

Blick-Punkte



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



Die „SW 2“
unsere „Kleine“

Unsere Projekte

- “Hanseschiff des 15. Jahrhunderts“
„Lisa von Lübeck“
- “Zeit-Punkte“ – Schauvitriolen
- “Lüb`ches Hansevolk“
- “Schlepperbarkasse SW 2“
- “Lübecker Hafen- und
Schiffahrtsmuseum“

Weitere Informationen über unsere Projekte finden Sie unter:

www.weltkulturgut-luebeck.de
oder über das Werftbüro

Zur Sache

Auf der außerordentlichen Mitgliederversammlung am 12. November 2008 hat unsere Gesellschaft einen neuen Vorstand gewählt. Unser langjähriger Vorsitzender Stefan Müller wurde für seine jahrelange aufopfernde Tätigkeit zum Ehrenmitglied und Frau Lisa Dräger, als verdiente Förderin unserer Gesellschaft, zur Ehrenvorsitzenden ernannt. Wir alle wünschen uns, dass sowohl Stefan Müller, als auch Frau Dräger, weiterhin unserer Gesellschaft aufs engste verbunden bleiben. Ihre Mithilfe und ihr Rat werden wir für das weitere Gedeihen weiterhin benötigen und ist uns sehr willkommen.

Ich habe mich als Vorsitzender zur Verfügung gestellt, weil ich damit auch die Leistung des bisherigen Vorstandes würdigen möchte und bitte sehr um Unterstützung bei den vielfältigen Aufgaben, die in der nächsten Zeit auf uns warten. Als Stellvertreter wurden gewählt Klaus Völsen und Christan Baars, für die Finanzen zeichnen sich Ortwin Liebing und Harry Müller verantwortlich. Als Schriftführer wurden wir Merrit Jörgensen und Burkhard Bange gewählt.

Für das Jahr 2009 haben wir uns viel vorgenommen. Im Mai werden wir am internationalen Koggentreffen in Kampen (Niederlande) teilnehmen und Ende Juli werden wir auf Einladung am King's Lynn Hanse Festival teilnehmen und über die Nordsee nach England segeln. King's Lynn liegt in der Grafschaft Norfolk am Wash.

Wir alle freuen uns schon jetzt auf erlebnisreiche Fahrten. Wir sollten aber auch nicht vergessen, dass wir auch andere Projekte wie die Schauvitriolen in Lübeck, unsere Barkasse SW 2 und das Hansevolk haben, die ebenfalls der Unterstützung durch unsere Förderer und Mitglieder bedürfen. So sind erhebliche Arbeiten an den Schiffen sowie der Instandhaltung der Schauvitriolen zu leisten und auch verschiedene Aktivitäten des Hansevolks zu unterstützen. Jede Hand ist daher hoch willkommen aktiv am Leben in unsere Gesellschaft teilzunehmen. Auch sind durchaus Ideen für weitere Projekte willkommen, damit wir langfristig unseren Zielen getreu bleiben.



Impressum: **Blick-Punkte**

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

Postanschrift: Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V.
Willy-Brandt-Allee 19, 23554 Lübeck

Redaktion und Satz: Merrit Jörgensen

Fotos: Henrik Müller,
Hans-Jürgen Wulff

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

Druck: Druckerei Taubert KG

Vor der Zusendung von Beiträgen bitte Rücksprache mit der Redaktion halten.

Aus dem Leben unserer Gesellschaft

Die wichtigste Veränderung in unserer Gesellschaft ist die Wahl eines neuen Vorstandes im letzten Jahr gewesen. Unter der gekonnten Leitung von Joachim Kaufner ist nunmehr ein neuer Vorstand gewählt worden. Es sind dieses als Vorsitzender meine Person und Klaus Völsen und Christian Baars als Stellvertreter. Schatzmeister sind nunmehr Harry Müller und Ortwin Liebing. Schriftführer sind Merrit Jörgensen und Burkhard Bange.

Es ist sicher angebracht mich kurz vorstellen. Ich bin 1940 geboren und seit 1958 als Schiffbauer tätig. Zunächst als Azubi auf der Lindenu Werft in Kiel Friedrichsort, dann als Konstrukteur bei den Kieler Howaldtswerken. Es folgte das Studium des Schiffbaus in Kiel, Hannover und Hamburg. Positionen beim Germanischen Lloyd und der Flender Werft schlossen sich an. Seit 1979 bin ich als Professor für Konstruktion und Festigkeit der Schiffe an den Universitäten in Hannover, Hamburg und Hamburg - Harburg tätig. Von 1995 bis 2002 bin ich Vorstand des Germanischen Lloyd gewesen, zuständig u. a. für die fahrende Flotte von fast 6000 Schiffen gewesen. Ich war Vorstand der Schiffbautechnischen Gesellschaft und Präsident des VDI. Meine Frau Mechthild und ich haben drei Kinder und sechs Enkelkinder.

