

Blick-Punkte



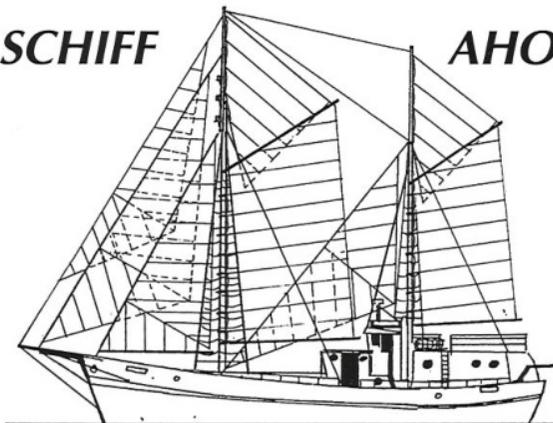
Informationen der

Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V.



SCHIFF

AHOI!



**Das Ringhotel Jensen
bietet Ihnen unser Ahoi – Arrangement:**

2 Übernachtungen einschließlich Frühstücks-
buffet in der Hansestadt Lübeck im Ringhotel,
1 Schnuppertörn (6 Std.) auf einem Traditions-
segler einschl. Begrüßungssherry, zünftigem
Seemannsessen und eine "Mug Kaffee" mit
selbstgeb. Kuchen.

Preis € 169,- (ab 10 Pers.)

Fordern Sie bitte weitere Unterlagen:

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

Impressum:

Blick - Punkte

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

Redaktion und Satz: Jochen Kaufner (Joe)
Heike Schmarje

Fotos: Knabe 3, Bange 2, Kaufner 1, Ewert 1
H. Schmarje 2

Anzeigen: Heino Schmarje

Druck: Schipplück + Winkler Printmedien GmbH

Unsere Projekte:

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

Zur Sache

Bei der Wahl Lübecks zur Kultur-Hauptstadt Deutschlands des Jahres 2010 ist Lübeck leider nicht auserkoren worden. Die Kulturhauptstadt Schleswig-Holsteins ist aber sicherlich Lübeck. Diese Aussage manifestiert sich aus den Erfahrungen, die wir während der ersten Fahrt-Saison mit der „Lisa von Lübeck“ machen konnten.

Wo immer das Hanseschiff sich zeigte, es war stets die Attraktion für die „Seh-Leute“, so z.B. bei der Hanse-Sail in Rostock, wo an einem einzigen Tag über 12 000 Besucher das Schiff bestaunten oder während der Travemünder Woche, wo das Hanseschiff (leider) das einzige Schiff war, das während der gesamten Zeit besichtigt werden konnte.

Wenn wir den Besucheransturm auch halbwegs erwartet hatten, so überraschte uns die persönliche Identifikation, die viele Besucher mit dem Hanseschiff verband. Nicht nur Lübecker gaben stolz zum Ausdruck, dass das Schiff aus ihrer Stadt kommt. Auch bereits beim Hamburger Hafengeburtstag im Mai war es vielen Besuchern ein Bedürfnis zu erwähnen, dass sie auch in Schleswig-Holstein wohnen. Wenn es eines Beweises für die Schleswig-Holsteiner betreffend ihrer Kulturhauptstadt bedarf, so erscheint uns die vorstehende Aussage mehr als ausreichend.

Doch nicht nur das Hanseschiff konnte die Besucher beeindrucken. In den unzähligen Gesprächen an Bord konnten wir feststellen, dass sie mit dem Vorsatz von Bord gingen, Lübeck unbedingt bald wieder zu besuchen, - und dass die moralische Basis unseres Handelnsfrage, was Du für Deine Stadt tun kannst“ für viele Leute ein Anreiz zu eigenen Überlegungen für Aktivitäten in ihrer Heimatstadt darstellte.



Stefan Müller
Vorsitzender

Die Jungfernfahrt unserer „Lisa von Lübeck“

Nach Kiellegung und Stapelhub, nach erfolgreichen Probefahrten und erstem Segeltörn in der Lübecker Bucht fand am 30. April dieses Jahres endlich die langersehnte Jungfernfahrt statt.

Noch Tage vorher herrschte an Bord und auf der Werft ein emsiger Betrieb, denn es war noch viel zu richten – und, Welch glücklicher Zufall – just in Time tauchte unsere gestohlene Schiffsglocke wieder auf.

Fünfundsechzig Ehrengäste unserer stellvertretenden Vorsitzenden, Frau Lisa Dräger – Ideen- und Namensgeberin des Projektes Hanseschiff – waren geladen und gingen an Bord.

Rechtzeitig zum Empfang um 11:00 Uhr hatte sich unser „Lübsches Hansevolk“ in historischen Gewändern und der Shanty-Chor „De Seilers“ auf dem Behnkai zur Begrüßung von Frau Dräger und ihrer Gäste eingefunden.



Lisa Dräger lauscht dem Begrüßungsständchen des Shanty-Chors „De Seilers“.

Nach allgemeiner großer Begrüßung und einem Willkommenstrunk hieß es dann um 12:05 Uhr „Klar vorn und achtern“. Das letzte Shanty verklang, als sich die „Lisa“ – über alle Toppen geflaggt – unter dem Kommando des Kapitäns Dieter Baars langsam vom Behnkai löste. Von nun an sorgte allein das Schifferklavier unseres Mitgliedes Horst Saubert für die musikalische Unterhaltung an Bord.

Schon bald grüßte uns die Herrenbrücke mit hochgestellten Klappen und am Traveufer

winkten viele Freunde, Bekannte und begeisterte Menschen.

In Travemünde, am Ostpreußenkai, wurde für rund eine Stunde festgemacht.

Unser Stadtpräsident, Peter Sinnenwold und der Bürgermeister der Hansestadt Lübeck, Bernd Saxe kamen hier an Bord. Sie waren durch andere Verpflichtungen verhindert, schon in Lübeck an Bord zu gehen.



Lisa Dräger mit Stadtpräsident (links) und Bürgermeister (rechts)

Vor dem Öffnen des im „Laderaum“ vorbereiteten warmen und kalten Buffets begrüßte Frau Dräger vom Vorschiff aus noch einmal alle Gäste und dankte all denjenigen, die zum Bau und Gelingen dieses Schiffes, der „Lisa von Lübeck“ beigetragen haben.



Lisa Dräger begrüßt ihre Gäste und wünscht dem Schiff „Allzeit gute Fahrt“.

Danach folgte noch ein kurzer Überblick vom Anfang der Idee bis zur Fertigstellung der Kraweel.

Es gab viel Beifall auch von den zahllosen Schaulustigen auf dem Kai.

Mit guten Wünschen begann nun der spannendste Teil der Reise. Bei leichter Brise – die Wolken rissen auf und die Sonne kam durch – wurden alle Segel auf der Ostsee gesetzt.

