

Blick-Punkte



Informationen der

Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck
(gemeinnützig) e.V.



St. Annen-Kirche

Nr. 2/10

Zeitpunkte

24/12. Jahrg.

Unsere Projekte

- “Hanseschiff des 15. Jahrhunderts“
„Lisa von Lübeck“
- “Zeit-Punkte“ – Schauvitrienen
- “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

Frau Lisa Dräger zum 90. Geburtstag

Grußwort anlässlich des Geburtstagsempfanges der Hansestadt Lübeck am 20. August 2010 im Audienzsaal des Lübecker Rathauses



Sehr geehrter Herr stellvertretender Stadtpräsident Sunnewold

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Saxe

Sehr verehrte liebe Frau Dräger,

es ist mir und den Mitgliedern der Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck eine besondere Freude Ihnen, als unserer Ehrengast, die allerherzlichsten Gratulationsglückwünsche zu überbringen. Ihr Geburtstag ist jedes Jahr immer wieder ein besonderes Ereignis auch für unsere Gesellschaft, genießt doch unsere Gesellschaft in besonderem Maße Ihr Wohlwollen und Unterstützung in materieller aber auch ideeller Hinsicht. Der heutige 90. Geburtstag wird nun in besonders feierlichem Rahmen hier im Rathaus gefeiert und ehrende Reden sollen Sie erfreuen.

Als Vorsitzender der Gesellschaft obliegt es nun mir Ihre Verdienste um unser Gesellschaft und dem Bau unseres Hanseschiffes zu würdigen, was ich sehr gerne tue.

Die Idee ein Hanseschiff für Lübeck zu bauen hat eine lange Vorgeschichte. So hat man schon anlässlich der 700 Jahrfeier Lübecks 1926 ein solches Schiff gebaut. Ich sollte besser sagen eine gelungene Attrappe eines Hanseschiffes aus einem ausgedienten Fischkutter, auf dem dann 1936 sogar das Olympische Feuer in Kiel gebrannt hat, gezimmert. Dieser erste Versuch den hansischen Schiffbau wieder ins Gedächtnis zurück zu holen, dem Lübeck seine Bedeutung als Mutter der Hanse schließlich maßgeblich verdankt, wird Ihnen liebe Frau Dräger im Gedächtnis gewesen sein, als 1991 der Nachbau einer hansischen Kogge, die Ubena von Bremen einen Besuch in Lübeck machte.

Der tiefe Eindruck dieses Besuches bei Ihnen beweist Ihre damalige kolportierte Äußerung, wir müssen ein richtiges Hanseschiff bauen, so eine Kogge ist mir aber zu klein. Mit Stefan Müller unserem für uns alle überraschend leider kürzlich verstorbenen ehemaligen ersten Vorsitzenden fand Frau Dräger einen leidenschaftlichen Verfechter dieser Idee, sodass es zur Gründung unserer Gesellschaft im gleichen Jahr kam.

Schwierige Fragen galt es zu klären. Wie sah ein mittelalterliches Hanseschiff eigentlich aus? Sind unsere Kenntnisse über den Schiffstyp ausreichend bekannt. Wie kann man so bauen, dass die historischen Gegebenheiten mit den Erfordernissen eines heutigen Seeschiffes in Einklang sind?

Da keinerlei Reste dieses Schiffstyps bisher gefunden wurden, mussten wir uns an die Entwürfe des Geheimrats Carl Busley aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg und der Verbesserung durch Heinrich Winter halten.

Dennoch blieb viel zu überdenken, denn es galt außer historischer Treue auch viel moderne Technik an Bord so unterzubringen, dass der optische Eindruck eines mittelalterlichen Schiffes erhalten bleibt.

Schnell fand man eine Handvoll begeisterter Mitstreiter für die Idee. Aus dem Handwerk in Gestalt des Bootsbaumeisters Heino Smarje, aus der Wissenschaft die Technischen Universität Berlin, um nur einige wenige zu nennen. Neben der ersten finanziellen Unterstützung, durch Sie liebe Frau Dräger, war es aber auch Ihr persönliches Ansehen hier in Lübeck, welches so wichtig war und auch heute noch ist und uns so manche Tür geöffnet hat.

Ich selbst, angesprochen auf eine fachliche Mitarbeit war zunächst recht skeptisch und auch viel zu sehr mit anderen Dingen beschäftigt, als dass ich mich für die Idee spontan besonders begeistern konnte. Das ist aber dann später, mit dem eigentlichen Bau des Kraweels, gekommen, denn folgende Überlegung war ausschlaggebend.

Wenn Frau Dräger dahinter steht, dann ist die Sache seriös und verdient Unterstützung, so dachte ich und so haben auch viele andere gedacht und denken auch Viele heute noch, die eine Mitgliedschaft in unserer Gesellschaft erwägen. So sind Sie, liebe Frau Dräger, daher bis auf den heutigen Tag eine besonders wertvolle Referenz für unsere Gesellschaft. Dafür danken wir Ihnen von Herzen.

Als die Frage auftauchte, welchen Namen das zu bauende Schiff haben soll, war der Vorschlag dieses auf den Namen **Lisa von Lübeck** zu taufen, sofort allgemeiner Konsens. Abgesehen davon, dass der Name im Kontext typischer mittelalterlicher hanseatischer Namen wie Adler von Lübeck, Jesus von Lübeck oder Maria von Lübeck steht, belegt dieser Name aber in besonderem Maße auch die Verbundenheit der Mitglieder unserer Gesellschaft mit Ihnen, unserer Ehrenvorsitzenden. Können wir doch damit unserer Dankbarkeit für Ihre Hilfe sichtbaren

Ausdruck verleihen und ihr Ansehen weit über Lübeck hinaus in die Welt der Hanse tragen.