Erfreulich ist, dass nunmehr durch Merrit, Burkhard und Christian auch eine deutliche Verjüngung des Vorstandes erfolgt ist. Erfreulich ist aber auch, dass mit Klaus und Harry auch eine gewisse Kontinuität gewahrt wird, sowie durch Ortwin auch weiterer Sachverstand bei der Vorstandsarbeit hinzugekommen ist. Ich selbst hatte in der Vergangenheit Gelegenheit beratend beim Bau der Lisa mitzuwirken und freue mich, dass ich nunmehr auch weiterhin mich am Wohl der Gesellschaft beteiligen kann.

den Helfern und Helferinnen an Bord und an Land und alle anderen, die Jahr ein Jahr aus

Man sagt ja so leicht einher, wir sitzen in einem Boot. Wir sitzen nicht nur in einem imaginären Boot, wir sitzen an Bord eines wundervollen Segelschiffes mit dem wohlklingenden Namen „Lisa von Lübeck“, und darauf können wir wirklich stolz sein. Das wir das können verdanken wir vielen unter uns aber vielleicht auch vielen, die nicht mehr unter uns sind oder nicht mehr unter uns sein können. Wir sollten immer daran denken, dass wir alle etwas geschafft haben, um das uns viele beneiden. Daher möchte ich hier und heute nicht versäumen denjenigen zu danken, die dieses alles möglich gemacht haben. Zunächst gebührt Stefan Müller ein besonderer Dank für seine Jahrzehnte lange selbstlose Arbeit für unsere Gesellschaft. Ich denke es gebührt ihm eine besondere Achtung für alles was er geleistet hat und ich bin sicher alle Mitglieder werden dieses auch in Zukunft zum Ausdruck bringen. Ein jeder auf seine Art, Frau Dräger gebührt aber auch unser aller herzlichster Dank. Mit Ihrem Namen und dem besonderen Interesse an der Kraweel hat sie materiell aber besonders auch ideell zum Gelingen des Werkes beigetragen. Das Schiff trägt ihren Namen und damit ist das Schiff ein fester Bestandteil der lübschen Kultur geworden. Auch Frau Dräger gebührt daher der Dank der Gesellschaft.

Wir haben daher beschlossen Frau Dräger zur Ehrenvorsitzenden und Stefan Müller zum Ehrenmitglied zu ernennen. Damit wird auch nach Außen der Dank der Mitglieder deutlich.

Das so ein Schiff fest gefügt entstehen kann ist nur möglich, wenn tüchtige Handwerker vorhanden sind. Hier ist stellvertretend für viele andere Heino Schmarje zu nennen, dem wir den erfolgreichen Bau unseres Schiffes maßgeblich verdanken. Auch ihm und seinen ungenannten Helfern gebührt unser aller Dank. Das gleiche gilt für Heike Schmarje, sich vorbildlich für die Gesellschaft einsetzen und eingesetzt haben. Frau Dräger,

Stefan Müller und das Ehepaar Schmarje sind aus dem erweiterten Vorstand ausgeschieden, daher ein besonderes Dankeschön.

Wenn ich den einen oder anderen nicht mit Namen nenne, dann nicht, weil ich ihren Beitrag nicht würdige möchte, sondern weil es hier nicht der Ort ist in gebührendem Maße dieses zu tun. Mein Dank geht an alle Mitglieder des erweiterten Vorstandes, die sich der Gesellschaft zur Verfügung gestellt haben und ich hoffe sehr, dass sie alle auch weiterhin, ob Amt oder nicht, weiter mitmachen bei dieser wirklich guten Sache.

Das es zu Meinungsverschiedenheiten, ja Krächen kommt, ist gar nicht so schlimm und kommt in den besten Familien vor, es kommt nur darauf an, wie man mit diesen umgeht. Keiner von uns ist ohne Fehler. Keiner von uns wird, je nach Temperament einmal unsachlich und vielleicht auch laut.

Es kommt wirklich nur darauf an, wie man sich anschließend begegnet, oder wie der Einzelne mit einem solchen Konflikt fertig wird.

Ich glaube das das einzige Mittel, dieses zu erreichen ist, Achtung vor einander, Achtung vor dem Menschen, Achtung vor dessen Lebensschicksal, Achtung vor dessen Lebensleistung zu haben und wenn es auch manchmal schwer fällt, dennoch dieses auch zu zeigen und auszusprechen.

In diesem Sinne lasst uns unsere Aufgaben anpacken, denn ein erlebnisreiches Jahr 2009 steht uns bevor. Neben den vielen Gästefahrten, Segelversuchen und Hafenesuchen wollen wir am Koggentreffen in Kampen (Niederlande) und Hansetreffen in King's Lynn in England teilnehmen.

Eike Lehmann

Maritimes Kontor im Betriebsgebäude der Drehbrücke

Eine Projekt der *Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck* ist das "Lübecker Schifffahrt- und Hafensemuseum". Seit 1995 bemühen wir uns um ein dafür geeignetes Gebäude, das möglichst einen eigenen Bezug zur maritimen Geschichte Lübecks haben sollte und groß genug ist, um die Vielfalt Lübecker Hafen-, Schiffbau- und Schifffahrtsgeschichte auch interessant darbieten zu können.

Da ein geeignetes Gebäude konkret noch nicht verfügbar ist, bemühen wir uns Ende 2006 um die Übernahme der Wohnung im Brückenhaus der Drehbrücke. Gemeinsam mit dem Verein "Museumshafen zu Lübeck" sollen die Räume künftig als ein öffentliches Informationsbüro für maritim Interessierte sowie mit einem Ausstellungsbereich als Vorläufer des "Lübecker Schifffahrt- und Hafensemuseum" genutzt werden. Gleichzeitig werden Büroplätze für die beiden beteiligten Vereine eingerichtet.

