern auch ein Körpermaß für Holz. Sie ist bei 3 1/2 Fuß Scheiterlänge, 6 Fuß hoch und 6 Fuß lang. Die Klafter Holz entsprach vor 1811 3,9 m³, danach 3,133 m³.

Kanne, Kandel, als Untereinheit des Eimer erwähnt, auf einen Eimer kamen 64 Kannen oder Kandel. Eine Kanne hatte regional unterschiedlich einen Inhalt zwischen 0,9 Liter und 2,6 Liter.

Malter, Getreidemaß, als Kornmaß zu 8 Metzen mit 172,8 Liter, als Hafermaß zu 12

Metzen mit rund 440 Liter (Würzburg). Der Name stammt von der Menge Getreide für einen Mahlvorgang.

Maß, in Hessen des 19. Jh. hatte die Maß = 4 Schoppen = 1,8 bis 2 Liter.

Metze, als Kornmetze mit 21,6 Liter, als Hafermetze mit 33,63 Liter angegeben.

Ohm, Flüssigkeitsmaß (lat. ama = Eimer, auch Ahm oder Aaam) zwischen 134 und 175 Liter. Vier Ohm ergaben den Fasstyp Vierlig (Vierling). In Hessen des 19. Jahrhunderts hatte die Ohm = 20 Viertel = 80 Maß. Ein Ohm war in Lübeck 64,45 Liter (s. *Ahm*), in Preußen 137,4 Liter, in Mecklenburg 145,5 Liter, in Braunschweig 149,9 Liter, in Schweden aber 157,03 Liter

Oxhoft, Maß aus Lübeck und Niedersachsen, 1 Fuder Wein hatte 4 Oxhoft, das Oxhoft entsprach $1\frac{1}{2}$ Ohm. Es hatte ein Volumen von rund 224,5 Liter.

Saum, Sauma, Soma, Sohm, andere Bezeichnung für *Ohm* in gebirgigen Gegenden. Abgeleitet von der Last für ein Tragtier, mit dem man die schwer passierbare Gebirgspässe (sogenannten Saumpfade) überqueren konnte.



Eichmaß für Lübecker Roggenscheffel

Scheffel, ein Hohlmaß für Getreide in sehr unterschiedlichen Größen, in Norddeutschland unterteilt in 16 Metzen. Die Volumen-

angaben liegen zwischen 23 Liter und 222 Liter. 1872 galt z.B. im Deutschen Reich 1 Scheffel = 50 Liter. Die Scheffel selbst war ein schaufelartiges Gefäß und hatte ein Fassungsvermögen von bis zu 180 Liter.

Schoppen, in Deutschland noch gebräuchliches, sehr altes Maß für den Weinausschank. In der Pfalz bedeutet ein "ganzer Schoppen" 0,5 Liter, in Rheinhessen ist der "halbe Schoppen" mit 0,2 Liter üblich.

Sester, Hohlmaß für Roggen, Salz und Eier. Nach einer Zeichnung am Freiburger Münster hatte es einen Durchmesser von 38,7 cm und eine Höhe von 19,4 cm, was ca. 18,22 Liter entspricht.

Spint, in Hamburg 1611 erwähntes Maß zu 67,66 Liter.

Stoeveken, in Lübeck 1556 1 Stoeveken = 4 Quarteer und entsprach ca. 3,75 Liter.

Stübchen, Flüssigkeitsmaß zu 3,644 Liter.

Tonne, eigentlich eine Gewichtseinheit. 1375 wurde in Lübeck aber festgelegt, dass in den Seestädten der Hanse künftig alle Tonnen nach dem „Rostocker Band“ angefertigt werden sollten. Diese Tonnen hatten ein Volumen von 166 Liter und bezogen sich hauptsächlich auf den Bierhandel.

In süddeutschen Quellen wurde die Tonne teilweise auch als Einheit für 4, 5 oder 6 Eimer erwähnt.

Vierlig (Vierling), altes Fassmaß, in Baden mit dem Volumen von 600 Litern. Der Name ergab sich dadurch, dass vier Ohm hineinpassten.

Wispel, Getreidemaß, Bezeichnung in Norddeutschland mit einem Volumen von zwei Maltern oder 24 Scheffel.

Stefan Müller

Neue Mitglieder – Herzlich willkommen

Wir begrüßen ganz herzlich folgende Personen als neue Mitglieder in unserem Verein:

659	Antje Gräfingholt	670	Daniel Schleker
660	Marc Lefgrün	671	Dr. Jan Holandt
661	Dr. med. Constanze-Marie Meister	672	Michael Runge
662	Hans-Ludwig Budde	673	Christian Malz
663	Günther Becker	674	Patryk Stankiewicz
664	Susanne Grupe	675	Sarah Gundlach
665	Hannes Grupe	676	Thomas Lawerenz
666	Carolin Kreuzer	677	Günter Rotter
667	Wolfgang Hombach	678	Renate Stange
668	Peter Sonnemann	679	Rapid Data GmbH
669	Hansevolk zu Lübeck	680	Jens Kleeblatt

Die Finanzverwalter haben folgende Bitte an die Mitglieder:

Sollten sich bei Ihnen Konten- oder Adressänderungen ergeben, teilen Sie uns diese bitte per Post, telefonisch oder per e-Mail mit.

Und das Hansevolk bleibt in Bewegung

Für die Wintermonate sind Aktionen geplant, die unseren Fundus erweitern und das kommende Jahr mit seinen Events wie den Heider Marktfrieden interessanter gestalten sollen. Dazu gehört z.B. der Aus- bzw. Umbau einiger unserer Marktstände, damit dort mehr Staumöglichkeiten gegeben sind. Sie auch als Schlaflager genutzt werden, sollte es auf Märkten notwendig sein, die Stände selbst zu überwachen. Des Weiteren wollen wir unsere Verkaufartikelauswahl erweitern mit Kindergugeln, Wachstafeln und sonstigen mittelalterlichen Accessoires, die auch zu Vorstellungszwecken auf den Märkten

hergestellt werden sollen. Das Kochen soll selbstverständlich auch nicht zu kurz kommen. Mittelalterliche Gerichte wie der Kohleintopf gehören zu unserer Rezeptauswahl. Die Verpflegung war im Mittelalter anders als zur heutigen Zeit, doch ebenso lecker und den Arbeitenden immer eine vollwertige Mahlzeit.

Wie gewohnt trifft sich das Hansevolk jeden zweiten Donnerstag im Monat um 18:30 Uhr auf der Werft, wo selbstverständlich jeder Interessierte willkommen ist. Arbeitstermine sind in der darauf folgenden Woche Samstag ab 10 Uhr ebenfalls auf der Werft.

Aufnahme-Antrag

An die
**Gesellschaft Weltkulturgut
Hansestadt Lübeck** (gemeinnützig) e.V.
Willy-Brandt-Allee 19
23554 LÜBECK

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

als Einzelmitglied (Jahresbeitrag 35,- / Schüler, Stud., Wehr-, Ersatzdienstleist. die Hälfte)

Name _____ Vorname _____

geb. am _____ Beruf _____

als Körperschaftliches Mitglied (Jahresbeitrag 110,-)

Firma / Verein* _____

Branche _____ Ansprechpartner _____

Anschrift

Straße, Hausnummer _____

PLZ _____ Wohnort _____

Rufnummer privat _____ dienstlich _____

Email _____

Datum _____

Unterschrift

* nichtzutreffendes streichen



1

10

9

12

3

2

4

5

11

6

7

8