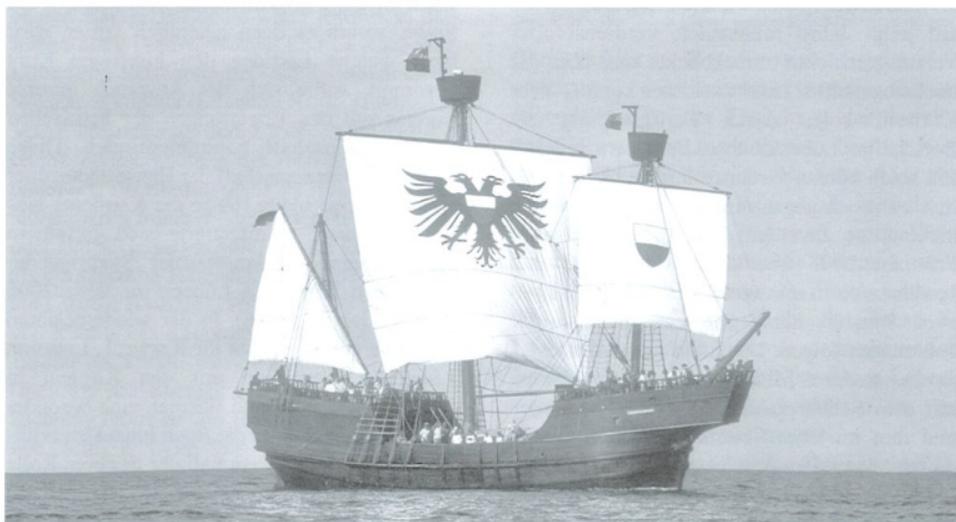
Viele Gäste mögen wegen der angeregten Unterhaltung, das spätere Einschlafen des

Windes gar nicht bemerkt haben. Um 16:30 Uhr wurde wieder am Ostpreußenkai festgemacht, weil einige Gäste von Bord gehen mussten. Gleich nach dem Ausschiffen ging es wieder die Trave aufwärts.

Um 19:15 Uhr lag die „Lisa von Lübeck“ wieder am alten Liegeplatz – dem Behnkai.

Es war ein schöner und erlebnisreicher Tag – er wird allen Gästen und uns immer als ein großes Ereignis in Erinnerung bleiben.

Dieter Knabe



sonntags 11³⁰-14³⁰ Uhr

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

BR  **NCH**

*ausschlafen und
genießen*

p.P. EUR 19,- * Kinder bis 6 Jahre frei * 7-12 Jahre EUR 8,50

SCANDIC

**HOTEL
LÜBECK**

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

23568 Lübeck
Travemünder Allee 3

Haneschiff auf Hansekurs?

*„Ships are all right.
It is the men in them!”
(„Schiffe sind schon in Ordnung.
Nur kommt es auf die Menschen
In ihnen an !“)
Joseph Conrad*

Im Jahre 2001 war die spätere „Lisa von Lübeck“ erst seit dem Frühjahr 1999 im Bau, als man in den „Blick-Punkten“ Nr. 2/01 bereits auf zehn Jahre mühsamer, verdienstvoller Vereinsgeschichte zurückblickte und über die noch ungetaufte „Lisa“ nachlesen konnte, diese Kraweel solle „nach Fertigstellung als Botschafter Lübecks über die Meere segeln.“ Ein solch kühner Gedanke musste sich sicherlich erst noch gegen manche Paragraphen und kleinmütige Zweifler durchsetzen. Seit dem Frühjahr 2005 aber fährt das Schiff und bewährt sich in seinem Element. Der erfolgreichen Bauzeit kann nun eine erfolgreiche Fahrzeit folgen. Das kann man miterleben, am besten durch Mitarbeit. Es geht nun darum, mit dem Schiff praktisch umgehen zu lernen und ihm im besten seemännischen Sinne zu dienen, gemäß des englischen Spruches „she needs you“ („sie, das Schiff, braucht dich“).

Unter den „Fahrensleuten“ (lt. altem Lexikon „Schiffsmänner und Boots-knechte“) beiderlei Geschlechts begann sich eine Bordgemeinschaft zu bilden, in der die ersten praktischen Erfahrungen zur gemeinsamen guten Routine diese Dienens zusammenwachsen und das Erlebnis der ersten „Seefahrten“ auch schon mal zu Gesprächen darüber führte, wie sich denn eine konzeptionell angemessene Zukunftsperspektive für die „Lisa von Lübeck“ weiter gestalten könnte. In der vorliegenden Skizze folgt der Autor einer an ihn herangetragenen Anregung, einige Ideen solcher „Schiffsmänner und Boots-knechte“ einmal zusammenzutragen, als unvollständigen Gesprächsbeitrag zu einem gemeinsamen Nachdenken, das sich in unserem Verein, nach

vorherigen Aktivitäten etwa bereits auf Hansetagen, sowieso schon entwickelt haben dürfte.

Zu den Erfahrungen in der ersten „Saison 2005“ in einem Radius von Hamburg über Kiel bis Rostock ließ der Lübsche Adler auf dem Großsegel keinen Zweifel darüber, welche Stadt durch dieses Haneschiff repräsentiert wird und in welchem entsprechenden Geist es fährt. In einer angemessenen Antwort auf die Frage, wohin es denn eigentlich fahren wird bzw. welche Leitidee den künftigen Kurs bestimmt, sollte sich der Anspruch unseres Vereins mit den Erwartungen der hanesischen Städtegemeinschaft zusammenfinden. Diese historische Gemeinschaft der Hansestädte, über eine vorherige bloße Hanse der Kaufleute hinausgewachsen, manifestierte sich in einem ersten allgemeinen Hansetag der „Stede van der Dudeschen Hanse“ in Lübeck im Jahre 2006 vor 650 Jahren (1356). In der wiederbelebten Tradition von heute, hat die Kraweel „Lisa von Lübeck“, zusammen mit den Koggen in Bremerhaven, Kiel und Wismar, eine besondere Aufgabe auch über die Stadt hinaus zu erfüllen, die sich in unserem Fall der früheren Rolle Lübecks als hanesische „Hovestad“ (Hauptstadt) verpflichtet weiß.

Unser geistiger und geographischer Horizont also, die Kraweel nach und nach an den entsprechenden Orten als hanesische Repräsentantin Lübecks in Erscheinung treten zu lassen, erwächst bisher erst einmal ganz profan aus möglichst häufigen Gästefahrten auf der Trave und der Lübecker Bucht,

- um die finanzielle Grundlage zu sichern,
- um die Mannschaft zu trainieren
- und um viele Gäste zu Freunden des Schiffes zu machen,
- hoffentlich auch als Mitglieder des Vereins zu gewinnen.

Erst auf dieser Grundlage ergibt sich schon für das Jahr 2006 der Gedanke einer ersten Werbefahrt in den weiteren Ostseeraum hinein, wie sie die Kogge „Ubena von Bremen“ bald

nach ihrer Fertigstellung auch unternommen hat. Auch die Erwägung einer wissenschaftlichen Untersuchung der Segeleigenschaften des Schiffes durch die TU Berlin wäre wohl mit den bisherigen Kurzfahrten kaum zu realisieren. Eine große Auswahl möglicher Zielhäfen wird dabei durch die Stadt Lübeck selbst in zwei Kategorien vorgegeben, nämlich erstens mit den Partnerstädten (die zum Glück sämtlich Hafenstädte sind) und zweitens durch die heute verbundenen Hafenstädte mit hansischem Bezug. In drei Fällen vereinen sich diese beiden Kategorien heute sogar jeweils in derselben Stadt (Visby, Wismar und La Rochelle). Lübecks Partnerstädte sind bekanntlich Wismar, Klaipeda (Litauen), Kotka (Finnland), Visby (Schweden) und La Rochelle (Frankreich). Zu den heute in der Hansetradition verbundenen 161 Städte (sei es als Hansestadt oder lediglich mit früherer hansischer Niederlassung oder Hansekontor) gehören an der Ostsee mehr als ein Dutzend Hafenstädte, - von Greifswald bis Gdansk (Danzig), von Ventspils bis Visby, von Kalmar bis Kaliningrad (Königsberg), von Tallinn bis Turku, von Stralsund bis Szczecin (Stettin), von Rostock bis Riga, aber auch in Richtung Nordsee von Bremen bis Bergen und von King's Lynn bis zu der Salz- und Weinhandelsroute im französischen Südwesten (La Rochelle).