Nach diversen Gesprächen mit den beteiligten Ämtern der Stadt wurden im Juni 2008 für die notwendigen Umbaumaßnahmen der Bauantrag und ein Antrag auf Nutzungsänderung gestellt. Der Verein "Museumshafen zu Lübeck" hatte parallel dazu einen Antrag auf finanzielle Unterstützung bei der Possehl-Stiftung eingereicht, der jetzt positiv beschieden wurde.

Wir hoffen, zum Beginn des Frühjahres mit den Arbeiten beginnen zu können, um rechtzeitig zum Baubeginn auf der Nördlichen Wallhalbinsel wieder über einen Büroplatz zu verfügen.

Auch wenn diverse Arbeiten (z.B. Heizung, Sanitär, Elektro) durch professionelle Firmen erbracht werden müssen, benötigt der Umbau weitere helfende Hände aus den Vereinen, um die Umbaukosten möglichst gering zu halten.

Stefan Müller

Aus den Projekten

Winterruhe? Weit gefehlt. Auch wenn die Barkasse SW 2 und die LISA von LÜBECK fest vertäut an den Kaianlagen zu beiden Seiten der Hanseschiff-Werft liegen – die Arbeiten in der Werft und auf den Schiffen gehen unermüdlich weiter.

Auf der Barkasse wurde der 73 Jahre alte Jastram-Motor winterfest gemacht. Anstehende Lackierarbeiten werden bei wärmeren Temperaturen durchgeführt.

Auf der LISA hingegen, gab es in der kalten Jahreszeit genügend im beheizten Schiff zu tun. Die wichtigste Aufgabe war der Kombüseumbau. Die gesamte Inneneinrichtung der Küche wurde um 90 Grad gedreht. Jetzt sind die Geräte Koch-gerechter angeordnet. LISA-Smut Ewald Evert hat selbst beim Umbau mit angepackt. Die Crew freut sich schon jetzt auf seine Kochkünste, die besonders auf den Fernfahrten die Stimmung hochhalten. Auf zwei Quadratmetern für 20 Leute zu Kochen, ist eine beachtliche Leistung. Zur Kombüsenausstattung sind eine professionelle Dunstabzugshaube und ein von Hans-Julius Ahlmann gestifteter Fettabscheider hinzugekommen.

Natürlich ist auch der Laderaum dem jährlichen Refit unterzogen worden. Der Pitchpine-Boden glänzt wie neu. Die Polster waren in der Reinigung. 22 Deckel der kleinen Backskisten wurden mit Scharnieren befestigt. Ein großer eigens angefertigter Brotschrank und ein Tiefkühlschrank verbessern die Proviantierung bei den Fernfahrten.



Sie kamen gerade richtig! Die Feuerwehr übte mit der Drehleiter und half gleichzeitig beim Abbau der Weihnachtsbeleuchtung.

Nachdem im letzten Frühjahr der Vormast überholt wurde, stand in diesem Jahr die optische Auffrischung des Großmastes an. Fast 40 Quadratmeter Fläche hat der 24 Meter hohe Mast über dem Deck. Tagelang haben fleißige Vereinsmitglieder die alte Farbe vom Mast entfernt. Anschließend wurde das Holz mit einer „geheimen“ Mischung aus Benar-Öl, Terpentinersatz und Bootslack konserviert.

Das sind nur einige der Frühjahrsarbeiten auf der LISA. Es werden nicht nur Dinge verbessert und gänzlich neu gebaut. Es wird auch repariert und ersetzt. Holz, das ständig der Witterung ausgesetzt ist, hält nicht ewig. Mal muss ein Stück Planke ausgetauscht werden. Mal ist es ein hölzerner Block. Das fast das gesamte Schiff im Frühjahr neu mit Farbe versehen wird, ist obligatorisch. Wie heißt es so schön: „Wenn du hinten fertig bist, fängst du vorne wieder an.“ Schade ist, wenn Dinge ersetzt werden müssen, weil sie einfach nicht mehr da sind. Ob sie als Dauerleihgabe dienen, oder ob sie gestohlen sind – wir wissen es nicht. Unter anderem müssen wir einen Feuerwehrhelm und eine Atemschutzmaske im Wert von 400 Euro ersetzen.

Nicht nur die schwimmenden Projekte bedürfen ständiger Pflege. Im vergangenen Jahr haben wir sämtliche Beschilderungen (44 Schautafeln) der Modell-Vitrinen neu gestaltet und anfertigen lassen. Für die Installation mussten jeweils die Modelle ausgebaut und die Sockel in die Werft transportiert werden. Die alten Beschriftungen hatten sich zwar abgelöst, dafür waren die Klebstoffrückstände umso hartnäckiger. Der Zeitaufwand für die Neubeschriftung war wesentlich zeitaufwändiger als geplant.

Abschließend bitten wir unsere Mitglieder und die, die es werden möchten, um tatkräftige Hilfe. Die Aufgaben sind vielfältig. Man muss kein Seemann oder Handwerker sein, um die Projekte zu unterstützen. Jede Hand, die sich engagieren möchte, ist uns willkommen.

Burkhard Bange

Das Portrait

Heute: Jochen Harder



„Wenn irgendwann einmal so ein Schiff neu gebaut wird – dann bist du dabei“, sagte sich Jochen Harder als Kind. Damals sah er die gesunkene Kogge im Lübecker Hafen. Die Kogge war eigentlich auch schon eine Kraweel. Sie ist anlässlich der 700 Jahrfeier der Reichsfreiheit Lübecks 1926 aus einem alten Holzrumpf zusammengezimmert worden. Wenige Jahre nach dem Krieg wurde das marode Schiff abgewrackt.

