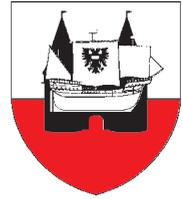


Blick-Punkte



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



Jubiläumsausgabe

Nr. 1-2/11

25-26/13. 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

Zur Sache

In diesem Jahr wird unsere Gesellschaft 20 Jahre alt. Das ist üblicher Weise noch kein runder Geburtstag, dennoch soll es ein Anlass zu einem Rückblick und vielleicht auch einem Blick nach Vorne sein. Daher haben wir die beiden Hefte unserer Blickpunkte in einem Doppelheft zusammengefasst, um die zwanzig Jahre unserer Gesellschaft zusammenhängend beschreiben zu können. Eine solche Darstellung ist nicht nur für diejenigen Mitglieder von Interesse, die schon von Anbeginn dabei gewesen sind, sondern ganz besonders auch für Leser, die erst kürzlich Mitglied unserer Gesellschaft geworden sind. Auch diejenigen, die uns nahe stehen oder beabsichtigen Mitglied zu werden oder auch nur allgemeines Interesse an uns haben, soll dieses Heft Orientierung geben und zur Erbauung dienen.

Diese kleine Chronologie zu verfassen hat Merrit Müller, Schwiegertochter unseres leider verstorbenen ersten Vorsitzenden Stefan Müller, dankenswerter Weise übernommen. Damit wird auch das Lebenswerk von Stefan Müller gewürdigt, der unermüdlich für seine Ideen tätig gewesen ist. Viele Namen werden genannt, die sich um die Gesellschaft verdient gemacht haben, so auch der von Frau Lisa Dräger, aber auch vieler anderer, die durch jahrelange aktive Mitarbeit zu dem Erfolg unserer Gesellschaft beigetragen haben.

An Bord sollte möglichst die Sprache des Seemannes vorherrschen, unsere Mitglieder sind aber nicht ausschließlich Seeleute, daher ist es zu begrüßen, dass Burkhard Bange sich der Seemannsprache auch für Landratten

annimmt. Interessant ist, dass die Wurzeln der Seemannsprache sowohl im englischen als auch im französischen und spanischen Sprachraum sich befinden. Das bekannte Werke von Paasch „Vom Kiel zum Flaggenkopf“, oder die Werke von Stenzel, Kluge und das ältere Werk von Falconer belegen das eindrucksvoll.

Wir müssen aber auch unseren Blick nach Vorne richten. Die laufenden Projekte auf ihre Sinnfälligkeit hin prüfen und entsprechend unseren Möglichkeiten diese weiter zu verfolgen oder eben auch neue Projekte zu initiieren. 2014 soll das neue Hansemuseum eröffnet werden. Damit ergeben sich neue Aspekte auch für unsere Projekte. Wir werden aufmerksam die Dinge beobachten und ggf. entsprechende Beschlüsse fassen müssen, wobei wir uns unserer Stärken bewusst sein sollten aber auch unserer Beschränkungen. Konkret sind dieses die praxisorientierte Geschichtspflege mit unseren historischen Schiffen, unserer Zeitpunkte und des Hansevolkes. Für die Projekte einer allgemeinen Geschichtspflege sind wir schon im Hinblick auf das neue Museum fachlich nicht kompetent genug, um uns gegenüber historisch ausgewiesenen Fachleuten ernsthaft behaupten zu können.

Es gilt daher für unsere Gesellschaft eine Zukunft zu planen. Dabei wird uns die Erfahrung der letzten zwanzig Jahre sicher sehr hilfreich zu sein.



Impressum: **Blick – Punkte**

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

Redaktion: Merrit Müller

Fotos: Henrik Müller, Burkard Bange,
Vereinsarchiv

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

Druck: Buch- und Offsetdruckerei
Taubert KG

Allgemeines aus der Gesellschaft

Im Hinblick auf unser Projekt Schifffahrts- und Hafenumuseum haben wir uns an der Herrichtung des Drehbrückenhauses (Peter Rehder Haus) zusammen mit dem Verein Museumshafen Lübeck beteiligt. Die gemeinsame Nutzung des Gebäudes für Ausstellungen und Verwaltung war dabei zwischen unserer Gesellschaft und dem Verein Museumshafen Lübeck vorgesehen. Da die Räumlichkeiten sich als zu klein für die vorgesehene Nutzung herausstellten und die nunmehr beschlossene Gründung des Hanseums unter eigenem Projekt Schifffahrts- und Hafenumuseum mittelfristig in Frage stellt, haben wir beschlossen einerseits in unseren Räumen eine kleine Ausstellung von Exponaten unserer Projekte einzurichten und andererseits das direkte Engagement mit dem Verein Museumshafen Lübeck bezüglich des Peter Rehder Haus zu kündigen. Die gegenseitigen Mitgliedschaften und gutnachbarlichen Beziehungen wollen wir weiterhin Aufrecht erhalten.