Die Vorausschau auf ein solches künftiges Netzwerk heißt nicht, einfach touristisch oder vereinsmeierlich drauflos zu fahren, sondern im Zusammenwachsen eines vereinten Europa einen sichtbaren Beitrag zu leisten, dabei auch den Freundes- und Kundenkreis des Schiffes zu erweitern und den Kreis der Vereinsmitglieder durch verschiedene Generationen zu stärken. Gerade hinsichtlich der jungen Generation gehört es ohnehin zum zentralen Selbstverständnis unseres Vereins, sein sozialpolitisches Engagement für Jugendliche mit der weltkulturgeschichtlichen Darstellung Lübecks zu vereinen und Geschichte durch bestimmte Projekte „zum Leben zu erwecken“, besonders auch die hansische und maritime Komponente (hansische Architektur, Schiffahrtsmuseum, Barkasse, Hansévolk, Hanseschiff).



Der „Schiffsmann“ Klaus Lüders, wenn es an Bord nichts zu tun gibt.

Damit erfährt der Begriff sozialer Jugendarbeit eine natürliche Weiterentwicklung vom Einsatz Jugendlicher bei der Entstehung der Projekte zur Einbeziehung Jugendlicher bei der Nutzung der fertigen Projekte. Wenn die „Lisa von Lübeck“ gemäß ihres Wesens als seetüchtige Kraweel künftig die Botschaft eines Weltkulturguts über ihre städtische Grenze hinaus trägt, bietet sich in unserem Zusammenhang die Tatsache an, dass der heutige hansische Städtebund ja auch eine Jugendorganisation („Youth Hansa“) hat, deren Sprecher in Lübeck wohnt, die „Lisa“ bereits besichtigt hat und eine Zusammenarbeit befürwortet.

Hinreichende Übernachtungsmöglichkeiten für „Trainees“ können im Laderaum des Schiffes durch zehn zusätzliche, bei Bedarf leicht ein- und auszubauende Kojen geschaffen werden. Unser Verein hält sich zugute, der Stadt Lübeck finanziell nicht auf der Tasche zu liegen. Dieser gute Bürgersinn kann ein enges Einvernehmen und eine inhaltlich orientierte Zusammenarbeit mit der Stadt eher fördern. Gleichwohl muss eine Fahrt des Hanseschiffes jenseits der Lübecker Bucht (etwa zweimal pro Saison) auch finanziell kalkulierbar sein. Die Kosten können möglicherweise aus mehreren Quellen zusammengetragen werden:

- Von den Trainees (Jugendliche oder Erwachsene) wäre eine Teilnehmergebühr zu erheben, wie sie auch auf anderen Traditionsseglern üblich ist.
- Bei bestimmten Gruppen (etwa in Zusammenarbeit mit dem durchaus interessierten deutsch-polnischen Jugendwerk) wäre

zu prüfen, ob auch europäische Fördergelder zu bekommen sind.

- Die Idee einer solchen Ostseefahrt könnte auch bei Sponsoren Zustimmung finden, eventuell auch als historisches Thema mit heutigem ökonomischem Werbewert verbunden werden (z.B. eine symbolische Ladung Gotländer Kalkstein, wie er 2005 am Lübecker Holstentor verbaut wurde).
- Während der Liegezeit in einem fremden Hafen könnten Tagesfahrten für zahlende Gäste unternommen werden, wie dies in der Lübecker Bucht bereits erfolgreich geschieht.
- Sollten die Ostsee-Aktivitäten des Hanse-schiffes in die politischen Vorhaben der Stadt hineinpassen, wären wohl letztlich auch einige dafür vorgesehene städtische Haushaltsmittel zugänglich.
- Schließlich wären natürlich auch vom eigenen Verein die dann noch nötigen Finanzmittel, die aus den bezahlten Gästefahrten

erwirtschaftet wurden, für solche längeren Fahrten zu ergänzen, da sich ja die zeitgemäße Einheit von Gedanke und Tat auch weiterhin zu erweisen hat.

In seiner ausgezeichneten Broschüre über die „Lisa von Lübeck“ hat Burkhard Bange den Weg von der Idee über den Bau bis zur ersten Fahrt „als lebendiger Botschafter Lübecks und der Hanse unter das Dichterwort gestellt: *„Wenn du mit anderen ein Schiff bauen willst, so beginne nicht mit ihnen Holz zu sammeln, sondern wecke in ihnen die Sehnsucht nach dem weiten, unendlichen Meer.“*

Die vorstehenden Überlegungen fügen sich konkret in diese gedanklichen vorgeben ein. Der Verein kann sich also auf seine „Schiffsleute und Boots-knechte“ verlassen, wenn er die Parole für die „Lisa“ ausgibt, etwa innerhalb der nächsten zwei Jahre alle Lübecker Partnerstädte zu besuchen.

Klaus Lüders

Wolfgang Pieldner & Gerhard Philipp **Elektroanlagenbau**

INDUSTRIEMONTAGE
ELEKTROINSTALLATION

SCHALTSCHRANKBAU
SERVICE UND REPARATUR

WOLFGANG PIELDNER
Geschäftsführer

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

Die Kanonen der „Lisa von Lübeck“

Die Handelsschiffe des 15. Jahrhunderts waren bewaffnete Kauffahrer, die zu ihrem Eigenschutz neben einer Anzahl Bewaffneten auch mit Kanonen ausgerüstet waren. Über ihre Wirkungskraft ist wenig bekannt, man weiß aber, dass es aus Stangeneisen gefertigte Hinterladergeschütze waren.

Der Beginn der Entwicklung von Kanonen lässt sich für Europa zeitlich nicht bestimmen, da der Begriff „Artillerie“ auch vor der Entwicklung der Feuerwaffen bereits für alle größeren mechanischen Wurf-, Schleuder- und Schussapparate verwendet wurde. Erste Erwähnungen von Kanonen stammen aus der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts (Florenz 1326 und Lille 1340) und beziehen sich auf Steilfeuer-Geschütze (Mörser) als Weiterentwicklung der Wurfmaschinen oder dienten noch zum Verschießen von Pfeilen.

Auch Anfang des 15. Jahrhunderts befand sich die Geschütztechnik noch in einem frühen Stadium, da zwei grundsätzliche Probleme noch nicht gelöst waren:

- es lag noch kein ausreichendes Wissen über die Sprengkraft des Schwarzpulvers bei unterschiedlicher Mischung der Elemente Salpeter, Schwefel und Holzkohle vor (damaliges Mischverhältnis ca. 40:30:30, heutiges Mischverhältnis 75:10:15),
- es fehlten noch wesentliche Kenntnisse über Materialmischung und Gusstechniken zur Herstellung von größeren Kanonen.

Bei der Herstellung des Schießpulvers verzeichnete man zur Zeit der „Lisa von Lübeck“ bereits einen wesentlichen Fortschritt. Bis zum Ende des 14. Jahrhunderts wurden die drei Bestandteile Salpeter, Holzkohle und Schwefel getrennt zu einem feinen Pulver zermahlen und dann im oben genannten Verhältnis mit der Hand zusammengemischt.