Wie sehr Ihnen unsere Lisa von Lübeck ans Herz gewachsen ist, zeigen Sie, trotz Ihres hohen Alters, durch regelmäßigen Besuch an Bord und der Mitfahrt auf die Ostsee. Die Besatzung spricht meist von **Ihrer Lisa** und Sie von **Ihrem Schiff** und Sie deuten damit an, dass die Lisa von Lübeck ein wesentlicher Teil Ihres Lebens geworden ist und Sie diese in Ihrem, so zu sagen ideellem Besitz gehörig betrachten. So ist es nicht verwunderlich, dass Sie anlässlich Ihres Geburtstages heute eine Ausfahrt mit Ihrem Schiff, der Lisa von Lübeck, unternehmen werden.

Das ist schön so und ehrt uns, aber auch die Besatzung, die freiwillig und ehrenamtlich viele Tage sich für Ihr Schiff einsetzt. Denn der Besatzung gehört das Schiff auch und durch Ihre geplante Ausfahrt werden auch die Mühen der Besatzung geehrt. Denken Sie bitte daran, dass auch diese einen ideellen Besitzanspruch an diesem wundervollen Schiff einer gemeinnützigen Gesellschaft haben.

Die Lisa von Lübeck wird in diesem Sinne immer Ihr Besitz, aber auch aller Mitglieder der Gesellschaft Weltkulturgut, bleiben. Wir freuen uns daher sehr, dass in Ihrer kürzlich errichteten Lisa Dräger Stiftung, die Förderung unserer Gesellschaft besondere Erwähnung findet.

Wenn Sie heute, liebe Frau Dräger auf Ihr fast 20 jähriges Engagement für die Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck zurück blicken, einer Gesellschaft, die das mittelalterliche Schiff Lisa von Lübeck und die technischgeschichtlich bedeutsame Barkasse SW 1 betreibt, den Bau der wundervollen Vitrinen mit Modellen historischer Gebäude in Lübeck durchgeführt hat, die heute von unseren Mitgliedern liebevoll betreut werden, aber auch heute durch die Betreuung des Hansevolks hanseatische Mode und Gebräuche wach

hält, dann können Sie befriedigt auf eine von Ihnen maßgeblich initiierten Idee zurück schauen, welche bei aller Bescheidenheit, auch unserer alten Hansestadt Lübeck unverwechselbaren Glanz verleiht.

Damit sind Sie, liebe Frau Dräger, neben den vielen anderen großzügigen Unterstützungen, ganz im Sinne einer ehrbaren Hanseatin, segensreich tätig gewesen und

sind es auch weiterhin. Dafür möchten wir uns bei Ihnen herzlich bedanken.

Wir wünschen Ihnen daher auch weiterhin viel Freude an Ihrem Schiff und genießen Sie Ihren Ehrevorsitz mit uns, die wir in Freundschaft mit Ihnen verbunden sind.

*Uni.- Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Dr. h. c.
Eike Lehmann
Vorsitzender der Gesellschaft Weltkulturgut
Hansestadt Lübeck*

Impressum: **Blick – Punkte**

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

Redaktion und Satz: Merrit Müller

Fotos: Henrik Müller,
Burkhard Bange

Redaktionsmitgl.: Jochen Kaufner, Burkhard Bange,
Henrik Müller

Druck: "Druckerei Taubert KG"

Saison 2010 war ruhig für die „Lisa von Lübeck“

Die Saison 2010 verlief verhältnismäßig ruhig für die „Lisa von Lübeck“, da keine Langfahrten wie die im vergangenen Jahr nach Holland zum Koggentreffen in Kampen und nach England zum Hanse-Festival in Kings's Lynn auf dem Plan standen. Die Saison begann am 23. April mit der jährlichen Trainingsfahrt für die Besatzung, bei der die Besatzung wieder mit den Umgang mit dem Schiff und den Segeln übt. Zu den wichtigsten Übungen gehören auch die Boots-, Feuerschutz und Mann-über-Bord Manöver.

Vor der ersten Fahrt jedes Jahres sind umfangreiche Arbeiten zu erledigen, neben dem Anschlagen der Segel gehören das Bunkern von Wasser und Diesel, letzte Farbarbeiten und die Kontrolle der nautischen, technischen und aller Sicherheitseinrichtungen dazu.

Zur Tradition gehört immer schon die Fahrt über den Nord-Ostsee-Kanal zum Hamburger Hafengeburtstag, der in diesem Jahr

vom 7. – 9. Mai stattfand. Ebenso traditionell ist der Zwischenstopp auf der Hinreise in Büdelsdorf bei der Familie Ahlmann, die die Kanonen für die „Lisa von Lübeck“ gestiftet hat.



Neben zahlreichen Tagesfahrten und der Teilnahme an der Travemünder Woche sowie den Wismarer Hafentagen war besonders die Fahrt zwischen Puttgarden und Rodby, zu der der Deutsche Botschafter aus

Kopenhagen und das dänisch / deutsche Fehmarnbeltkomitee Interessenvertreter aus Politik und Wirtschaft sowie der Presse eingeladen hatte. Die Fahrt war ein voller Erfolg und es wurden interessante Gespräche zwischen den Befürwortern und Gegnern der festen Beltquerung geführt. Da Traditionsschiffe wie die „Lisa von Lübeck“ im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Dänemark kein Gäste befördern darf dauerten die Vorbereitungen für diese Fahrt einige Monate, um vom Bundesverkehrsministerium und den nachgeordneten Behörden wie BSH und BG-Verkehr sowie den dänischen Seefahrtbehörden die erforderlichen Ausnahmegenehmigungen für diese Fahrt zu erlangen. Außerdem mussten wir noch eine Sondererlaubnis der Reederei Scandlines für das Anlaufen des Privathafens Puttgarden bekommen. Um die Sicherheit der Gäste zu gewährleisten, musste die Besatzung vor der Abfahrt noch ein MoB- und ein Feuerschutz- und Rettungsmanöver unter schwerem Atemschutz durchführen. Der Aufsichtsbeamte von der BG-Verkehr, der die Übung überwachte, sprach der Besatzung ein besonderes Lob aus, da das Durchschnittsalter der Besatzung weit über 60 Jahren lag.