Zwischenzeitlich sind die Arbeiten an unserer eigenen Ausstellung fast abgeschlossen. Wir haben Modelle der Lisa von Lübeck und der Barkasse SW 2 anfertigen lassen um so dem Besucher einen Eindruck von unseren Schiffen geben zu können. Modelle weiterer historischer Schiffe sowie Teile der Stadtmauer und des Gebäudes der Schiffergesellschaft und einem großen Schnittmodell eines mittelalterlichen Kraweels nach dem die Lisa von Lübeck entwickelt wurde, sowie eine Auswahl historischer Gewänder des Hansevolkes runden die Ausstellung, begleitet durch eine Reihe von Bildern, ab.

Die Instandhaltung unserer Schiffe bedeutet einen enormen praktischen Einsatz unserer Mitglieder und erfordert große finanzielle Mittel. So wurde von Günter Köpke und Burkhard Bange unsere Barkasse gründlich in mühevoller Arbeit im Winter überholt. Das Deck des hinteren Kastells der Lisa von Lübeck ist derart leck geworden, dass bei starkem Regen wahre Sturzbäche sich sowohl in die Kammern, als auch der Navigation und die sonstigen elektrischen Anlagen ergossen. Die guten Erfahrungen mit der Bootsbauerei

E. Hansen aus Rødby haben wir genutzt und von den Dänen uns das Deck des Hinterkastell neu kalbfatern lassen. Damit die Decks auch dicht bleiben hat Wolfgang Pose eine Berieselungsanlage installiert, damit die Decks nicht mehr austrocknen und dicht bleiben.

Weniger spektakulär, aber durchaus mit viel Arbeit verbunden sind im Bereich der Maschine durchgeführt worden bzw. sind in Arbeit, so der Umbau der Wasserdruckanlage und der Einbau neuer Hilfsdiesel nebst Hydraulik für unser Bugstrahlruder. Auch ein neues Großsegel und eine Fock mit vergrößerten Bonnets sind angefertigt worden. Was jetzt noch ansteht ist die Überholung des Unterwasserschiffes. Nach verschiedenen Anfragen und Preisvergleichen werden wir die Lisa in Svendborg trocken stellen und ihr dort einen neuen Antifoulinganstrich verpassen.

Nach den Langfahrten in den vorherigen Jahren nach Holland, England und Polen haben wir in dieser Saison keine solcher Reisen durchgeführt oder geplant. Vielmehr besuchten wir Stralsund, Kiel, Wismar, Rostock und werden Heiligenhafen und Neustadt anlaufen. Daneben werden die Gästefahrten zur Travemünder Woche und die einzelnen Ausfahrten, die glücklicher Weise unsere finanzielle Basis sicherstellen, angeboten. Das Fernsehen gab uns gleich mehrfach die Ehre an Bord mit großer Begeisterung zu drehen. So war Heike Götz, die bekannte Fernsehmoderatorin mit der Sendung Landpartie mit dem Fahrrad bei uns an Bord. Allerdings darf man vermuten, dass diese die Lisa von Lübeck nicht in besonders schöner warmherziger Erinnerung behalten wird, denn zu einer Ausfahrt von Travemünde aus, bei herrlichem Sonnenwetter bei Windsstärke 6 bis 7, bei der so richtig mal gesegelt werden konnte, waren ihre Interviews doch sehr durch ihre aufkommende Seekrankheit gezeichnet. Arme Heike Götz. Die Crew hat dann in Travemünde zum Trost den Shanty „Carry (Heike) waits for you“ gesungen, sodass diese mit einem gequälten aber doch

erleichterten Lächeln die Lisa mit ihrem Fahrrad verließ. Radfahren, das wird ihr die Lehre sein ist offensichtlich doch gemütlicher als zur See fahren.

Unsere personelle Situation hat sich entspannt, denn eine Reihe von fachlich ausgewiesenen neuen Mitgliedern verstärkt unseren Stamm sowohl an Deck, als auch in der Maschine, aber auch in unseren Werkstätten. Wir wünschen uns, dass diese „Neuen“ sich schnell in den engeren Kreis der Aktiven eingewöhnen. Hierzu haben wir an den jeweiligen Dienstagen, an denen wir gemeinsame Arbeiten durchführen, Dank der Kochkunst von Ewald Evert, einen Mittagstisch in unserer Werft, der zum Kennen lernen sehr nützlich ist und sehr rege angenommen wird. Eine Übereinkunft mit der Störtebeker Brauerei in Stralsund führt nunmehr dazu, dass wir deren verschiedenen Biere anbieten.