Das so entstandene Pulver, *Serpentin* genannt, hatte aber zwei wesentliche Nachteile, wodurch seine Wirkung nur schwer berechenbar war.

Bei Erschütterung, z.B. beim Transport oder starken Schiffsbewegungen, setzten sich das schwerere Salpeter und der Schwefel am Boden ab, während die leichtere Holzkohle sich oben auf sammelte. Wollte man nun das Pulver verwenden, musste es neu gemischt werden – eine Arbeit, die wegen der reibungsbedingten Entzündbarkeit des Pulvers recht gefährlich war. Das recht feine Pulvergemisch neigte zudem dazu, in der Pulverkammer oder der Kanone zusammenzubacken. Dies bewirkte oft eine unregelmäßige Entzündung der Ladung und damit eine verminderte Schussleistung. Neigte nun der Kanonier dazu, zur Erhöhung



Gewerbepark Trems

Peter Stelzner

Tremser Grundstücksgesellschaft mbH

Schwartauer Landstraße 114-118 · 23554 Lübeck

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

der Leistung die Pulverladung zu erhöhen (und war dann noch der Anteil von Salpeter und Schwefel höher als vorgesehen), konnte es bei einem korrekten Zündablauf zu unangenehmen Folgen für die Kanone und den Kanonier kommen... !

Vermutlich aus Frankreich kommend, begann man zum Beginn des 15. Jahrhunderts mit der Körnung des Schwarzpulvers. Die drei Bestandteile wurden in feuchtem Zustand zu einer Paste gemischt und zu einem dünnen Fladen ausgestrichen, nach dem Trocken wurde der Fladen zu kleinen Krümeln zerbröckelt. Diese Pulver-Körner hatten den Vorteil, dass das Pulver bei Erschütterung nicht in seine Bestandteile zerfiel, es nicht bei der Ladung zusammenbrach und zusätzlich noch nässeunempfindlicher war.

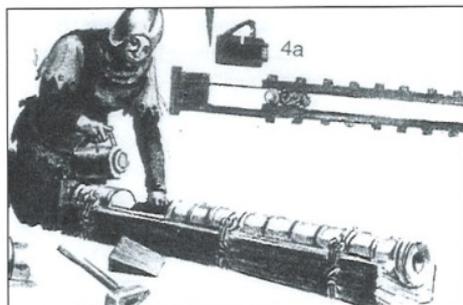
Die ersten Kanonen wurden aus Bronze hergestellt, da Kenntnisse für den Guss größerer Objekte nur bei den Glockengießern vorhanden waren. Wohl kannte man auch den Eisenguss, der sich aber nur auf kleinere Objekte (z. B. Grapen = Kochtöpfe) anwenden ließ.

Ausgehend von den Grundlagen zur Herstellung von Glocken, hatten die ersten Kanonen die Form langgezogener, vasenförmiger Glocken und waren Vorderlader. Da aber nur die weiche Bronze für Glocken bekannt war, konnte man nur kleinere Kaliber fertigen, etwa bis zur Größe eines Apfels. Hinzu kam, dass dieses weiche Material sich unter der Hitze und der Kraft der Explosion schnell abnutzte und verformte.

Um größere und zudem haltbarere Kanonen zu fertigen, deren Material auch stärkere Pulverladungen ermöglichte, ersann man eine andere Herstellungsart. Wie bei der Fertigung von Fässern wurden konisch geschmiedete Eisenstreifen erhitzt und zu einem Rohr zusammengeschweißt. Anschließend wurden zur Stabilisierung der Form schmiedeeiserne Ringe auf das Rohr gezogen. (Es ist nicht geklärt, ob die Ringe erhitzt oder kalt aufgezogen wurden. Erhitzt aufgezogene Ringe ergeben nach dem Abkühlen durch die Materialschrumpfung eine größere Formstabilität als kalt aufgezogene Ringe. Sie könnten jedoch, wenn sich die

Eisenstreifen nach mehreren Schüssen stark erhitzt haben, durch die Materialdehnung der Eisenstreifen zersprengt werden.) Teilweise wurden die Rohre noch mit Tauwerk eng umwickelt und zum Schutz gegen Nässe mit zusammengenähten Häuten überzogen. Diese Art der Fertigung von Kanonenrohren war etwa ab der Mitte des 14. Jahrhunderts für die größeren Kaliber üblich und ermöglichte bereits enorme Kalibergrößen. Für das Jahr 1377 ist aus dem Archiv des Herzogs von Burgund eine Kanone überliefert, die eine Steinkugel von 450 Pfund verschießen konnte, was einem Kaliber von ca. einem halben Meter entsprach.

Bei der Bauart des beidseitig offenen Rohres war jedoch eine separate Pulverkammer erforderlich, die aus Eisen gegossen wurde. Der Behälter entsprach der heutigen Form eines



Einlegen der Pulverkammer

Bierkruges, dessen an der Öffnung befindliche Rand sich konisch verjüngte oder mit einem zusätzlichen, kleineren Rand versehen war. Am hinteren Ende des Rohres befand sich meist durch Wegschneiden der oberen Eisenstreifen eine Mulde, in welche die Pulverkammer hineingelegt wurde, mit dem verjüngten Rand in das Rohrende geschoben wurde und mittels eines hinter der Pulverkammer eingeschlagenen Holzkeiles fixiert wurde. Diese Hinterladerkanonen, *Bombarden* genannt, blieben bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts im Einsatz. Ihr Nachteil war jedoch, dass eine akkurate Fertigung der Führung zur Aufnahme der Pulverkammer am Rohrende die handwerklichen Fähigkeiten der damaligen Zeit wohl

überstieg. Durch die ungenaue Passform der Verbindung traten an dieser Stelle Feuer und Gas aus, wodurch die Außenseiten der verbundenen Teilen angegriffen wurden, so dass mit jedem Schuss die Undichtigkeit der Verbindung zunahm. Neben einer zunehmenden Gefährdung der Kanoniere ergab sich daraus auch eine abnehmende Wirkung der Feuerkraft, welches bei fortschreitender Entwicklung der Guss-techniken dann zu der Herstellung der "geschlossenen" Vorderlader-Kanonen führte. Für die Zuordnung von Kanonen für die "Lisa von Lübeck" ergaben sich demnach folgende Voraussetzungen:

1. *kleine Kaliber* waren aus Bronze gegossene Vorderlader,
2. *größere Kaliber* waren aus Stangeneisen gefertigte Hinterlader (Stabringgeschütze) mit separater, gegossener Pulverkammer,
3. das verwendete Schwarzpulver war bereits angemessen dosierbar.

Zu berücksichtigen war noch, dass die größeren Kanonen im 15. Jahrhundert selbst auf dem festen Land meist noch nicht über fahrbare Lafetten verfügten. In starren Vorrichtungen - die geeignet sein mussten, dem Rückstoß zu widerstehen - vor Ort aufgebaut, konnte in der Regel nur der Schusswinkel des Geschützrohres mittels Keilen etwas in der Höhe verändert werden.

Die Größenangabe für Kanonen ergab sich damals aus dem Gewicht der verwendeten Geschosse, wobei bis in das 16. Jahrhundert aus Kostengründen auch noch Steinkugeln verwendet wurden. Die Rohrlänge hatte noch keinen Bezug zum Innendurchmesser der Kanonen, dem Kaliber. Hierdurch war die Bestimmung der Rohrlänge für die Kanonen der "Lisa von Lübeck" nur annähernd möglich, wobei zusätzlich die eingeschränkten räumlichen Gegebenheiten auf einem Schiff zu berücksichtigen waren.