Highlights in diesem Jahr waren sicher die Hansesail, die wir im letzten Jahr wegen der Fahrt nach King's Lynn nicht besuchen konnten, sowie die Fahrt nach Danzig. Auf der Reise nach Rostock wurde die Besatzung von einem Filmteam des „mdr“ begleitet, die einige Aufnahmen und Interviews für die Sendung „Träume unter weißen Segeln“

machten, die im Programm des „mdr“ am 28. August lief. Die Moderatorin Janine Strahl-Oesterreich interviewte auf der Fahrt neben unserem Kapitän Dieter Baars auch unseren Vorsitzenden Prof. Dr. Eike Lehman sowie die langjährigen Besatzungsmitglieder Klaus Völsen, Jochen Harder und Wolfgang Pose.

Die Fahrt nach Danzig stand unter keinem günstigen Stern, was das Wetter betraf. Die Hinreise bei östliche Winde bis Stärke 7 Bft. und Wellen bis 3 m Höhe; auf der Rückfahrt dann der Wind aus SW ebenfalls bis Stärke 7. Die Welle war aber niedriger, da der Wind noch nicht solange wehte. Vor Danzig wurden im Hafen von Hel Freunde aus Danzig und Pressefotografen an Bord genommen um mit ihnen nach Danzig zu versiegeln. In Danzig wurde wieder an der Pier vor dem Schifffahrtsmuseum gegenüber vom Krantor festgemacht. Die Besatzung besuchte das Schifffahrtsmuseum und den Artushof und machte eine große Stadtführung. An Bord wurde eine Schulklasse von der „Hanseschule“, einem Gymnasium in Danzig, sowie viele alte Freunde von der ersten Danzigfahrt 2006 begrüßt und eine Grußbotschaft von Bürgermeister Bernd Saxe an den Danziger Bürgermeister übergeben. Die große Abschiedsparty fand im Seemannsclub von Danzig statt. Die Besatzung trug dabei ihre historischen Gewänder und es wurde ein unvergesslicher Abend.

Für Anfang Oktober stand noch die Teilnahme bei der Kohlregatta in Heiligenhafen auf dem Plan, mit der die Saison 2010 am 4. Oktober geendet hat. Dort wurden wir vom örtlichen Bürgermeister und den Freunden des „Olifanten“, dem Heiligenhafener Museumsschiff, herzlich empfangen und für weitere Besuche eingeladen.

Der Dank des Vorstands gilt all den ehrenamtlich aktiven Mitgliedern die in jedem Jahr dafür sorgen, dass das Schiff fahrtbereit ist und die als Besatzung zur Verfügung stehen. Schauen wir nun gespannt auf die Saison 2011.

Christian Baars

Das Portrait Heute: Günter Köpke



Bescheiden, ruhig und meistens im Hintergrund stehend, so kennen unsere aktiven Vereinsmitglieder Günter Köpke.

Günter Köpke ist seit 2005 Projektleiter „SW 2“. Dahinter verbirgt sich die 1925 gebaute ehemalige Barkasse der Schlichting-Werft. Mit einer kleinen Crew ehrenamtlicher Helfer betreut er das schwimmende Kleinod. Hier lebt der selbstständige Spediteur seine Liebe zur Seefahrt aus.

Seemann wollte Günter Köpke schon als Kind werden. Sein Großvater, Maschinist auf einem Dampfer, hat in ihm diesen Wunsch geweckt. Günter Köpke hat seine Kindheit auf dem Land in Oldenburg in Holstein verbracht. Schon als zehnjähriger hat er auf Bauernhöfen gearbeitet und das verdiente Geld für den Besuch der Seemannsschule in Travemünde gespart. Günter Köpke erinnert sich mit schmunzeln an die Bemerkung seines Lehrers auf die Frage, was er denn mal werden möchte. „Ich will zur See fahren“, sagte Günter. Darauf der Lehrer: „Da gehörst du auch hin.“

1958 besuchte der damals fünfzehnjährige die Schiffsjungenschule auf dem Priwall in Travemünde. Danach ging's auf Kleine- und Große Fahrt. Auf dem „Schulschiff Deutschland“ in Bremen machte der junge Seemann die Matrosenprüfung. Es folgten weitere Jahre Seefahrt bis zum Besuch der Steuermannsschule. Mit dem Kapitänspatent in der Tasche hat Günter Köpke 1972 seine Seefahrtszeit beendet. „Ich habe die Seefahrt wegen meiner Familie aufgegeben“, sagt Günter Köpke. Es ist ihm nicht leicht gefallen. Noch heute erinnert er sich gerne an die Zeit auf dem Wasser.

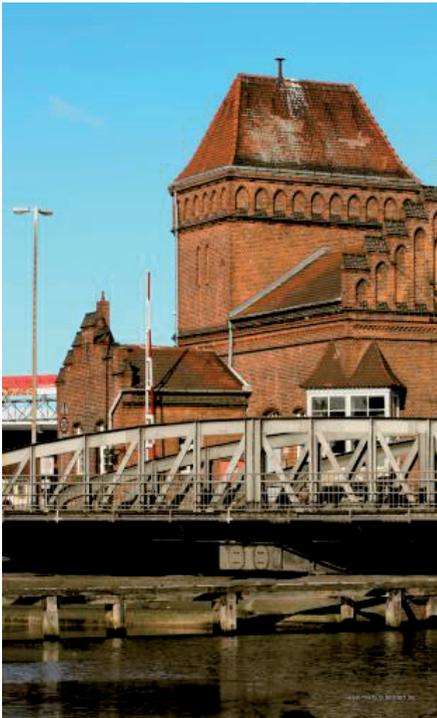
Zu unserem Verein kam Günter Köpke über seinen 2005 verstorbenen Freund Martin Hauke. Beide lernten sich auf der Steuermannsschule kennen und fuhren anschließend viele Jahre gemeinsam zur See. Martin Hauke hat bis zu seinem Tod die Barkasse „SW 2“ betreut. Für Günter Köpke war es Ehrensache das Projekt weiter zu führen. Im Sommer gibt es kaum ein Wochenende wo er nicht mit der Barkasse auf Lübecker Gewässern zwischen Hamberge und Travemünde unterwegs ist. Die Gästefahrten dienen dem Erhalt des Schiffes. Im letzten Winter und Frühjahr war er jeden Samstag und Sonntag auf der Barkasse, um mit einigen freiwilligen Helfern das kleine Schiff wieder in ein Schmuckstück zu verwandeln. Nach einem langen Tag im Büro hat Günter Köpke zusammen mit seiner Frau Helga wochenlang abends das hölzerne Ruderhaus wieder auf Hochglanz gebracht. Die Bemerkung eines Hafenmeisters: „Das Ruderhaus, das habt ihr doch neu gebaut“, spricht für sich. So gut im Schuss war die „SW 2“ noch nie.