Da unser stellvertretender Vorsitzender Christian Baars beruflich sich nach Bremerhaven orientiert hat, wurde es notwendig

Dienstags auf der Werft

Jeden Dienstag treffen sich rund zwei Dutzend ehrenamtlicher Helfer auf der Hanseschiff-Werft. Selbst in den Sommermonaten während der Fahrseason gibt es auf der „Lisa von Lübeck“ genügend zu tun.



Burkhard Zessin u. Rolf Dalenburg in der Vorpiek

„Was die Kapitäne kaputt fahren, müssen sie auch selbst reparieren“, sagt Peter Hecht mit einem Lachen. Der Kapitän der „Lisa“ repariert zusammen mit Julian Funck drei Fender die durch ständiges reiben an der Pier

einen neuen stellvertretenden Vorsitzenden zu Wählen. Mit Hans Heuer haben wir nicht nur einen ausgewiesenen Nautiker sondern auch einen unermüdlich sich an allen Arbeiten beteiligendes Mitglied gefunden, der im geschäftsführenden Vorstand herzlich willkommen ist. Wir wünschen Christian Baars beruflichen Erfolg und bedanken uns bei ihm für seine Arbeit für unsere Gesellschaft.

Merrit Müller wird die Blickpunkte-Redaktion abgeben. Wir haben Verständnis hierfür und bedanken uns ebenfalls für ihre Unterstützung. Stattdessen wird Heike Schmarje die Redaktion übernehmen und mit einem neuen Redaktionskomitee die Blickpunkte betreuen. Alte und neue Autoren sind aufgefordert Beiträge zu den Blickpunkten zu liefern.

Für den Rest der Saison erwarten wir noch „hohe“, aber auch „normalen Gästen“ an Bord. Das ist gut für unser Ansehen und fördert allgemein unsere Bekanntheit.

Eike Lehmann

Risse bekommen haben.

Es werden neue Handläufe montiert, Trinkwasser wird gebunkert und der Getränkevorrat ergänzt. Hans-Jürgen Wulff macht währenddessen die Großschotblöcke wieder gangbar.

Unten im Schiff, in der Vorpiek, haben sich Rolf Dahlenburg und Burkhard Zessin hinter den Generator geklemmt. Ein Kompressor wird umgesetzt um für die neue Bugstrahl-Hydraulikanlage Platz zu schaffen.

In der Werft arbeitet Heinz Knoche an einer Bodenabdeckung für das Spant-Weger-Modell. Der Arzt im Ruhestand engagiert sich beim Umbau des Aufenthaltsraumes zu einem Ausstellungsraum.

Zu tun gibt es immer etwas in der Werft und auf dem Schiff. Ein Holzschiff bedarf ständiger Pflege. Ohne unsere Ehrenamtler die mit Leib und Seele bei der Arbeit sind, könnte die „Lisa von Lübeck“ nicht in Fahrt gehalten werden. Dafür ein herzliches Dankeschön.

Burkhard Bange

Chronik aus 20 Jahren Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V.

Liebe Mitglieder und Freunde,

20 Jahre sind vergangen, seit sich die „Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V.“ gegründet hat. Aus acht Gründungsmitgliedern, Visionen und Ideen, ist in diesen zwei Jahrzehnten ein Verein geworden, dessen Projekte aus dem kulturellen Leben unserer Stadt nicht mehr wegzudenken sind. Dies nehmen wir zum Anlass Ihnen die Geschichte unseres Vereins in einigen wenigen, aber auch wichtigen Eckdaten darzustellen. Wir wünschen Ihnen Freude beim Lesen, und dass Sie einen kleinen Einblick in die Historie der Gesellschaft Weltkulturgut bekommen, in dem sich viele begeisterte Mitglieder sehr tatkräftig engagieren.



Die Runde der Vereinsgründer (v.links): Volker Laackmann, Dr. Georg Wichelmann, Alfred Evers, Lisa Dräger, Stefan Müller, Friedrich Schlamelcher, Klaus-Gerd Evers. Im Bild festgehalten hat dieses Ereignis der Mitbegründer Bodo Dirschauer.

- 1991 -

Am 11. Oktober 1991 um 17.00 Uhr versammeln sich in der Dräger-Villa acht Lübecker Bürger. Einzige Dame in diesem Kreis ist die Hausherrin, Lisa Dräger. Es ist die Gründungsversammlung unseres Vereins. Um 19.59 Uhr, so das Protokoll, ist die Veranstaltung beendet. Der soeben gegründete Verein nennt sich „Gemeinnützige Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck“.