Betrachtet man Abbildungen von Schiffen aus dem 15. Jahrhunderts, so sind bei den größeren Schiffen stets Kanonen zu sehen. Wenn deren Anzahl auch häufig übertrieben dargestellt ist, so ist doch damit belegt, dass sich Kanonen

an Bord befanden, unterschiedliche Kaliber vorhanden waren und Kanonen nicht nur vereinzelt vorkamen.

Die Schiffe zur Zeit der "Lisa von Lübeck" waren grundsätzlich Handelsschiffe, einen speziellen Bau von Kriegsschiffen gab es noch nicht. Bei Kriegszügen wurden geeignete Schiffe aufgerüstet (*Orlogsschiffe* genannt) und mit Kriegsvolk bemannt. Zum Schutz gegen Angreifer waren aber die Handelsfahrer ebenso bewaffnet, auch wenn man meistens in einem Konvoi fuhr, der von einigen nur mit Kriegsvolk besetzten Begleitschiffen den *Konvoiern*, zusätzlich gesichert wurde. Für die "Lisa von Lübeck" haben wir unter Beachtung der Schiffsgröße, geeigneter Standorte und angestrebter Effektivität drei unterschiedliche Kaliber festgelegt:

10 cm, 7 cm und 4 cm.

Die 10-cm-Kanonen sind eiserne Kammerstücke (Stabringgeschütze) und im Achterkastell auf dem Hauptdeck aufgestellt. Die Rohrlänge wurde unter Berücksichtigung des auf dem Schiff verfügbaren Raums auf 120 cm festgelegt, zusammen mit der Pulverkammer von 40 cm Länge ergibt sich eine Gesamtlänge von 160 cm (L 16). Hiervon ist jeweils an Steuerbord und Backbord ein Geschütz vorhanden. Ein Hanseschiff des 15. Jahrhunderts verfügte vermutlich über drei bis vier dieser Kanonen pro Seite, durch den Einbau der Sanitäräume ist auf der "Lisa von Lübeck" jedoch der dafür benötigte Platz nicht vorhanden. Kanonen dieser Größe sind als Distanzwaffen geeignet, auch wenn ihre Effektivität wahrscheinlich nur bei unter hundert Meter lag. Die 7-cm-Karronaden sind ebenfalls eiserne Kammerstücke. Es befinden sich fünf Stück an Bord. Die Gesamtlänge wurde mit einer Rohrlänge von 105 cm und einer Pulverkammer von 35 cm im Verhältnis zum Kaliber größer gewählt (L 20). Unter dem Vorderkastell befinden sich pro Seite je zwei Karronaden, sie liegen mit ihren Lafetten in Bauchhöhe auf dem Schanzkleid-Deckel auf. Dieses dürfte auch der üblichen Ausrüstung im 15. Jahrhundert entsprechen, eventuell könnte noch eine dritte pro Seite vorhanden gewesen sein.

Die fünfte Karronade befindet sich im Achterkastell über dem Ruder und dient der Verteidigung nach achteraus. Diese Karro-naden waren wohl im Nahbereich am effektivsten, um den Angreifer (bzw. bevorzugt dessen Besatzung) so zu schädigen, dass es nicht zum Entern des eigenen Schiffes kam. Wie bereits erwähnt, war eine Seitenausrichtung der Kanonen nicht möglich. Um mit den großen Geschützen zu zielen, war deshalb eine Ausrichtung mit dem ganzen Schiff erforderlich. Hierbei war das Schiff im Vorteil, welches sich "in Luv" (d. h. auf der Windseite) befand und damit besser manövrieren konnte.

Von einer anderen Art sind die 4-cm-Geschütze. Aufgrund ihrer geringeren Größe sind wir davon ausgegangen, dass sie üblicherweise aus Bronze gegossen waren und daher Vorderlader waren. Die Rohrlänge wurde von uns im gleichen Verhältnis zum Kaliber wie bei den 7-cm-Kanonen gewählt (L 20) und beträgt 80 cm. Diese Klein-Kanonen waren jedoch nicht in einer Lafette gelagert, sondern in einem auf einem Eisenstab befestigten Gabelgestell. Durch diese Vorrichtung, mit dem Stab in entsprechende Öffnungen der Reling eingesteckt, waren sie in der Höhe und

Seite schwenkbar und wurden deshalb *Drehbassen* genannt.

Die "Lisa von Lübeck" wird mit vier Drehbassen ausgerüstet, je eine pro Seite auf dem Vorderkastell und dem Achterkastell. Sie dienen der Verteidigung auf kurzer Distanz, so auch der Bekämpfung von Angreifern, wenn diese bereits das Oberdeck des angegriffenen Schiffes geentert hatten. Die Geschütze der "Lisa von Lübeck" sind selbstverständlich Nachbauten, die für einen scharfen Schuss nicht zu verwenden sind. Allerdings würde auch kein Original aus dem 15. Jahrhundert nach den heutigen Vorschriften einen Salut oder etwa einen scharfen Schuss abfeuern dürfen.

Wir beabsichtigen, ein oder zwei Geschütze für die Abgabe von Salut herzurichten. Eine Auswahl der Geschütze ist noch nicht erfolgt, es wird aber wahrscheinlich erforderlich sein, diese Geschütze durch spezielle Einbauten den entsprechenden Vorschriften anzupassen, da eine Sicherheits- und Funktionsabnahme - das so genannte *Einschiessen* - unter realen Bedingungen durch das Bundesbeschussamt in Ulm erfolgen muss.

Stefan Müller



Vorgeschmack auf die eigenen Kanonen.

2005 Das Jahr der Erprobung

Es begann am 30. April mit der offiziellen Jungfernfahrt der „Lisa von Lübeck“; unserem stolzen Hanseschiff. Mit an Bord waren nicht nur Vereinsmitglieder und Ehrengäste sondern auch ein nicht unbedeutendes kleines Beiboot. Johanna heißt das geklinkerte Mann-Über-Bord Boot. Es ist mit einem 25-PS Außenborder stark motorisiert, aber das hat seinen Grund. Mit diesem Boot sollen im Notfall die Rettungsinseln auf Position gehalten werden und dafür braucht es so viel Kraft. Dieses kleine Schmuckstück wurde von den Bootsbaulehrlingen unseres Vereins gebaut. Für eine Probefahrt fehlte es bisher an Zeit und Gelegenheit.

Als die große „Lisa“ auf der Fahrt nach Hamburg zum Hafengeburtstag einen Abstecher nach Büdelsdorf machte, um von der Familie Ahlmann die eigens für uns gegossenen Kanonen zu übernehmen, bot sich die Gelegenheit, in Gegenwart der Namensgeberin und Taufpatin, Frau Johanna Ahlmann, Tochter von Frau Lisa Dräger, auf der Eider eine Probefahrt zu machen. Die „Johanna“ wurde mit dem Ladebaum ausgesetzt und drehte ohne Probleme ein paar Kreise auf der Eider.