Hoffentlich hat Günter Köpke noch viele Jahre Freude an der Barkasse. Bei ihm ist die alte Dame „SW 2“ wirklich in besten Händen.

Burkhard Bange

Peter Rehder

Seit dem 3. Juni 2010 hat Lübeck ein „Peter-Rehder-Haus“. Es ist das sogenannte Brückenhaus der Drehbrücke, in dem sich die Technik für das Öffnen und Schliessen der Brücke befindet. Das nicht zu übersehende Backsteingebäude liegt auf der stadtfernen Seite der Drehbrücke und ist nun das Domizil eines kleinen Hafensemuseums. Zugleich befindet sich dort auch ein maritimes Kontor der Vereine „Museums-hafen zu Lübeck“ und „Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck“, der Vereine, die auch für das Entstehen des Projektes verantwortlich zeichnen. In dem kleinen Museum werden maritime Sammelstücke, u.a. Buddelschiffe, gezeigt und ein Raum ist dem Wirken Peter Rehders gewidmet.



Drehbrücke

Der Name Peter Rehder taucht noch an einer weiteren Stelle im öffentlichen Raum Lübeck's auf. Gemeint ist die „Peter-Rehder-Brücke“. Sie wurde 1936 eingeweiht und überquert den Elbe-Lübeck-Kanal nur etwa 200 m von der Hüntertorbrücke entfernt. Allerdings hieß sie während der Nazi-Zeit „Horst-Wessel-Brücke“ (1930 in Berlin getöteter SA-Führer. Von ihm stammt der Text des Liedes „Die Fahne hoch...“). Die Brücke wurde erst nach 1945 auf den heutigen Namen umbenannt.

Dennoch, so manche Lübecker wissen mit dem Namen Peter Rehder nur wenig oder gar nichts anzufangen.

Daher lohnt es sich der Frage nachzugehen, wer war Peter Rehder, wann hat er gelebt, was hat er für Lübeck geleistet?

Peter Rehder war von 1888 – 1910 oberster Leiter des Lübecker Wasserbauwesens.

Seine bedeutendsten Leistungen in diesem Amt waren:

- Die Planung und der Bau des Elb-Trave Kanals von 1896- 1900 (heute Elbe-Lübeck-Kanal).
- Der Ausbau der Trave und des Hafens für große Seeschiffe.
- Das Gutachten über „Die bauliche Entwicklung und wirtschaftliche Ausgestaltung und Nutzbarmachung der Lübeckischen Hauptschiffahrts-Straßen“ (1906)

Aus diesen Fakten ergibt sich die besondere Bedeutung Peter Rehders für Lübeck, seinen Hafen und dessen wirtschaftliche Entwicklung. Ohne seine fortschrittlichen Pläne und Leistungen gäbe es den Lübecker Hafen in seiner heutigen Ausformung und Leistungsfähigkeit mit Sicherheit nicht.

Es lohnt sich daher, den Lebensweg Rehders etwas genauer nachzuzeichnen.

Peter Rehder wird 1843 als Sohn eines Hofbesitzers in York im Alten Land geboren. Nachdem er zunächst Theologie studieren wollte, entschied er sich für das Baufach und studierte an der Polytechnischen Schule in Hannover (1861 – 1866).

Seine erste Anstellung fand er nach dem Studium bei der Königlichen Direktion des Wasserbaus zu Hannover. Hier wurde er als „Wasserbauführer zur Hülfeleistung“ der Wasserbau-Inspektion Emden zugeordnet. Ab März 1859 wirkte er beim Bau des Kieler Kriegsmarinehafens mit.

Nach dem zweiten Staatsexamen wurde er 1873 zum Regierungsbaumeister ernannt. Der Lübecker Baudirektor Martiny, sein ehemaliger Chef, holte Rehder 1875 nach Lübeck. Allerdings war Rehder, gemessen an seinen Aufgaben, mit seinem Gehalt nicht zufrieden. Er machte dies auch gegenüber dem Senat der Hansestadt mehrfach geltend mit Hinweis auf ähnliche Positionen in anderen Städten. 1879 wurde er mit höherem Gehalt (5000 Mark jährlich, dazu Pensionsberechtigung) zum Bauinspektor ernannt. Dennoch bewarb er sich um andere Positionen, so auch in Königsberg. Dazu bestand auch die Aussicht auf Professuren an den Technischen Hochschulen Berlin und Braunschweig.

Trotz dieser Abwanderungsgedanken erfüllte er seine Aufgaben in Lübeck mit großer Intensität. Dazu gehörte auch die Travekorrektur mit dem Durchstich bei Alt-Lübeck (dadurch entstand die Teerhofsinsel). Auch erfolgte eine Vertiefung des Fahrwassers der Trave zwischen Travmünde und den Lübecker Stadthäfen.

1884 legte Rehder einen Generalplan vor, der auch den Bau des Elbe-Trave-Kanals (heute Elbe-Lübeck-Kanal) enthielt. Aus ihm entwickelte sich der „Rehder-Plan“. Rehders Idee war, die Wirtschaftskraft Lübecks durch die Ausweisung großräumiger Industrie- und Bahnanschlüsse zu stärken. Alle Lübecker Hafenanlagen sollten dem entsprechend ausgebaut werden.