Wie in der Tagesordnung vorgesehen, wird eine Satzung verabschiedet und ein Vorstand gewählt (Vorsitzender Stefan Müller, stellvertretende Vorsitzende Lisa Dräger, Schriftführer zugleich Kassenwart Bodo Dirschauer). In der Satzung heißt es über die

Ziele des Vereins: „Der Verein bezweckt die Wahrnehmung und Förderung der Hansestadt Lübeck als Weltkulturgut“. Als erstes Projekt wird der Nachbau eines seetüchtigen „Hanseschiffes“ beschlossen. Somit ist der junge Verein funktionsfähig und kann an die Arbeit gehen.

Zu einer ersten Informationsveranstaltung am 2. Dezember werden 100 persönliche Einladungen verschickt. Bei nur 25 Teilnehmern erfüllen sich die Erwartungen nicht. Dennoch, die Anwesenheit (u.a. Stadtpräsident Oertling und Prof. Detje als Vorsitzender der Schiffergesellschaft) bekräften ihr Interesse an den Absichten unserer Gesellschaft.

Protokoll der Gründungsversammlung des Vereins

"Gemeinnützige Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e. V."

Tag: 11. Oktober 1991
Ort: Finkenberg 41, 2400 Lübeck
Beginn: 17.00 Uhr
Ende: 19.59 Uhr
Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Tagesordnung: 1. Diskussion und Entwurf Satzungsentwurf
2. Vorstandswahlen

Zu 1:

Nach Feststellung der Beschlußfähigkeit wurde der vorliegende Satzungsentwurf diskutiert und einstimmig beschlossen (vgl. Anlage).

Zu 2:

Zu Mitgliedern des Vorstands wurden gewählt:

1. Vorsitzender: Herr Stefan Müller, Lübeck
Stellvertretender Vorsitzender: Frau Lisa Dräger, Lübeck
Schriftführer: Herr Bodo Dirschauer, Lübeck
zugleich Kassensführer: Herr Bodo Dirschauer, Lübeck

Die Mitglieder des Vorstandes wurden in getrennten Wahlgängen ~~wahrgewählt~~ gewählt.

Die Wahlen erfolgten einstimmig bei jeweils eigener Stimmenenthaltung.

Zum Kassenprüfer wurde einstimmig gewählt:

Herr Friedrich Schlamelcher, Lübeck

Lübeck, 11.10.91

Bodo Dirschauer
Protokollführer

Mitglieder:		geb. am
Lisa Dräger, Lübeck	<u>Lisa Dräger</u>	20.8.
Alfred Evers, Lübeck	<u>Alfred Evers</u>	29.11.12.
Klaus-Gerd Evers, Lübeck	<u>Klaus-Gerd Evers</u>	05.04.46
Volker Laackmann, Lübeck	<u>Volker Laackmann</u>	20.7.45
Friedrich Schlamelcher, Lübeck	<u>Friedrich Schlamelcher</u>	25.3.23
Bodo Dirschauer, Lübeck	<u>Bodo Dirschauer</u>	26.08.23
Stefan Müller, Lübeck	<u>Stefan Müller</u>	6.12.48
Dr. Georg M. Wiechelmann, Reinfeld	<u>Hüllman</u>	19.06.44

Anlage: Satzung v. 11.10.91

- 1992 -

Das Jahr beginnt der Verein mit der kleinen Schar von 10 Mitgliedern. Dennoch entfaltet der Vorstand, zunächst für die Öffentlichkeit noch nicht erkennbar, eine ganze Reihe von Aktivitäten. Ein Schwerpunkt sind dabei Gespräche mit der neu gegründeten „Akademie für maritime Berufe“ auf dem Priwall. Sie dienen dem Ziel, Gemeinsamkeiten für den Bau des „Hanseschiffes“ auszuloten. Parallel wird am Finkenberg 39 ein Vereinsbüro eingerichtet.

Der Verein beschließt das Projekt „**Geschichtspfadhefte**“. Dahinter verbirgt sich der Plan, unter den Themen „Stadt und Festung“, „Schifffahrt und Handel“, „Leben und Arbeiten“ sowie „Kirche und Kultur“ Broschüren zu entwickeln, die themenbezogene Wanderungen durch Lübeck und seine Geschichte beschreiben. Sie sollen für Einheimische und Fremde Anregung zu solchen „Spaziergängen“ sein. Dazu wird eine AB-Maßnahme eingerichtet, in der, bisher arbeitslose Akademiker (Historiker, Soziologe, Germanist u.ä.) Konzepte und Texte für dieses Projekt zu entwickeln.

An der ersten ordentlichen Mitgliederversammlung beteiligen sich 7 Mitglieder. Sie beschließen u.a. eine Namensänderung. Der Verein nennt sich nun „Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V.“. Damit soll jedwede Verwechslung mit anderen Vereinen ausgeschlossen und die Eigenständigkeit unserer Gesellschaft hervorgehoben werden.