Heino Scharje



*Ohne Außenborder geht es auch
(Wenn man wigggen kann)*

Sönke Jordt

MASCHINEN- U. SCHWERTRANSPORTE
GmbH



AUTOKRANVERLEIH

Tel.: 0 45 04 / 7 11 24

Fax: 0 45 04 / 7 11 26



ABSCHLEPPUNTERNEHMEN

für LKW und PKW

Tel.: 0 45 04 / 14 80

Wir sorgen für den Vortrieb

GEMO GMBH

VOLVO PENTA

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

Aufnahme-Antrag

An die
**Gesellschaft Weltkulturgut
Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e. V.**
Finkenberg 39
23558 LÜBECK

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

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

Name _____ Vorname _____

geb. am _____ Beruf _____

als Körperschaftliches Mitglied (Jahresbeitrag Euro 110,-)

Firma / Verein _____

Branche _____ Ansprechpartner _____

Anschrift

Straße , HsNr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Rufnummer privat _____ dienstlich _____

Datum

* nichtzutreffendes streichen

.....
(Unterschrift)

Café LENSCHOW

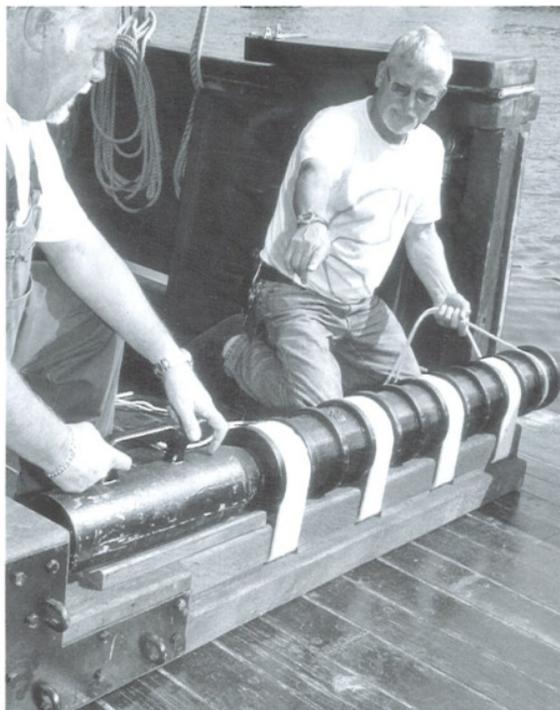


GROSSKÜCHE ESSEN-SERVICE

23568 LÜBECK - TRAVEMÜNDER ALLEE 21
TELEFON 04 51/3 54 47 - FAX 0451/3 88 12 32



Lisa Dräger und Stefan Müller (rechts) übernehmen eine der von Johanna und Julius Ahlmann gestifteten Kanonen für die „Lisa von Lübeck“



Wolfgang Pose (rechts) und Helmut Ziegengeist (links) befestigen eine Kanone auf historische Art auf ihrer Lafette.

Personal für die „Lisa von Lübeck“

Das Hanseschiff hat seine erste Saison erlebt und die Begeisterung, mit der die „Lisa von Lübeck“ in den von uns besuchten Häfen aufgenommen wurde, hat unser Vorstellungen weit übertroffen.

Doch auch in der Zeit zwischen den offiziellen Fahrten war das Hanseschiff ein begehrtes Objekt, der Wunsch nach einer Fahrt mit der „Lisa“ wurde hundertfach von Gruppen und Einzelpersonen an uns heran getragen. Um diese Nachfragen wenigstens zu einem großen Teil zu befriedigen, waren erheblich mehr Fahrten erforderlich, als von uns vorab geplant. So gab es Monate, an denen das Hanseschiff an 20 von 30 Tagen Fahrten durchführte.

Wenn auch gerade diese Fahrten unserem Vereinsziel „*die Geschichte der Stadt anschaulich zu machen*“ perfekt entsprechen und die Faszination auf den Gesichtern der Mitfahrer, wenn auf dem geblähten Großsegel der Adler seine Schwingen ausbreitet, immer wieder bestätigt, dass der Verein mit seinen Projekten auf einem richtigen Weg ist, so stellten die Fahrten für den Verein häufig auch eine logistische Herausforderung dar.

Für viele Fahrten im Jahr 2005 war aufgrund der Nachfragen das Personal kurzfristig zu planen. Teilweise standen nur wenige Tage hierzu zur Verfügung, so dass häufig nur auf die Besatzungsmitglieder von vorangegangenen Fahrten zurückgegriffen werden konnte. Dieses bedeutete für etliche unserer ehrenamtliche Seeleute im Laufe der Saison eine große Belastung, insbesondere nach längeren auswärtigen Aufenthalten, wie z.B. nach dem Hamburger Hafengeburtstag, der Kieler Woche oder der Hanse Sail.

An dieser Stelle möchten wir den Mitgliedern danken, die ihre Freizeit in so großem Maße für

die Fahrten der „Lisa von Lübeck“ geopfert haben. Für eine Fahrt benötigt das Hanseschiff 12 bis 14 Besatzungsmitglieder, wobei aus versicherungstechnischen Gründen nur Vereinsmitglieder als Besatzung fungieren können. Die Tätigkeiten an Bord unterteilen sich in vier Bereiche: Schiffsführung, Deck, Maschine und Service. Bestimmte Positionen (Schiffsführung und Maschine) können hierbei nur mit Personen besetzt werden, die über vorgeschriebene Patente oder ein entsprechendes Fachwissen verfügen. Doch auch in den Bereichen Deck und Service können Positionen aufgrund benötigten Wissens (Segelmeister) oder festgelegten Verantwortlichkeiten (Quartiermeister) nur von bestimmten Personen besetzt werden. Grundsätzlich aber besteht für jedes Vereinsmitglied die Möglichkeit, sich als Besatzungsmitglied für das Hanseschiff zur Verfügung zu stellen. Zu beachten ist dabei aber die körperliche Belastung, die beim Schiffsbetrieb, besonders bei den Segelmannövern, entstehen kann. Seemannische Kenntnisse oder Borderfahrung kann nicht schaden, sind aber nicht Voraussetzung.

Wer interessiert ist, sollte sich bei unserem Stammtisch „Zur Planke“ (immer am ersten Donnerstag im Monat) melden oder unser Mitglied Kapitän Hetzel unter

Tel. 0451 / 40 82 456

ansprechen.

Wir würden uns über Anmeldungen freuen, wobei nicht nur für die mehrtägigen auswärtigen Fahrten, sondern eben häufig auch unter der Woche stundenweise Personal für die „Lisa“ benötigt wird.

Stefan Müller

Das Porträt

Heute: Hans Hetzel



Hans-Rudolf Hetzel wird 1943 in Hannover geboren. Dort verbringt er auch seine Kindheit und Schulzeit. 1959 beginnt dann sein beruflicher Lebensweg.

Er entscheidet sich für die Christliche Seefahrt und durchläuft den üblichen Ausbildungsweg vom Moses bis zum Matrosen. 1965/67 besucht er die Seefahrtsschule zu Lübeck und erwirbt das A5 Paten .In den Jahren 1969/70 schließt sich das Patent zum Kapitän auf großer Fahrt (A6) an. Nun folgt bis 1982 seine Fahrenszeit auf Schiffen der Mobil Oil – Flotte. Nachdem Mobil Oil seine Flotte auflöst geht er, auch aus gesundheitlichen Gründen an Land.

Sein weiterer Berufsweg führt ihn zur damaligen Bundesanstalt für Arbeit. Bis zum Eintritt in den vorgezogenen Ruhestand im Jahre 2002 ist er als Verwaltungsangestellter beim Arbeitsamt Lübeck tätig.