Aber es gab noch andere Schiffe auf denen Jochen Harder das Matrosenhandwerk erlernen konnte. 13 Jahre fuhr er auf See- und Binnenschiffen. Es folgte eine Gebäudereinigerlehre, der Umzug nach Mönchengladbach und die Übernahme einer Gebäudereinigerfiliale. Jochen Harder machte die Meisterprüfung und zog 1990 an seinen Geburtsort Lübeck zurück. „Ich wollte wieder ans Wasser“, sagt der ehemalige Hobbytaucher.

Auf einem Altstadtfest lernte Jochen Harder an einem Stand die Gesellschaft Weltkulturgut kennen. Noch gab es das Hanseschiff nur als Modell. Doch ein halbes Jahrhundert nach dem Untergang der alten Kogge sollte sich Jochen Harders Wunsch erfüllen. Am 31. August 1999 war die

Kiellegung der zukünftigen LISA von LÜBECK. An diesem Tag füllte Jochen Harder seinen Aufnahmeantrag aus. Für das Mitglied Nummer 123 begann ein neuer Lebensabschnitt mit und für die Gesellschaft Weltkulturgut.

Anfangs schipperte Jochen Harder mit der vereinseigenen Barkasse SW 2 über Lübecks Gewässer. Natürlich verfolgte er das Wachsen der Kraweel. Es gab kaum eine Mittagspause wo Mitglied 123 nicht auf der Hanseschiff-Werft erschien. Damals war Jochen Harder noch im Betrieb seines Sohnes stark eingebunden. Doch für die Leitung des Hansevolks fand er nach Feierabend Zeit. Mit historischem Hintergrund kleidet sich die Gruppe in historische Gewänder – passend zur Zeit des Hanseschiffes. „Wir wollen das Leben zur Hansezeit möglichst authentisch darstellen“, erklärt der Projektleiter. So waren er und seine Mitstreiter erst kürzlich zu einem Wochenendseminar in Vechna. Lehrgänge in Armbrust- und Bogenbau, Kaligraphie, Schuhherstellung und natürlich Gewandschneiderei wurden besucht. Unverblümt, wie es seine Art ist, sagt Jochen Harder: „Wir tragen schließlich keine Karnevalskostüme“.

Da sich mittlerweile bei Jochen Harder alles um den Verein dreht, gehört er selbstverständlich auch zur Besatzung der LISA von LÜBECK. Über 100 Tage hat er im vergangenen Jahr auf dem Schiff verbracht. Von den großen Reisen hat er keine ausgelassen. Von den Tagesfahrten nur ganz wenige. Oft ist das Hansevolk gleichzeitig Teil der Lisa-Besatzung. Dann ist Jochen Harder ganz in seinem Element. Die Krönung ist, wenn er dann auch noch mit den Schiffskanonen Salut schießen darf. Als Allrounder hat Jochen Harder natürlich auch den Böllerschein.

Burkhard Bange

Lübeck's Markt im Wandel der Zeiten

Ganz allgemein gesehen hat das Wort „Markt“ eine mehrfache Bedeutung. In der folgenden Betrachtung geht es um den Markt als den zentralen Platz einer Stadt. Genauer gesagt: Es geht um den Markt zu Lübeck. Er hatte überragende Bedeutung als Handelsort für die Versorgung der Bürger der Stadt und der Umgebung. Er war Sitz der Verwaltung (Rathaus) und in diesen Zusammenhang auch Versammlungsort der Bürgergemeinde zur Ausübung ihrer Mitspracherechte. Schließlich stand auf seinem Areal auch die Rats- und Bürgerkirche St. Marien.

Der Markt hatte ursprünglich eine weit größere Ausdehnung als heute. Er reichte von der oberen Mengstraße im Norden bis zum Kohlmarkt im Süden. Im Westen zählte auch der Schlüsselbuden zum Markt. Und im Osten wurde er durch den südlichen Teil der Breiten Straße, einschließlich der dort stehenden Häuser begrenzt.

Im 12. und 13. Jahrhundert waren Kaufgeschäfte nur in diesem Bereich der Stadt zulässig. Zunächst bestand die Marktbebauung nur aus Budenzeilen. Die erste Budenreihe entstand dort, wo sich heute das PuC- Gebäude befindet. In der Folge entstanden rund um den Platz solche Budenreihen. Sie wurden später Zug um Zug zu festen kombinierten Wohn- und Wirtschaftshäusern umgebaut und bildeten den Rahmen für den Marktplatz. Sie befanden sich überwiegend im Eigentum ratsfähiger Familien.

Die an der Nutzung interessierten Handwerker und Krämer betrieben ihre Geschäfte im Erdgeschoß der Häuser. Auch die Verkaufsplätze auf der Freifläche des Marktes konnten gemietet werden. Sie gaben Händlern und Höckern die Möglichkeit ihre Waren anzubieten. Aber auch Handwerker, die ihr eigentliches Gewerbe an anderer Stelle ausübten, z.B. Beutler, Riemer, Leinwandweber, Glaser, Haardeckenmacher, Grapengiesser u. a..