Zugleich sollten am Traveufer bis hin nach Travemünde Industriezonen entstehen. Das frühere Hochofenwerk in Herrenwyk war ein Ergebnis dieses Plans.

Dabei zählte die werksnahe Wohnsiedlung des Hochofenwerks zu Rehders Ideen. Durch kurze Wege zwischen Wohnung und Arbeitsplatz wurde unwirtschaftliche lange Fahrzeiten der Belegschaft vermieden.

Auch die erst vor kurzem vollendete „Warburg-Brücke“ in Zuge der Nordtangente geht auf den Rehder-Plan zurück.

Es sollte auch ein großer Freihafenbezirk entstehen. Vorgesehen waren dafür der Schellbruch und die Tilgenkrugwiesen (heute Naturschutzgebiet).



Peter Rehder

1888 wurde Peter Rehder zum Wasserbaudirektor ernannt. Ab 1890 war er vollauf mit der Planung und dem Bau des Elbe-

KARTE

KARTE

Tave-Kanals beschäftigt, der am 16. Juni 1900 von Kaiser Wilhelm II. feierlich eröffnet wurde.

Zeitgleich erfolgte die Ernennung Rehders zum Oberbaudirektor. Von der Kanalbaubehörde erhielt er für seine Leistungen und Verdienste ein Geschenk von 100.000 Mark.

Der Lübecker Senat forderte Rehder auf, Pläne für einen Kanal zwischen Lauenburg und Hannover zu entwickeln. Ein Projekt, das geheim bleiben sollte. Wegen seiner angegriffenen Gesundheit stellt er die Bedingung für einen längeren Urlaub in Gastein und an der Nordsee. Diese Forderung wurde erfüllt, und Rehder begann mit der Planung des Kanals (Der heutige Elbe-Seiten-Kanal ist ohne Frage eine späte Folge der Rehderschen Planung).

1907 ernannte die TH Hannover Peter Rehder zum Dr.-Ing. hc.

Wegen zunehmender Gesundheitsprobleme lies er sich zum 1. Juli 1910 in den Ruhestand versetzen.

Dennoch setzte er seine Planungen fort und konnte 1911 die Arbeit „Nord-Süd-Kanal“ vorlegen.

Peter Rehder starb am 25. April 1920 und wurde auf dem Burgtorfriedhof beigesetzt (Das Ehrengrab existiert noch heute).

Zum Schluss ist wohl die Feststellung zutreffend, dass der Lübecker Hafen ohne Peter Rehders weitsichtige Planungen nicht seine heutige Leistungsfähigkeit und Bedeutung als größter deutscher Ostseehafen hätte.

Joachim Kaufner

Kraut und Rüben

Rezepte aus der mittelalterlichen Küche

Fenchelcremesuppe

Zutaten: 4 Fenchelknollen
2 EL Gemüsebrühe
2 Zwiebeln
3 EL Butter
1 EL Dinkelmehl
1 EL Zitronensaft
saure Sahne
Bertram (Estragon)
gemahlener Galgant
3 Knoblauchzehen



Den Fenchel putzen, halbieren und in Scheiben schneiden. Wasser mit Brühe zum Kochen bringen und den Fenchel 20 Minuten garen. Währenddessen die Zwiebeln würfeln. Das Wasser abgießen und auffangen. Den Fenchel abtropfen lassen und im Mixer pürieren. Butter erhitzen und die Zwiebeln dünsten. Mit Fenchelwasser ablöschen und das Püree zugeben. Dinkelmehl mit 1 EL Wasser verrühren, die Suppe damit binden, glatt rühren und 5 Minuten köcheln. Mit Zitronensaft, saurer Sahne, Bertram und Galgant abschmecken, zerdrückten Knoblauch und eventuell etwas Salz zugeben.

Mit **Fladenbrot** und **Rettichsalat** servieren.

Wohl bekomm's...

Quelle: „Das Buch von guter Speise“ von Jacob Blume, Verlag Die Werkstatt

Das lüb'sche Hansevolk

Das lüb'sche Hansevolk steht nicht still. Auch in dieser Saison gab es für uns an Land etwas zu tun. Dabei durfte auch der Spaß nicht fehlen.

Im Juni fand wie in jedem Jahr das Volks- und Erinnerungsfest in Lübeck statt, zu dem traditionell der Volksfestumzug durch die Lübecker Innenstadt gehört. Schon vor zwei Jahren wurde ein Modell der „Lisa von Lübeck“ in Gemeinschaftsarbeit mehrerer ehrenamtlicher Mitglieder gebaut und einem Anhänger genau angepasst. Schon vor zwei Jahren zierte der Wagen den Umzug mit den Mitgliedern des lüb'schen Hansevolkes. In diesem Jahr wurde der Wagen in mühsamer Arbeit mit nur sehr wenigen Helfern zusammengesetzt, angepasst und befestigt. Dank dieser fleißigen Mitglieder glänzte der Wagen im neuen Anstrich und kleinen neuen Gimmicks. Auf der Strecke durch die Stadt gab es von Außen viel Lob von den Schaulustigen für das rollende Hanseschiff. Das Hansevolk schmückte auch in diesem Jahr den Umzugswagen, wenn auch in sehr reduzierter Form. Die Bonbons reichten bis zum Schluss und auch die Kräfte der teilnehmenden Mitglieder. Sollte der Volksfestumzug im nächsten Jahr erneut stattfinden, sind alle Mitglieder, die Interesse haben, aufgerufen, sich an dem jährlichen

hatte dort zum dritten Mal die Möglichkeit, daran teil zu haben, dieses Mal etwas luxuriöser als die Male davor. Ein neues zusätzliches Zelt gibt nun Platz zum Verstauen von Modellen und Verkaufartikeln, ist aber auch als Schlafzimmer nicht zu verachten. In diesem Jahr wurde uns ein anderer Standplatz zugeteilt, der zentraler lag und andere Einblicke in das Geschehen gab. Zu sehen und hören war Neues und alt Bekanntest, Lustiges und Nachdenkliches, Spiel und Spaß, Musik und Tanz. Für das leibliche Wohl war zu Genüge gesorgt und auch der Durst in der Sommerhitze wurde schnell gestillt. Drei Tage im Mittelalter erleben hat seinen Reiz, auch wenn es eine gewisse Umstellung bedeutet. In der mittelalterlichen Gewandung fühlt man sich dazugehörig. Aber ein paar Schritte reichen und man befindet sich in der schnelllebigen und hektischen, aber auch einfachen und gewohnten Realität mit seinen Vorzügen. In zwei Jahren wird dieses Spektakel voraussichtlich wieder stattfinden, dann jedoch unter einer anderen Leitung als die Male zuvor.