Schon im Januar 1994 tritt er mit der Mitgliedsnummer 22 der noch jungen Gesellschaft Weltkulturgut bei. Er zählt damit zu der kleinen Gruppe der „Alten“ im Verein. Als Finanzbeirat arbeitet er seit vielen Jahren im Vorstand mit. Mit seiner ruhigen, aber dennoch bestimmten Art wirkt er oftmals ausgleichend, wenn bei einer Sitzung einmal unterschiedliche Meinungen heftig diskutiert werden.

Der „Lisa von Lübeck“ steht er regelmäßig als Kapitän zur Verfügung. Auch wirkt er mit

dabei, dass immer genügend „Hände“ an Bord sind, wenn die „Lisa“ auf Fahrt geht.

Auch wenn das Hanseschiff wieder einmal einen neuen Anstrich nötig hat, ist er stets mit Pinsel und Quast dabei.

Vergessen werden soll hier nicht, dass auch seine Frau Renate gelegentlich im Verein aktiv ist. Dabei hat sie schon mehrfach ihre Kochkünste bewiesen. Labskaus und Curry-Reis für die Aktiven auf der Hanseschiff-Werft sind hinreichend Beleg dafür.

Bei all diesen Aktivitäten bleibt schließlich nur der Wunsch und die Hoffnung:

Macht noch lange weiter so. Solche aktiven Mitglieder sind für die Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt wie das „Salz in der Suppe“. Und ohne Salz schmeckt die Suppe nicht.

Joc

Korrektur:

Zu wenig Steine – wegen einer fehlenden Null

Der „Fehlerteufel“ schlägt immer wieder mal zu. So auch im Beitrag „Backsteine – Baumaterial des Nordens“ in „Blick-Punkte“ Heft Nr. 13.

Dort heißt es u.a., dass für ein normales Bürgerhaus ca. 8000 Steine verbaut wurden. Richtig aber ist, dass 80 000 Steine benötigt wurden.

So kann eine einzige fehlende Null zu einem dummen Fehler führen.

Um Nachsicht bittet daher :

Joc

„Redezeit“ an Bord

Die Vortragsveranstaltungen unserer Gesellschaft im Winterhalbjahr sind, wie auch der Stammtisch „An der Planke“, mittlerweile gute Tradition.

Seit dem vergangenen Winter werden sie an Bord der „Lisa“ veranstaltet, und sicher auch aus diesem Grunde, mehr und mehr von Gästen besucht, die noch nicht Mitglieder des Vereins sind.

Die „Redezeit“ an Bord wird daher auch im kommenden Winterhalbjahr fortgesetzt.

Die Termine für die einzelnen Veranstaltungen werden unseren Mitgliedern in einer gesonderten Information mitgeteilt.

Im übrigen werden sie auch zeitgerecht in der Tagespresse veröffentlicht.

Änderungen der geplanten Themen sind möglich.

Joc

Geplant sind Vorträge zu folgenden Themen:

- Die Lübecker Seemannsmission einst und jetzt.
- Als Lotse auf dem Traverevier.
- Lübecks Geschichte op Plattdütsch.
- Bier ist ein ganz besonderer Saft.
- Der Autor Wolfram Eicke liest aus eigenen Werken.
- Dokumentarfilm: Die Fahrt der „Padua“ um Kap Hoorn 1929/30



APPARATEBAU NORD GEAR
Blech- und Metallbearbeitung

Von der Konstruktion bis zur Fertigung

Schwartauer Landstr. 114-118

23554 Lübeck

0451 - 4 08 50 40

SCHAFFRAN PROPELLER + SERVICE GmbH

SCHAFFRAN



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

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

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

Internet: www.schaffran-propeller.de

Wir liefern für Schiffsantriebe:

- Komplette Wellenanlagen
- Festpropeller jeder Bauart

Kundendienst:

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

Große Ehrung für Lisa Dräger

Der 85. Geburtstag erfüllte Lisa Dräger mit großer Freude. Die Bürgerschaft hatte im Sommer 2005 beschlossen, sie mit der höchsten Auszeichnung der Hansestadt Lübeck - als erste Frau überhaupt seit Schaffung dieser Auszeichnung im Jahre 1835 - der goldenen Ehrengedenkmünze „Bene Merenti“ zu ehren.



Am 20. August 2005, dem Tag ihres Geburtstages, wurden Lübecker Politiker, Familienmitglieder und Freunde von Frau Dräger ins Rathaus eingeladen, um an der feierlichen Übergabe teilzunehmen.

Der Stadtpräsident, Herr Peter Sünnewold, bedankte sich in seiner Laudatio für ihren unermüdbaren Einsatz für die Stadt Lübeck und andere Organisationen. Sie hat mit ihrem großen Engagement Dinge für Lübeck geschaffen, die für Lübecker Bürgerinnen und Bürger von großem Wert und Nutzen sind.

Herr Sünnewold betonte, dass Lisa Dräger zu den bekanntesten Persönlichkeiten Lübecks zähle. Sie gehöre zu einer Familie, deren Name eng mit Lübeck verbunden ist.

Als Frau eines Industriellen hätte sie auch die Hände in den Schoß legen und „Haus und Garten genießen können“, doch das habe ihr nicht gelegen: „Sie wollte nicht nur die Frau eines bedeutenden Mannes sein, sondern selbst etwas für die Allgemeinheit tun.“

Ihre Herzensangelegenheit seien dabei zwei Dinge gewesen: „Die Schönheiten ihrer Stadt Lübeck zu erhalten und die Erinnerung an den großen Sohn unserer Hansestadt, Thomas Mann, zu vertiefen. Das mit Hilfe ihres Mannes zu tun, wäre verhältnismäßig einfach gewesen. Ihr ist es allein gelungen, durch ihre eigenen Initiativen, Geschick, Verhandlungsgeist und Durchsetzungsvermögen.

Der Festakt wurde durch Beiträge von jungen Musikern, darunter ihre Schwiegertochter Isabel Dräger-Rose, begleitet.

Nach der Übergabe der Ehrengedenkmünze durch den Bürgermeister Herrn Bernd Saxe und Herrn Sünnewold bedankte sich Frau Dräger für die Ehrung. In ihrem Abschlusswort betonte sie, dass sie noch viel vorhabe. Vor allen Dingen wolle sie mit dem Bürgermeister besprechen, dass die Straßen Lübecks besser in Ordnung gehalten werden.

Auch unser Verein hat von ihrer Initiative, ein Hanseschiff für Lübeck zu bauen, profitiert. Sie war es, die mit Stefan Müller unseren Verein gründete, um mit ihm die Idee in die Tat umzusetzen. Sie hat nicht aufgegeben, nach einem geeigneten Bauplatz zu suchen und letztendlich auch Erfolg damit gehabt.

Gerade die Umsetzung dieser Idee, eine Kraweel bauen zu lassen, bestätige den Ruf Lisa Drägers, „dass sie, wenn sie sich einmal einer Sache angenommen hat, sie nicht mehr locker lässt, bis sie gemeinsam mit anderen etwas auf den Weg gebracht hat.“

Heike Schmarje

Stichwort:

Bene Merenti

Die Ehren-Gedenkmünze „Bene Merenti“ (dem Wohlverdienten) zählt zu den höchsten und bedeutendsten Auszeichnungen, welche die Hansestadt Lübeck an verdiente Bürger zu vergeben hat.

Die Vorderseite der Münze zeigt „Lubeca“ an eine Säulenschaft gelehnt.



Solange Lübeck eine eigene Münzstätte unterhielt, wurden als Ehrengabe halbe und ganze Portugallöser an verdiente Bürger verliehen. Nachdem die Münze im Jahre 1801 geschlossen wurde, diente als Ersatzlösung die Kriegsgedenkmünze von 1815 in Gold als Ehrengabe für verdiente Bürger.