Die Gewandschneider hatten ihren Platz im ältesten Teil des Rathauses, wo sich auch die Tuchhalle befand. Ein besonderer Bereich stand den Goldschmieden zur Verfügung. Ihre Buden waren unter den Rathausarkaden.



Markt von 1630

Die Bäcker hatten ihre Buden an der oberen Mengstraße, während die Fleischer ihren Platz auf dem Schranken hatten, der auch zum Marktbereich gehörte.

Für 1290 sind für den Markt 322 Buden nach-Gewiesen. Auf dem freien Platz standen 740 Verkaufsplätze in Bänkegruppen und beweglichen Tischen, die vornehmlich an den Markttagen genutzt wurden. Insgesamt waren auf dem Markt über 1000 Verkaufsmöglichkeiten vorhanden. Eine Größenordnung, die angesichts der damaligen Bevölkerungszahl heute nahezu unglaublich erscheint.

Die zweite Funktion des Marktes war von großer Bedeutung. Von der Rathausgaube aus wurden die Bürgerversammlungen abgehalten und noch bis um 1800 die Burspraken (Verlesen der polizeilichen Anordnungen vor den Bürgern) bekannt gegeben. Sie fanden zunächst viermal, später einmal im Jahr statt. Die Bedeutung des Marktes als Handelsplatz ging schon kurz nach 1300 zurück. Der Handel beschränkte sich seither mehr und mehr auf den Verkauf aus den Häusern rund um den Markt herum. Der offene Warenhandel

auf dem Platz glich fast einem Wochenmarkt der Neuzeit.

1873 wird die große Veränderung des Marktes eingeleitet. In der Mitte des Platzes wird ein Springbrunnen errichtet, zu Ehren der Gründer und Beschützer Lübecks (Figuren von Graf Adolf der II, von Schauenburg, Heinrich der Löwe, Kaiser Barbarossa, Kaiser Friedrich der II).



Der Markt um 1850

Eine weitere gravierende Veränderung erfuhr die westliche Seite des Marktes 1884. Es entstand das wuchtige neogotische Gebäude der Reichspost. Damit wurde auch der Schlüsselbuden vom Markt abgetrennt, die vorher durch Twieten (enge Gassen) miteinander verbunden waren.

Anfang 1900 endete dann die Nutzung als Krämermarkt. Der bisherige Markthandel wird in die 1903 erbaute Markthalle (zwischen oberer Mengstraße und Beckergrube, im Krieg zerstört) verlegt. Der Einzelhandel beschränkte sich nun auf die in der festen Marktrandbebauung befindlichen Geschäfte.

In dieser Zeit wurden rings um den Markt herum Linden gepflanzt. Damit reduzierte sich der Markt mehr oder weniger auf einen Zierplatz ohne seine frühere wirtschaftliche Bedeutung.



Der Markt um 1930

Später diente er auch dem zunehmenden Verkehr. Es entstand eine Haltestelle der Straßenbahn und ein Taxenstand. Zeitweilig wurde der Markt auch als Parkplatz genutzt. All diese Nutzungen endeten erst in den 1950er Jahren.

In der Zeit des III. Reiches wird der Markt nicht selten zu Aufmärschen, Kundgebungen und Veranstaltungen der NS-Partei, der SA, der Hitlerjugend und anderer Organisationen genutzt (Maikundgebung, Sonnenwendfeier, Nordische Woche u. ä.)

Bei dem Luftangriff auf Lübeck zu Palmarum 1942 wurden alle Häuser der Marktrandbebauung zerstört. Auch der südliche Teil des Rathauses mit der berühmten Kriegsstube brannte aus. Lediglich das Postgebäude blieb erhalten.

Der Wiederaufbau der Häuser am Markt erfolgte zwischen 1953 und 1957. Dabei wurde der Südriegel wegen der Verbreiterung des Kohlmarktes (Verkehrssachse West/Ost) um 12 Meter nach innen verlegt. Alle Häuser wurden traufständig gebaut, und die Geschäfte wurden zu den umliegenden Straßen hin ausgerichtet und nicht wie früher zum Markt.

All diese Maßnahmen führten zu lebhaften Diskussionen in der Bevölkerung und der Fachwelt, wurde doch der Markt erneut seiner früheren Bedeutung beraubt. Wegen der Verkleinerung des Marktes musste auch der historische Kaak (Pranger, Butterbude) abgerissen werden. Er wurde 1986 an anderer

Stelle aus den eingelagerten Teilen wieder aufgebaut. Jedoch nur der obere Teil, der so genannte „Finkenbauer“.

Im Zuge der Marktbebauung wurde auch der neogotische Bau der Post überformt und zu einem schmucklosen Klinkerbau „modernisiert“. Das Gebäude wurde 2003 abgerissen. An seiner Stelle entstand ein sehr umstrittener moderner Bau mit einem Textilkaufhaus und Arztpraxen.

Heute wird der Markt nur noch für den Wochenmarkt und als Platz für besondere Veranstaltungen (Weihnachtsmarkt,

Oktoberfest, Mittelaltermarkt) genutzt. Veranstaltungen, die gelegentlich auch wegen ihres Niveaus in die Kritik geraten.

Allerdings, trotz aller Einschränkungen: Der Markt wird, wie im Mittelalter, von der Kirche St. Marien und dem historischen Rathaus beherrscht. Von der historischen Bedeutung des Marktes für Lübecks Bürger ist jedoch leider nicht viel übrig geblieben.