Auf der Messe „Handel und Hanse“ ist das Pappmodell „Hanseschiff des 15. Jahrhunderts“, im Maßstab 1:10 von unserem Mitglied Alfred Evers erbaut, ein viel beachteter Anziehungspunkt.

Im August ist der von uns initiierte Besuch der „Kieler Kogge“ im Altstadthafen ein besonderer Höhepunkt. Unzählige Lübecker nutzen die Möglichkeit, dieses Schiff zu besichtigen.

Der Vorstand bemüht sich intensiv darum, die materiellen und finanziellen Chancen zum Bau des „Hanseschiffes“ zu untersuchen. In diesem Zusammenhang fertigt unser Mitglied

Wilhelm Edelbüttel erstmals einen Kostenrahmen für dieses Projekt. Er weist unter Einschluss aller Komponenten (wie Holzbedarf, Maschine, Arbeitsmittel, sowie Lohnkosten und Mieten) eine Endsumme von rund 6,5 Millionen DM aus. Damit wird erstmals die gewaltige Dimension unserer Idee deutlich. Bei dem Thema „Hanseschiff“ zeigen nahezu alle Gesprächspartner durchaus Interesse für das Projekt. Dabei bleibt es aber zunächst auch. Enttäuschung ruft die Mitteilung der Possehl-Stiftung hervor, das ein Antrag des Vereins auf finanzielle Förderung des Projektes „Hanseschiff“ keine Berücksichtigung finden kann.

Frau Irmgard Halenza hat das ganze Jahr über kostenlos Teile der Büroarbeit für den Verein übernommen.

Für die formale Vereinsarbeit trifft sich der Vorstand zu 6 ordentlichen Sitzungen. Bei leider nur 4 Neuaufnahmen zählt der Verein zum Ende des Jahres 14 Mitglieder.

- 1993 -

Das Jahr beginnt sogleich mit Finanzproblemen, weil Zahlungen des Arbeitsamtes im Zusammenhang mit der ABM „Geschichtspfadhefte“ sich verzögern. Diese ABM schließt Ende Februar mit einer Kaffeetafel im Hause Dräger. Die vorgelegten Manuskripte müssen für eine Drucklegung allerdings überarbeitet werden.

Die Suche nach einem Werftplatz für das „Hanseschiff“ wird in Gesprächen mit dem Vorstand der Flender-Werft und dem Leiter der Berufsschule für Boots- und Schiffbau fortgesetzt.

Die Jahreshauptversammlung findet in der Dräger-Villa statt. Die 10 Teilnehmer beschließen u.a. das Projekt „**Schiffahrts- und Hafensemuseum**“. Dieses dritte Projekt soll die Bedeutung Lübecks als Hafenstadt, als Ort des Schiffbaus und als Ausgangspunkt der Schifffahrt in vielfältiger und lebendiger Form darstellen.

Das Arbeitsamt bittet den Verein um Unterstützung bei Betreuung und Betrieb der im Rahmen einer ABM in Hamburg

restaurierten Hafenkasse „Togo“. Der Mai dient der organisatorischen Vorbereitung dieser Aktion. Im Juni werden Gästefahrten mit ganz unterschiedlichen Gruppen (Vereinsmitglieder, Arbeitsamt, Marli-Werkstätten, Nautischer Verein sowie „Theater Combinale“) durchgeführt. Auch wird die Barkasse zu einer Probefahrt als Personenfähre zwischen Schlutup und Herrenwyk genutzt (Eine Bürgerinitiative will diese alte Travequerung wieder aufleben lassen). Bei der Aktion macht sich Friedrich Schlamelcher als Bootsführer besonders verdient.

Ein Gespräch mit dem Leiter der „Gemeinnützigen Ausbildungs- und Beschäftigungsgesellschaft“ (GAB) endet mit der grundsätzlichen Zusage, 20 Arbeitskräfte ohne Kosten für den Verein zum Bau des „Hanseschiffes“ zur Verfügung zu stellen. Allerdings fehlen für den Baubeginn noch die „Werft“ und andere Voraussetzungen.

Am 11. und 12. September beteiligt sich der Verein mit einem Stand am Altstadtfest. Die ausgehändigten Baupläne für das „Hanseschiff“ und das Schiffsmodell von Alfred Evers führen zu vielen Gesprächen. Auch wird die von unserer Gesellschaft veranlasste Nachprägung der Silbermünze „Lübecker Schilling von 1502“ angeboten.



Nachprägung des Lübecker Schilling von 1502

Der Gewinn aus dem Verkauf dieser Medaille soll zur Finanzierung von Vereinsprojekten beitragen.