Im Jahre 1835 beschloss der Senat eine besondere Ehren-Gedenkmünze zu schaffen, die künftig zur Ehrung Einzelner verliehen werden sollte.



Auf der Rückseite ist das große Lübecker Stadtwappen abgebildet.

Seither ist „Bene Merenti“ die besondere Auszeichnung zur Ehrung verdienter Bürger. Sie ist bisher etwa 60 mal verliehen worden. Die aus Gold gefertigte Münze hat einen Durchmesser von 50 mm und wiegt etwa 70 Gramm.

Joc

SCHRAUBEN-KÖHLER

Ihr verlässlicher Partner



Schrauben, Muttern und sonstige Normteile und alles, was nicht unter DIN erfaßt ist. Besonders auch Teile nach Zeichnung oder Muster in allen gebräuchlichen Materialien für:

Industrie, Handwerk und Handel

Wir liefern kurzfristig alles, was zum Befestigen und Verbinden benötigt wird.

23560 Lübeck, Kruppstraße 3 - 5,
Telefon 04 51 / 5 40 36, Fax 5 78 56

www.schrauben-koehler.de,
schrauben-koehler-luebeck@t-online.de

*Bitte fragen Sie uns!
Wir beraten Sie gerne!*



DEKRA

DEKRA Akademie GmbH

Bei der Gasanstalt 14-16

23560 Lübeck

Tel. 0451/4 84 25-0

BERATEN.INTEGRIEREN.QUALIFIZIEREN

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

Buchankündigung:

„Lisa von Lübeck“ Das Lübecker Hanseschiff

Unter diesem Titel wird rechtzeitig zum Weihnachtsfest **das** Buch über den Nachbau der mittelalterlichen Kraweel „Lisa von Lübeck“ erscheinen.

Autor des Buches ist Burkhard Bange, der als aktives Mitglied unseres Vereins für die Öffentlichkeitsarbeit verantwortlich zeichnet.

Das in drei Abschnitte gegliederte Buch beschreibt in Text und Bild das Werden des Schiffes.

Im ersten Abschnitt werden historische Aspekte beschrieben. Es folgt dann eine Betrachtung über den Weg von der Planung des Schiffes und des Baues der Kraweel. Dabei wird der Bau des Hanseschiffes in den Jahren 1999 bis 2004 ausführlich geschildert.

Schließlich beschäftigt sich der letzte Teil mit den ersten Fahrten unter Motor und Segeln und den daraus gewonnenen Erfahrungen.

Das in den Bereich der experimentellen Archäologie fallende Projekt wird also in dem Buch umfassend, von der Geschichte, über die Planung, den Bau und die ersten Fahrten ausführlich in Bild und Text dargestellt.

Gerade wegen seiner allgemein verständlichen Form ist es mit Sicherheit nicht nur für alle an historischen Schiffen Interessierten eine lesenswerte Informationsquelle.

Das Buch erscheint im Hamburger Convent-Verlag, bei dem auch die weithin bekannten Bücher von Heinz-Joachim Draeger (u.a. „Lübeck anschaulich“) erschienen sind.

Das Buch wird nach Erscheinen im Buchhandel angeboten.

Es wird aber auch bei allen Veranstaltungen der Gesellschaft Weltkulturgut zu erwerben sein.

Erneut viele Mitglieder

Es ist offenbar „in“, Mitglied in der Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck zuwerden. Die zahlreichen Aufnahmeanträge lassen jedenfalls diese Annahme zu.

Und so begrüßen wir „unsere Neulinge“ recht herzlich in unserem Verein und hoffen auf eine lange und aktive Mitgliedschaft.

In den Verein aufgenommen wurden:

Sander, Günter	Zeitler, Uwe	Bluhm, Arno
Heuer, Klaus	Bursch, Klaus Jürgen	Lehmann, Prof. Dr. Eike
Peters, Helga	Struck, Alexandra	Langkat, Hans-Peter
SIM Schweiß- und	Neugen, Hartmut	Wietstock, Lothar
Industriemontagen	Budig, Max	Wigger, Heide Marie
Anwald, Joachim	Albin, Manfred	Golz, Karsten
Schröter, Klaus	Schaeper, Wilfried	Wiek, Anke
Almer GmbH	Gaede, Udo	Siemons, Annett
Jørgensen, Merrit	Fellmann, Dietmar	Horn, Christina
Prasun, Karl-Wilhelm	Liebing, Christine	Martinek, Uwe Martin
Ehlers, Sigrid	Liebing, Ortwin	Eggerling, Peter
Weinmann, Hasso	Ostwald, Thomas	Metzner, Frank
Niederhausen, Sigrid	Ahrens, Günter	Stülcken, Indra
Faust, Karlheinz	Uden, Susanne	Arent, Eberhard
Schmidt, Wilma	Teichert, Beate	Arent, Marita
Meißner, Stefanie	Dünchem, Maren	Skowronek, Marlis
Hub-Strobl, Jönne	Corleis, Ingrid	Draeger, Jan-Henning
Babendererde, Jürgen	Corleis, Fritz	Reichow, Rudolf
Hahn, Dr. Norbert	Siemsen, Uwe	Peters, Herbert
Wegener, Gudrun	Bublitz, Moritz	Bursch, Vera
Wegener, Karl-Heinz	Strutz, Hanna	Müller, Harry
Clean Chemie, Fa.	Brandt, Dieter	Schiffner, Dr. Martin
Ahlmann, Johanna	Schroeder, Klaus-Dietrich	Peltzer, Joachim
Franzen, Reimer	Behrenbeck, Peter	Krämer, Jürgen
Landschoof, Ole	Hecht, Hans-Peter	Pauli, Ulrich
Gramm, Wolfgang	Scherlitzki, Gerd	
Schmarje, Norbert	Maaß, Klaus-Dieter	

BESTATTUNGS-VORSORGE



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

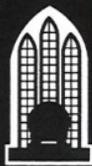
Unsere Filialen:

Friedhofsallee 112

Lübeck-Moisling
Niendorfer Str. 50-56

Kücknitz, Solmitzstr. 13

Kaufhof, Marliring 70/72



schäfer & co
Bestattungsgesellschaft

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

Internet: www.bestattungsgesellschaft-schaefer.de

Anschriften:

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

Internet:
<http://www.weltkulturgut-luebeck.de>
eMail:
Weltkulturgut-hl@edvchl.de

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

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

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

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



**Energie und Wasser
Lübeck**

Eine starke Energie für Lübeck

**Strom
Gas
Wasser
Wärme**

Service-Line: 0180-222 888 0

Moislinger Allee 9 • 23547 Lübeck



Jetzt neu: Handy-Guthaben aufladen an den Geldautomaten Ihrer Sparkasse.

T-Mobile

vodafone

O₂e-plus⁺

Sparkasse zu Lübeck

Laden Sie ab sofort Ihr Handy-Guthaben am Geldautomaten – einfach mit der SparkassenCard – gebührenfrei. Wenn Sie ein Prepaid-Handy von T-Mobile, Vodafone, O₂ oder E-Plus haben, finden Sie garantiert einen der gekennzeichneten Geldautomaten in Ihrer Nähe. Oder laden Sie Ihr Guthaben ganz bequem per Online-Banking im Internet unter www.sparkasse-luebeck.de auf. Eine clevere Lösung für Kunden der Sparkasse zu Lübeck.