Jochen Kaufner

Barkassenfahrten

mit der

Motor-Barkasse SW 2

offeriert ergebenst dem geehrten Publicum

Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e. V.

Die Fahrten auf dem geräumigen überdachten Schiffe finden auf den hiesigen Gewässern der Trave und des Elb-Trave-Kanals statt. Landpartien nach Hamberge und Besuche des Seebades Travemünde sind möglich.

Jedermann wird gebeten eine wohlfeile Offerte einzuholen.

Fernsprecher 04 51 – 7 98 27 40

Seemannssprache – auch für Landratten

Der Anker

Die LISA von LÜBECK hat keine Bremse. Wenn sie abgelegt hat, sagen die Seeleute: Das Schiff ist in Fahrt – auch wenn es nicht wirklich fährt - wenn es zum Beispiel vor der Eric-Warburg-Brücke warten muss und dahindümpelt. Dann liegt es aufgestoppt, aber es steht nicht still wie ein geparktes Auto.

Der Anker ist die einzige Möglichkeit ein Schiff bei entsprechendem flachem Wasser über einen längeren Zeitraum auf Position zu halten. Früher, als die Hafenanlagen oft für größere Schiffe nicht zugänglich waren, wurde selbst die Ladung vor Anker umgeschlagen.

Schon zur Zeit der Ägypter, vor über 4500 Jahren, gab es schon Anker. Es waren Steine, an denen ein Tau befestigt war. Vor etwa 2500 Jahren entstand der griechische Begriff „ankyra“. Das Wort steht für etwas Gekrümmtes, das ein Schiff festhält. Die Römer gaben dem Anker die Bezeichnung „ancora“. Anfangs hatten sie mit Steinen gefüllte Körbe als Anker benutzt. Eine Münze aus der Zeit um 350 v. Chr. zeigt aber bereits einen Anker in der Form des heutigen Stockankers. Die ersten Stockanker wurden aus Astgabeln hergestellt. Damit das Holz auf den Meeresgrund sinkt, wurde es ausgehöhlt und mit Blei ausgegossen. Ab wann die Anker, aus Eisen geschmiedet waren, ist nicht bekannt. Eiserne Anker lassen sich schon bei den Wikingern nachweisen. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts wurde der Ankerstock aber weiterhin überwiegend aus Holz angefertigt. Der klassische Stockanker hat einen Schaft, vergleichbar mit einem Stil. Am unteren Ende schließen sich in einem Kreisbogenanschnitt von 120 Grad die Flügel an. Die angeschmiedeten, dreieckigen Spaten werden als Flunken bezeichnet. Um 90 Grad zu den Flügeln versetzt, befindet sich am oberen Ende des Ankerschaftes der Stock und darüber der Ring an dem das Ankertau oder die Kette befestigt ist. Der Stockanker (auch Admiralitätsanker genannt)

wirkt wie folgt: Nachdem der Anker gefallen ist, legt sich der Stock längs auf den Meeresgrund. Eine der Flunken stößt somit zwangsläufig mit der Spitze auf den Grund. Wenn auf den Anker Zug kommt, gräbt sich die Flunke wie eine Pflugschar ein.

Das Manko, dass immer nur eine Flunke greift, befasste über ein Jahrhundert Konstrukteure und Seeleute. Schließlich hat sich der 1898 vom Briten Hall entwickelte stocklose Hall-Anker durchgesetzt. Bei ihm graben sich beide Flunken ein. Außerdem lässt sich der stocklose Anker mit seinem Schaft im aufgeholten Zustand bis in die Ankerklüse (Rohr durch den die Ankerkette vom Deck bis zur Außenhaut läuft) ziehen. Somit entfällt das mühe- und teilweise gefährvolle Anbordhieven, wie es bei den teilweise mehrere Tonnen schweren Stockankern notwendig war.

Die LISA besitzt einen Stockanker der als Reserveanker auf dem Achterdeck mitgeführt wird. Der Hauptanker ist ein Bügelanker. Dieser pflugscharähnliche Anker ist eine relativ neue Erfindung. Durch die vom Germanischen Lloyd attestierte hohe Haltekraft, kann das Ankergewicht um 25 Prozent reduziert werden.

Eine Besonderheit ist der vierflunkige Draggen am Bugspriet der LISA. Mit einem Draggen wurde früher beim gewaltsamen Entern (übersteigen) auf ein gegnerisches Schiff eine Verbindung hergestellt. Dabei wurde der Draggen an Deck oder in die Takelage des Gegners geworfen. Außerdem diente der Draggen beispielsweise bei Flaute als Warpanker. Er wurde in einiger Entfernung mit einem Boot vor dem Schiff ausgelegt. Das Ankertau des Draggens konnte über ein Spill eingeholt werden, und das Schiff verholte in Richtung Draggen.

Zur Zierde haben Mitglieder unseres Vereins einen kaum 30 Kilogramm schweren Stockanker gebaut. Der 1,8 Meter lange Anker sieht täuschend echt aus, besteht aber aus Holz und Polyester. Das eiserne Vorbild würde ca. 400 Kilogramm wiegen.