Auch in Lübeck wurde die Arbeit nicht zu knapp. Neben den monatlichen Treffen (jeder 2. Donnerstag im Monat um 18:30

Heider Marktfrieden

Ein historisches Dithmarscher Fest

15. bis 18. Juli 2010

Event für den Verein zu beteiligen. Ein weiteres Highlight in diesem Jahr war der Heider Marktfrieden. Diese Veranstaltung findet alle zwei Jahre auf dem Heider Marktplatz statt und ist eine der größten mittelalterlichen Märkte in Schleswig-Holstein. Das lüb'sche Hansevolk

Uhr in den Werfräumen) haben wir uns zu weiteren Arbeitseinheiten am Wochenende getroffen und fertigten in mühevoller Handarbeit neue Verkaufsartikel für unseren Stand. In Voraussicht auf eine Veranstaltung zum 20-jährigen Bestehen der Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck

(gemeinnützig) e.V. sind auch die Mitglieder des lüb'schen Hansevolkes emsig am Planen um sich daran tatkräftig zu beteiligen. Neue Gewandungen, Gugel, Wachstäfelchen und noch einiges mehr sollen nun über die Wintermonate gefertigt werden. Über weitere Interessierte würden wir uns sehr freuen. Auch die Planung 2011 schreitet

langsam voran. Wie in diesem Jahr die Exkursion zum Schloss Gottorf in Schleswig wird es auch 2011 eine Fahrt geben um sich noch weiter mit dem Thema Mittelalter und seinen unterschiedlichen Bereichen auseinander zu setzen und Kenntnisse umzusetzen.

Merrit Müller

Seemannssprache – auch für Landratten

Das Ruder

Ein Ruderboot hat in den seltensten Fällen ein Ruder. Es wird mit Riemen fortbewegt – das nennt man rudern. Doch nun eins nach dem anderen. Ein Riemen besteht aus einem langen Schaft und einem Blatt an dessen Ende. Nur das flache Blatt taucht ins Wasser ein. Der runde Schaft liegt in einer Rudergabel und überträgt die Kraft des Ruderers. Der Ruderer sitzt mit dem Rücken zum Bug. Zieht er den Riemenschaft zu sich hin, bewegt sich das jetzt eingetauchte Blatt im Wasser in Richtung Bootsende. So wird das Boot nach vorne gedrückt. Bei der entgegengesetzten Bewegung hebt der Ruderer das Blatt aus dem Wasser damit das Boot nicht abgebremst wird. Um dem Boot einen geraden Kurs zu verleihen, muss ein einzelner Ruderer zwei Riemen auf beiden Bootsseiten synchron bewegen. Boote mit mehreren Ruderern sind immer paarweise besetzt – zum Beispiel der Achter. Der Achter wird zudem mit einem neunten Mann, dem Steuermann, manchmal auch einer Steuerfrau besetzt. Die oder der sitzt an der Pinne und steuert das Boot mit dem Ruder.

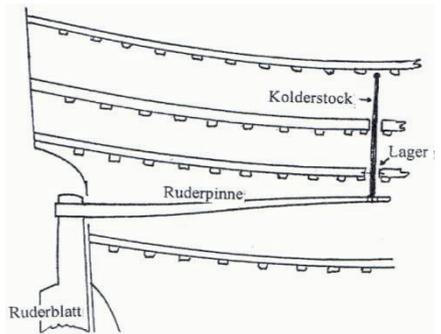
Das Steuerruder eines Schiffes sah ursprünglich wie der zuvor beschriebene Riemen aus. Allerdings ragte der Schaft an der hinteren Schiffsseite fast senkrecht ins Wasser. Das Blatt durchschnitt das Wasser in Geradeausstellung parallel zur Fahrtrichtung. Sollte das Schiff seinen Kurs nach Backbord oder nach Steuerbord ändern, wurde das Ruderblatt durch den Schaft von Deck aus um einige Grad gedreht. Der Schaft wurde an der Bordwand des Schiffes so fixiert, dass nur diese vertikale Drehbewegung möglich

war, um das Schiff zu steuern. Für die Fortbewegung, wie zuvor beim Ruderboot beschrieben, eignete sich dieses Ruder nicht. Da das Ruder meistens auf der in Fahrtrichtung rechten Seite des Schiffes angebracht war, wird diese noch heute als Steuerbord bezeichnet. Diese Anordnung des Steuerruders hatte bis zum 12. Jahrhundert bestand. Dann wurde das wesentlich effektiver Heckruder eingeführt. Die älteste bekannte Darstellung eines Schiffes, mit am Achtersteven angebrachtem Heckruder, befindet sich auf einem um 1180 datierten Taufstein im englischen Winchester. Eine Anfang des 13. Jahrhunderts angefertigte Kalkmalerei in der Möllner St. Nicolaikirche zeigt eine Kogge die ebenfalls schon ein Heckruder hat. Das um 1226 datierte Siegel der Hansestadt Lübeck zeigt eine Kogge mit seitlichem Steuerruder, das zudem noch an Backbordseite befestigt ist.



Ob die stark stilisierte Abbildung dem damaligen Entwicklungsstand der Kogge entspricht, ist fraglich. Mit Sicherheit war das Heckruder aber am Ende des 13. Jahrhunderts obligatorisch geworden.