Das Jahr endet mit einer Serie von Gesprächen, die das Projekt „Hanseschiff“ der Realisierung näher bringen sollen. Bodo

Dirschauer sucht Kontakt zur „Studio-Hamburg GmbH“, ob von Seiten der Filmwirtschaft die Chance zur Mitfinanzierung des Projektes „Hanseschiff“ besteht. Lisa Dräger bereitet ein Gespräch mit dem Leiter des Sportamtes vor, das im Dezember stattfindet. Dabei wird eine Freifläche am Passathafen auf ihre Eignung als „Werft“ untersucht. Es wird Verbindung zum „Institut für Schifffahrt und Marinegeschichte“ in Hamburg aufgenommen. Dabei hofft der Verein auf verlässlichen Aussagen über die Existenz von Schiffsbauplänen aus dem 15. Jahrhundert. Das Pappmodell „Hanseschiff“ von Alfred Evers wird zur Dauerwerbung im Ratskeller aufgestellt.

Unsere Gesellschaft bittet das Amtsgericht Lübeck, den Verein bei der Zuweisung von Bußgeldern aus Strafverfahren zu berücksichtigen.

Auch in diesem Jahr wächst der Verein nur langsam. Es sind nun, bei 7 „Neulingen“, 21 Mitglieder.

- 1994 -

Zu Beginn des Jahres besuchen Mitglieder des Vorstandes das „Institut Tamm“ in Hamburg. Peter Tamm (Ex-Vorstandschef des Springerkonzerns) hat dort die wohl umfangreichste private Sammlung maritimer Gegenstände zusammengetragen. Die Hoffnung, in dem Institut weitere grundlegende Informationen über Schiffe des 15. Jahrhunderts zu erhalten, erfüllt sich leider nicht.

Es wird der Bau eines Halbschnittmodells „Hanseschiff“ im Maßstab 1:10 vorbereitet. H.J. Seemann, ein Hobby-Modellbauer, soll das Holzmodell anfertigen. Dabei wird das Berufsbildungswerk des DGB (Bfw) Hilfestellung geben. Im August beginnt der Modellbauer seine Arbeit.

Im März arbeitet der Vorstand an einer umfangreichen Satzungsänderung, die in der Jahreshauptversammlung beschlossen wird. Sie findet im April mit nur 18 Teilnehmern erneut in der Dräger-Villa statt. Die elf Punkte umfassende Tagesordnung nimmt rund 3 Stunden in Anspruch und geht reibungslos über die „Bühne“.

Die BfG-Bank hilft beim Vertrieb der Medaille „Lübecker Schilling von 1502“ und verkauft rund 100 Exemplare.

Ein Arbeitssessen mit Stadtpräsident Peter Oertling und den Amtsleitern Dr. Fähler und Schulz dienen dem Projekt „Hanseschiff“. Dabei ist ein Thema der Frage „Werft“ gewidmet. Eine andere Frage ist die Lieferung von Eichenholz aus den Lübecker Forsten. Hierzu sagt der Stadtpräsident seine Unterstützung zu, auch bei notwendigen Beschlüssen der Bürgerschaft. Holz könne allerdings nicht kostenlos überlassen werden. Besondere Zahlungsbedingungen seien jedoch wohl möglich.

Einen Arbeitsschwerpunkt im Vorstand bildet die Konsolidierung der Arbeit, um Reibungsverluste auszuschließen. Auch wird ein Aufgabenkatalog erstellt, der jedem Vorstandsmitglied bestimmte Aufgaben zuweist.

Im September beschließt der Vorstand das Projekt „Zeit-Punkte“. Es hat das Ziel, nicht mehr existierende historische Bauwerke als Modell nachzubauen. Sie sollen sodann an den ehemaligen Standorten der Originale in Vitrinen aufgestellt werden.

Am 7. Oktober findet eine außerordentliche Mitgliederversammlung statt. Sie ist notwendig, weil der stellvertretende Vorsitzende für den Bereich „Projekte“, Friedrich Schlamelcher, verstorben ist. Als Nachfolger wählen die 17 Teilnehmer Kapitän Dieter Knabe. Der Versammlung schließt sich das erste Jahresessen im „Admiralszimmer“ des Ratskellers an. 26 Teilnehmer nutzen die Gelegenheit sich besser kennen zu lernen.



26.11.1994 – Als die „SW2“ noch „Elfriede“ hieß

Der Betreiber der Seniorenresidenz „Rosenhof Travemünde“ übergibt im November dem Verein als Spende die Barkasse „Elfriede“. Sie war früher im Besitz der Schlichting-Werft. Um das Zustandekommen dieser Aktion hat sich unser Mitglied Wilhelm Edelbüttel (Schiffsbaumeister auf der Schlichtingwerft) besonders verdient gemacht. Damit entsteht für den Verein das neue Projekt „**Barkasse SW2**“ (Betrieb und Unterhaltung einer historischen Barkasse).