Burkhard Bange

Maße in der Vergangenheit

Wie bei den Zahlungsmitteln der vergangenen Jahrhunderte (siehe Zeit-Punkte-Hefte 2006), waren auch die vor Einführung des metrischen Systems verwendeten Maße sehr unterschiedlich. Basis für die Bestimmung der alten Maße war meist der menschliche Körper, entweder bezogen auf ein bestimmtes Körperteile oder im Vergleich zu einer bestimmten Leistung. Zwar wurden häufig gleiche Bezeichnungen verwendet, jedoch waren deren Werte selten einheitlich. Neben starken regionalen Unterschieden konnten die Werte auch nach Art der Unterteilung oder der zu bestimmenden Handelsware differieren.

In der Rubrik „Maße in der Vergangenheit“ wollen wir unseren Lesern die – teilweise vom Namen her noch bekannten – Begriffe der alten Längen-, Flächen- und Hohlmaße sowie der Gewichte in diesem und den nächsten Heften etwas näher bringen, um ihnen einen Einblick in die damalige Zeit und die Probleme der Hansekaufleute zu ermöglichen.

Wer die in Lübeck spielenden Romane „Buddenbrooks“ oder „Die Großvaterstadt“ gelesen hat und ortskundig ist, wird sich vielleicht gewundert haben, dass die Entfernung zwischen Lübeck und Travemünde, die ca. 23 Kilometer beträgt, mit drei oder vier Meilen angegeben wird. Nutzt man die heute noch bekannte (englische) Meile für die Berechnung, so würde sich eine Entfernung von 13 bis 14 Meilen ergeben. Dieses Beispiel zeigt, dass es noch andere Größen zum Begriff *Meile* gab - oder fühlten sich die Lübecker den Travemünder in der Vergangenheit eventuell viel näher ...? Beginnen wollen wir deshalb mit den Längenmaßen.

Das kleinste überlieferte Längenmaß war die **Linie**, seine Größe lag zwischen 2,2 mm und 2,6 mm, sie war der 10. oder 12. Teil eines Zoll.

Der Name **Zoll** entstammt dem mittelhochdeutschen Wort *zol* als Bezeichnung für einen kleinen Knochen. Das Zoll war nämlich ursprünglich als Länge des ersten Daumengliedes definiert. Später leitete man es durch dezimale(10) oder duodezimale (12) Teilung vom Fuß ab. Seine Länge variierte deshalb nach dem zugrunde liegenden Fuß, sie lag zwischen 2 und 4 cm.

Beispiele: Preußen: 1 Zoll = 26,2 mm
Hannover: 1 Zoll = 24,3 mm
Sachsen: 1 Zoll = 23,6 mm

Eine **Spanne** leitete sich von der gespreizten Hand ab, man unterschied aber noch eine große und eine kleinen Spanne.

Die **kleine Spanne** (ca. 15 cm) ist der Abstand zwischen den Spitzen von Daumen und Zeigefinger, die **große Spanne** (etwa 23 cm) ist der Abstand zwischen dem Daumen und der Spitze des kleinen Fingers. Teilweise wurden ihre Längen auch aus 8 bis 10 Zoll definiert.

Heute noch als menschliches Maß erkennbar ist der **Fuß**, regional auch als **Schuh** benannt. Seine Länge betrug zwischen 23,5 cm (Wesel) und etwa 31,4 cm (Holstein) - auf „großem Fuß“ lebte man in Trier, dort maß er 40,1 cm. Der Fuß war in 12 Zoll unterteilt, der *Lübecker Fuß* hatte eine Länge von 28,8 cm.

Auch als menschliches Maß erkennbar ist die nächst Größe, die **Elle**. Sie definierte sich vom menschlichen Unterarm, doch gab es in vielen Städten eine **kleine Elle** und eine **große Elle**.

Beispiele: Erfurt: klein = 40,38 / groß = 54,97 cm
Augsburg: klein = 59,24 / groß = 61,00 cm

Häufig wurde die Elle auch als 2 (Werk)Fuß gemessen, in Lübeck maß die einheitliche Elle 57,5 cm (und galt von 1584 bis 1712 auch für ganz Schleswig-Holstein), in Regensburg aber 81,1 cm. Wurden Stoffe gemessen, so richtete sich deren Länge nach dem Wert der Ware. Eine Elle Leinwand war länger als eine Elle Wolltuch und diese wiederum länger als eine Seidenelle.

Der **Schritt** war ein rein deutsches Maß, es ergab sich aus dem Abstand zwischen der Fußspitze des einen Fußes und der Ferse des anderen Fußes, wenn dieser wie zum Gehen

aus dem Stand einmal nach vorn gesetzt wird. Seine Länge variiert zwischen 70 und 90 cm.

Die nächste Größe wurde als **Stab**, **Stock** oder **Stocklang** bezeichnet. Diese Länge ergab sich aus der Länge von zwei Ellen und lag zwischen 1,13 m und 1,20 m.

Der **Faden** wurde hauptsächlich im Handel mit Garnen verwendet, galt aber auch als normales Längenmaß. Die Länge bestimmte sich aus dem Maß von 4 oder auch $3\frac{3}{4}$ Ellen und lag bei ca. 2,34 m. In Bremen hatte der Faden nur eine Länge von 1,736 m.

Der Faden in der Seefahrt wurde mit 6 Fuß = 1,883 m bestimmt, später mit 1,85 m als 1/1000 einer Seemeile.

Aus der Römerzeit stammt noch der **Passus** oder **Doppelschritt**, der als Länge von 5 Fuß festgelegt war und ca. 1,5 m betrug.