Gravierende Änderungen bei der Anordnung des Ruders hat es in den folgenden Jahrhunderten nicht gegeben. Die Koggen des 14. Jahrhunderts waren genauso wie die Kraweele des 15. und 16. Jahrhunderts mit dem relativ schmalen aber langen, von der Wasseroberfläche bis zum Kiel reichendem, Ruderblatt ausgestattet. Das Ruderblatt wurde mit einer am Ruderkopf angebrachten Pinne vom Oberdeck aus gesteuert. Bei viel Wind und hoher See stemmten sich mehrere Seeleute gegen die einige Meter lange Pinne, um das Schiff auf Kurs zu halten. Die gerade bei achterlichem Seegang (Wind und Wellen von hinten) auftretenden Kräfte begrenzen die Größe des Ruderblattes. Größere Kursänderungen konnten nur mit Hilfe von veränderten Segelstellungen erfolgreich durchgeführt werden. Umso länger die Pinne war, desto geringer war zwar der Kraftaufwand, gleichzeitig wurde der maximale Ruderausschlag auf 20 Grad und weniger begrenzt, da die lange Pinne nicht über die Bordwände hinausgeführt werden konnte. Da die Galeonen des 17. Jahrhunderts höhere Aufbauten hatten, mussten auch die Rudergänger einen höheren Platz im Schiff einnehmen, um Befehle der Schiffsführung entgegennehmen zu können und, um beim Steuern nach dem Wind, die Segel beobachten zu können. Am Ende der Pinne wurde ein vertikal stehender sogenannter Kolderstock angebracht. Dieser war über der Pinne mittschiffs axial gelagert und ragte ein bis zwei Decks hoch. Liefen die Rudergänger mit der Pinne nach Steuerbord, drehte das Schiff nach Backbord. Das Ruderkommando lautete aber: „Ruder Steuerbord“. Mit dem Kolderstock war es nun genau umgekehrt. Beim Kommando Steuerbord mussten die Rudergänger den Kolderstock nach Backbord drücken. Das Schiff drehte dann auch in Richtung Backbord.

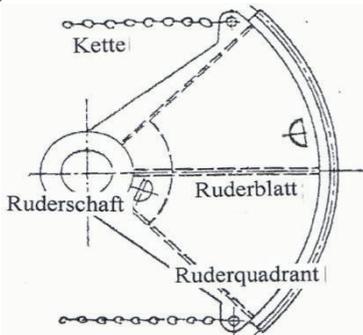


Auch nach dem Aufkommen des Steuerrades wurde das bisherige Ruderkommando beibehalten. Welche Missverständnisse hierbei entstanden, zeigt sich unter anderem beim Untergang des deutschen Panzerschiffes „Großer Kurfürst“ 1878 im englischen Kanal. Der unerfahrene Rudergänger hatte das Kommando: „Ruder Steuerbord“ falsch verstanden und drehte das Steuerrad nach rechts, sodass das Schiff auch nach Steuerbord seinen Kurs änderte. Die mitlaufende „König Wilhelm“ konnte aufgrund des verkehrten Manövers nicht mehr ausweichen und traf das Panzerschiff mit seinem Rammsporn genau in Schiffsmittle, sodass die „Großer Kurfürst“ binnen einer viertel Stunde sank. Erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde das irreführende „falsche“ Ruderkommando umgestellt. Wenn heute das Kommando „hart Steuerbord“ gegeben wird, dreht das Schiff auch nach Steuerbord. Bei einem Boot mit Pinne muss diese dann allerdings nach Backbord gelegt werden.

Wie schon beschrieben konnte bei großen Schiffen besonders bei hohem Seegang die Ruderpinne nur mit Mühe von den Rudergängern gehalten werden. Abhilfe schufen Taljen (Flaschenzüge) mit denen die Pinne beidseitig fixiert werden konnte. Wollte man die Pinne mit der Talje zu einer Seite ziehen, musste die gegenüberliegende Talje gefiert (gelöst) werden. Spätestens zum Ende des 17. Jahrhunderts wurde dieses System weiterentwickelt. Die Tauenden der Taljen, auch holende Part genannt, wurden gegenläufig auf eine hölzerne Welle aufge-

wickelt. Am Ende der Welle war ein großes Handrad, das Steuerrad angebracht. Drehte der Rudergänger an dem Rad, wurde eine Talje durchgeholt während auf die andere Talje, deren Ende abgewickelt wurde, Lose kam. Die Flaschenzüge, kombiniert mit einem kleinen Wellendurchmesser, ergaben eine große Untersetzung, sodass selbst sehr große Ruderblätter von wenigen Rudergängern auch bei schwerer See gefahrlos bewegt werden konnten.

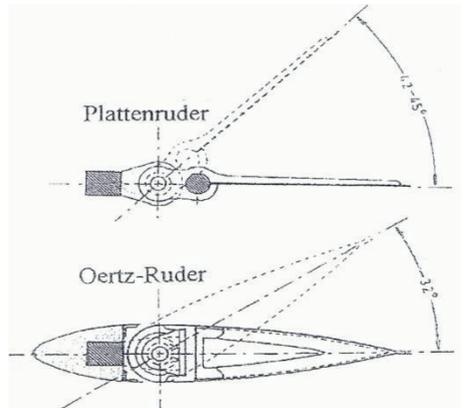
Im 19. Jahrhundert wurde diese Technik nochmals durch den Lauf einer Kette zum Ruderquadrant verbessert. Auf der Welle des Steuerrades ist bei diesem System eine Kettennuss angebracht. Ähnlich wie bei dem Zahnrad einer Fahrradkette rasten die Kettenglieder in die Kettennuss ein. So wird die Drehbewegung über die Kette auf den viertelkreisförmigen Ruderquadranten übertragen.



Die Beschreibung der heute üblichen Rudermaschinen würde den Rahmen dieses Aufsatzes sprengen. Hier sei auf die einschlägige Fachliteratur verwiesen.