Letzte Aktion des Jahres ist das Verbringen der Barkasse zum Gelände der Firma Krupp-Fördertechnik. Dort soll sie überholt werden. Im zurückliegenden Jahr finden 10 neue Mitglieder zu uns. Die Gesellschaft zählt nun 30 Mitglieder.

- 1995 -

Zu Beginn des Jahres stehen Instandsetzungsarbeiten an der früheren Barkasse der Schlichting-Werft im Vordergrund. Sie finden im Rahmen einer AB-Maßnahme statt. Dabei erfährt der Verein finanzielle und materielle Unterstützung durch die Rotarier und ehemaliger Geschäftspartner der Schlichting-Werft.

Der Bau des Modells des „Hanseschiff“ gerät aus personellen Gründen ins Stocken. Er kann erst nach längerem Stillstand wieder aufgenommen werden.

Zur Jahreshauptversammlung am 26. April in der Dräger-Villa erscheinen 21 Mitglieder.

Mehrere Gespräche, so mit Dr. Fähler (Forstverwaltung), Dipl.-Ing. Hoheisel (Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremerhaven), Herrn Peter Oertling (Stadtpräsident) und Herren der Firma Krupp-Fördertechnik dienen der Vorbereitung für den Bau des „Hanseschiffes“.

Ein Höhepunkt für den Verein ist der 31. Mai. Auf dem Gelände der Firma Krupp-Fördertechnik übernimmt unsere Gesellschaft die generalüberholte Werftbarkasse. Im Beisein zahlreicher Gäste, u.a. Stadtpräsident Oertling und Senator Meyenborg tauf unsere stellvertretende Vorsitzende Lisa Dräger die Barkasse auf den Namen „SW2“ (für

Schlichting-Werft). Die Möglichkeit einer Barkassenfahrt wird in den nächsten Monaten von einer ganzen Reihe Gruppen genutzt.



31.05.1995 – Als „Elfriede“ wieder „SW2“ hieß

Ein Gespräch der Vereinsvorstände „Gesellschaft Weltkulturgut“, „Feuerschiff Fehmarnbelt“ und „Museumshafen“ mit Vertretern des neuen Vereins „Lübecker Hafengeschichte“ mit dem Ziel, gemeinsam ein Hafensemuseum anzustreben, endet wegen unterschiedlicher Auffassungen ohne Ergebnis.

Weil der Ratskeller auf unbestimmte Zeit geschlossen ist, treffen sich die Mitglieder zum Jahresessen am 20. Oktober im historischen Restaurant unter dem Heilig-Geist-Hospital.

Am 22. Oktober stirbt Alfred Evers. Er war Mitgründer unserer Gesellschaft. Schon vor der Vereinsgründung war er unermüdlich für die Idee „Ein Hanseschiff für Lübeck“ aktiv.

Unsere Gesellschaft zählt in diesem Jahr 18 Neuaufnahmen und hat damit 47 Mitglieder.

- 1996 -

Die Arbeiten am Schnittmodell „Hanseschiff“ geraten abermals ins Stocken. Dennoch kann es in den nächsten Monaten so weit fertig gestellt werden, dass es in der Öffentlichkeit vorzeigbar ist. Dies geschieht erstmalig am 7. Mai bei einem Symposium im „Großen Börsensaal“ des Rathauses. Vor zahlreichen Zuhörern diskutieren hochrangige Experten über das Thema „Hanseschiff des 15. Jahrhunderts“. Unter der Gesprächsführung unseres ersten Vorsitzenden äußern sich Prof. Dr. Hartmut Brandt (TU Berlin), Dr. Paul Heinsius (Deutsche Gesellschaft für

Schiffahrtskunde und Marinegeschichte), Wolf Dieter Hoheisel (Techn. Direktor des Schiffahrtsmuseums Bremerhaven), Dipl.-Ing. Karsten Fach (Germ. Lloyd) und Dr. Rolf Hammel-Kiesow zum Thema. Die LN berichten im Nachhinein ausführlich über diese Veranstaltung.

14 Tage vorher treffen sich in der Dräger-Villa die Mitglieder zur Jahreshauptversammlung. In gut zwei Stunden wickeln die 25 Teilnehmer die umfangreiche Tagesordnung ohne Besonderheiten ab.

Das Modell „Hanseschiff“ fährt im Volksfestumzug mit und wird mit Beifall gewürdigt.