Heute noch als Raummaß für Holz bekannt ist der **Klafter**, sein Maß ergab sich durch den Abstand zwischen den Fingerspitzen der Mittelfinger bei waagrecht ausgestreckten Armen. Die übliche Länge lag um 1,70 m, da der Klafter auf das Maß von 3 Ellen oder 6 Fuß bezogen wurde. Wie sehr Maße regional voneinander abweichen konnten, lässt sich am Klafter gut aufzeigen. In Lübeck hatte der Klafter 1869 die Länge von 1,72 m, im angrenzenden Herzogtum Lauenburg jedoch eine Länge von 4,23 m!

Die Länge einer **Ruthe** war ebenso wie beim Klafter regional sehr unterschiedlich. Auch die Ruthe war ein Mehrfaches des Fuß-Maß, jedoch entstanden die Unterschiede nicht aus den regional verschiedenen Größen des Fuß-Maß, sondern der Anzahl Fuß, die die Ruthe ergaben. Die Anzahl lag zwischen 10 und 20 Fuß und ergab Längen von knapp 3 m bis über 5 m. In Bayern und Württemberg bestand eine Ruthe aus 10 Fuß, in Holstein aus 14 Fuß, in Lübeck hatte sie 16 Fuß und eine Länge von 4,602 m.

Ein mehr regional genutztes Maß war das **Stadium**, welches noch aus der Römerzeit stammte. Es galt für 125 Passus bzw. Doppelschritte bei einer Länge von ca. 185 Meter.

Die **Stunde** gilt heute als reines Zeitmaß. Bis in das 18. Jahrhundert wurde sie in Deutschland und Österreich auch als Längenmaß benutzt. Eine Stunde hatte 4500 bis 5000 m.

Die **Wegstunde** war ein sehr individuelles Maß. Es war so lang wie die Strecke, die ein Fußgänger unter Normalbedingungen in einer Stunde zurücklegen konnte. Bei den Römern war eine Wegstunde etwa 5,56 km. In Deutschland und der Schweiz war die Wegstunde als offizielles Maß anerkannt, in der Schweiz als 16000 Fuß = 4800 m, in Deutschland als $\frac{1}{2}$ Meile = 3710 m.

Ebenfalls mit 3710 m gab es in Deutschland noch die **Reisestunde**. Sie wurde erst aus 12703 Fuß abgeleitet, später entsprach sie ebenfalls einer halben Meile.

Die **Meile** ist vom römischen "Milliarium" abgeleitet. Bei den Römern galt die Meile zu 8 Stadien bzw. 1000 Doppelschritten, das entspricht 1479 m. In Deutschland wurde sie als Land- oder Postmeile übernommen, wurde allerdings völlig neu definiert.

Beispiel: *Bayern*: 1 Meile = 25406 Fuß = 7415 m

Preußen: 1 Meile = 24000 Fuß = 7500 m

Sachsen: 1 Meile = 32000 Fuß = 9062 m

Später wurde die Meile einheitlich auf den 15. Teil des Äquatorialgrades festgelegt, das sind 7420 m. Nach der Einführung des metrischen Systems 1875 wurde sie auf 7500 m geändert. Seit 1908 ist der Gebrauch der Meile nicht mehr erlaubt.

Die **Tagereise** war ebenfalls zunächst ein sehr individuelles Längenmaß, denn sie bezeichnete die Wegstrecke, die man an einem Tag zu Fuß zurücklegen konnte. Später wurde sie auf 150-200 Stadien, das sind 27-36 km festgelegt.

Es war damals nicht ungewöhnlich, wenn in einer Stadt mehrere unterschiedlich große Maße von der gleichen Art nebeneinander verwendet wurden. Lediglich in England verfügte Richard Löwenherz schon 1189, dass in seinem Reich nur ein Gewicht und eine Länge gelten sollen. Als Längenmaß wurde das Yard (= 12 Zoll) bestimmt.

Neue Mitglieder – Herzlich willkommen

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

654 Schmidt, Walter
655 Brandt, Thilo
656 Schneider, Thomas

657 Keller, Meret
658 Marxen, Michael

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.

Postanschrift:

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

Willy-Brandt-Allee 19
(Wallhalbinsel)
23554 Lübeck

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

Internet:

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

e – Mail:

info@lisa-von-luebeck.info

Spendenkonto:

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

Vereinskonto:

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

(Spendenbescheinigungen werden unaufgefordert übersandt. Bitte vollständige Anschrift angeben)

Geschäftszeiten Werftbüro:

Dienstag – Donnerstag 9:00 Uhr bis 14:00 Uhr

Dort sind auch Karten für die Einzelfahrten erhältlich.

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-, Ersatzdienstleistende 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



**T
D**

Buch- und Offsetdruckerei

TAUBERT_{KG}

Prospekte - Flyer - Bücher - Broschüren

Zeitschriften - Endlos-Formulare - Plakate

Geschäftsdrucksachen aller Art

Exklusive Familienanzeigen - Privatdrucksache

Layout-Studio - CTP-Belichtungs-Service

Papierverarbeitung - Banner -

Schilder-Produktion

Buchdruck - Offsetdruck

Digitaldruck / Großformat

23552 Lübeck Dankwartsgrube 13 Telefon 0451/77182 Fax 0451/706815

E-mail: taubert-druck@t-online.de