Auch das Ruderblatt hat im Laufe der Jahrhunderte einige Veränderungen erfahren. Seit wann es hydrodynamisch geformte Ruderblätter gibt ist nicht bekannt. Allerdings wurden selbst bei den großen Schnelldampfern noch im ersten Viertel des 20. Jahrhunderts unprofilierte Plattenruder verwendet. Entscheidend weiterentwickelt wurde das Ruderblatt durch den Yacht- und Flugzeugkonstrukteur Max Oertz. Oertz übertrug die Erkenntnisse über die profilierte Flugzeugtragfläche auf das Ruder. Auf der

oberen konkaven Seite der Tragfläche entsteht ein Unterdruck, da die Luftströmung hier einen längeren Weg zurücklegen muss als auf der unteren konvexen Seite. Da die Ärodynamik den gleichen Gesetzen wie die Hydrodynamik folgt, konstruierte Max Oertz ein zweigeteiltes Ruderblatt welches je nach Ausschlagrichtung die konkave Seite wechselt. Der Sog des Unterdrucks sollte die Wirkung des Ruders verbessern.



Ein 1925 durchgeführter Großversuch mit zwei baugleichen 85 Meter langen Frachtern bestätigte die Theorie. Das Schiff mit dem herkömmlichen Plattenruder fuhr einen Drehkreis von 391 Metern. Das Schwesterschiff mit dem Oertz-Ruder benötigte nur 179 Meter. Selbst Oertz hatte mit diesem kleinen Drehkreis nicht gerechnet. Ein in der Mitte des vermuteten Drehkreises liegendes Beobachtungsschiff, wäre beinahe überlaufen worden. Ermutigt von den gelungenen Versuchen, wurde der Hapag-Dampfer Steigerwald mit dem Oertz-Ruder ausgestattet. Neben der besseren Manövrierfähigkeit erreichte das Frachtschiff eine um 14,2 Prozent höhere Durchschnittsgeschwindigkeit.

Bis heute orientieren sich die Ruderkonstruktionen an der Tropfenform des Oertz-Ruders. Dennoch gilt auch hier: Keine Regel ohne Ausnahme. Bereits 1826 beschrieb Johann Wilhelm David Korth im Buch „Die Schiffbaukunst“ die Profilierung

des Ruderblattes in Gestalt eines Schwalbenschwanzes, d. h. die hintere Kante lief nicht spitz zu, sondern erweiterte sich keilförmig. Im 20. Jahrhundert meldete die Weserwerft in Minden diese Ruderform zum Patent an. Viele Binnenschiffe wurden mit dem sogenannten „Schilling-Ruder“ ausgerüstet. Heute bietet die Firma Becker Marine Systems das „Becker-Schilling-Ruder“ auch für Seeschiffe an. Mittlerweile gibt es Schiffe ohne Ruderblätter mit kombinierter Vortriebs- und Steueranlage. Zu nennen ist hier der in den 1920er Jahren entwickelte Voith-Schneider-Antrieb und der 1950 konstruierte Schottel-Ruderpropeller. Beide Systeme eignen sich insbesondere für Schlepper, da sie eine enorme Manövrierfähigkeit ermöglichen.

Seit einigen Jahren werden Propellergondeln installiert. Hier befindet sich ein Elektromotor in der 360 Grad drehbaren Gondel. Unter anderem sind die beiden Ostseefähren „Nils Holgerson“ und „Peter Pan“ mit dieser Antriebstechnik ausgerüstet. Die Siemens-Schottel Twin-Propeller haben pro Gondel je einen Druck- und Zugpropeller.

Etwas abgewandelt ist das Antriebssystem der „Queen Mary 2“. Sie wird von vier Gondeln mit Zugpropellern angetrieben. Nachteil der beschriebenen sogenannten Aktivrunderanlagen ist eine völlige Manövrierunfähigkeit bei Ausfall der Antriebsanlage.

Burkhard Bange



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

Neue Mitglieder – Herzlich willkommen

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

690	Alexander Hassib	702	Wolfgang Neff
691	Olaf Schumann	703	Magret Ahrens
692	Ilse-Brigitte Riekhof	704	Wolfgang Späth
693	Hermine Meyer zur Heyde	705	Angelika Wonsak
694	Jonathan Eggers	706	Sabine Mojen
695	Niklas Heintzenberg	707	Christian Biemann
696	Volker Kusche	708	Thomas Grönke
697	Werner Hummel	709	Günter Rindt
698	Nappy Langelaan	710	Barbara Blanck
699	Hans-Erik Heuer	711	Maik Haas
700	Gabriel Heuer	712	Jürgen Pietzsch e.K.
701	Meike Ossyra	713	Andrea Hesse

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.

Legende zum Lageplan auf der Rückseite

Der " Blaue Turm "	Standort: Ecke An der Untertrave / Beckergrube
Die Kapelle " Maria zum Stegel "	Standort: Ecke Mengstraße / Schlüsselbuden
Das " Innere Holstentor "	Standort: Ecke Holstenstraße / An der Obertrave
Das " Äußere Holstentor "	Standort: Vor dem Platz der Holstentorhalle
Das " Zweite äußere Holstentor "	Standort: Ecke Possehlstraße / Holstentorplatz
Das " Innere Mühlentor "	Standort: Mühlenstraße / An der Mauer
Das " Mittlere Mühlentor "	Standort: Gegenüber dem Kinopalast "Stadthalle"
Das " Äußere Mühlentor "	Standort: Rechte Stadtseite der Mühlentorbrücke
Das " Mittlere Burgtor "	Standort: Linke Stadtseite der Burgtorbrücke
Das " Äußere Burgtor "	Standort: Linke Außenseite der Burgtorbrücke
Die " St. Annen-Kirche "	Standort: Eingangsbereich im St. Annen-Museum
Die " Burgkirche "	Standort: Am Eingang des Forums Burgkloster
Hanseschiff-Werft: Kraweel "Lisa von Lübeck" Schleppbarkasse "SW-2"	Standort: Nördliche Wallhalbinsel
Brückenhaus / Peter Rehder-Haus	Standort: Rechte Außenseite Drehbrücke

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 _____

E-Mail _____

Datum _____

Unterschrift

LAGEPLAN Modelle