1:10 Modell eines Hanseschiffs nach den Modellbauplänen von Heinrich Winter

Die Barkasse „SW2“ wirkt als Hilfsschiff bei der „Travemünder Woche“ mit.

Im August treffen sich die Vertreter der Stadt, der Hafenwirtschaft und anderer Vereine an einem „runden Tisch“. Diskutiert wird erneut über das Thema „Hafen und Schiffahrtsmuseum“ für Lübeck. Grundsätzlich besteht Interesse für solch ein Museum. Doch das „Wie“ bleibt offen.

Im Herbst präsentiert sich der Verein mit Infoständen beim „Travemünder Hafenfest“ und auf dem „Altstadtfest“.

Im Oktober gibt es mit dem Kaffee-

nachmittag auf der „Fehmarnbelt“ und dem Jahresessen im wieder eröffneten Ratskeller gleich zwei gesellige Veranstaltungen für die Mitglieder. Beim Jahresessen feiert unsere Gesellschaft auch ihr fünfjähriges Jubiläum.

Zum Jahresende spendet der Verein 1000,- DM zur Restaurierung eines historischen Buches aus dem Bestand der Stadtbibliothek. Er dokumentiert damit sein Ziel Historie und Geschichte Lübecks zu fördern.

In diesem Jahr finden 18 Interessierte zu unserer Gesellschaft. sie wächst auf 63 Mitglieder.



Das Feuerschiff „Fehmarnbelt“ war lange Jahre Gastgeber des Sommer-Kaffee-Nachmittags

- 1997 -

Die ersten Monate sind mit intensiver Vorstandsarbeit ausgefüllt. Dazu gehören Gespräche des Vorstandes mit verschiedenen Firmen und Behörden wegen eines Bauplatzes für das Projekt „Hanseschiff“.

Der Vorsitzende Stefan Müller bemüht sich um bessere Kontakte zu den Lübecker Nachrichten, um die Öffentlichkeitsarbeit zu verbessern.

Ein anderes Thema ist die Einrichtung eines Fachrates zur Wissenschaftlich-technischen Begleitung beim Bau des „Hanseschiffes“.

Im Frühjahr nimmt die Barkasse „SW2“ ihre Gästefahrten wieder auf, um das Geld für ihre Unterhaltung „zu verdienen“.

Der Vorstand beschließt, als neues Projekt die Gruppe „**Lübsches Hansevolk**“ einzurichten. Initiatorin ist Gudrun Köhler, die einschlägige Erfahrungen aus Süddeutschland

mitbringt. Sie will mit einer Gruppe von Gewandträgern mittelalterliches Leben im 15. Jahrhundert bei Veranstaltungen präsentieren.

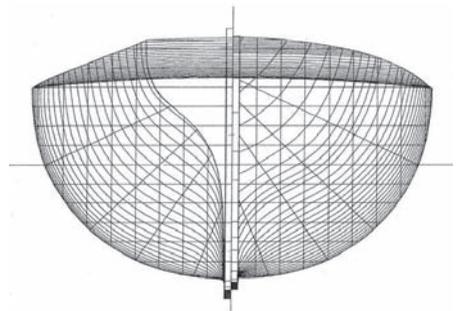
Pflichtarbeit ist das Erstellen des Jahresabschlusses 1996. Gleichzeitig liegt das Augenmerk auf der Vorbereitung auf die Jahreshauptversammlung. Sie findet am 14. Mai statt. 30 Mitglieder nehmen die Berichte des Vorstandes entgegen. Ihm wird nach üblichen Aussprachen Entlastung erteilt.

Das im Volksfestzug mitgeführte Modell des „Hanseschiffes“ findet bei vielen Zuschauern wieder große Beachtung. Die Barkasse „SW2“ gehört zur Flotte der Begleitschiffe, als die „Passat“ nach einer Generalüberholung von der Flender-Werft nach Travemünde verholt wird.

Der Kaffeenachmittag auf der „Fehmarnbelt“ findet gute Resonanz bei den Mitgliedern. Sie nutzen die Gelegenheit sich bei Kaffee und Kuchen besser kennen zu lernen. Eine Hafensrundfahrt mit der „SW2“ wird fleißig genutzt.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit tritt der Verein beim „Travemünder Wasserfest“ und dem „Lübecker Hafensfest“ mit einem Infostand an. Dabei bietet das „Hanseschiff Modell“ den Anknüpfungspunkt für zahlreiche Gespräche.

Höhepunkt im Oktober ist das nun schon traditionelle Jahresessen. Als Ehrengast berichtet Prof. Dr. Lehmann (Germ. Lloyd) über den Schiffbau in der Hansezeit.



Spantenriss des zukünftigen Hanseschiffes

Ein wichtiges Ereignis ist der im November erteilte Auftrag an das Institut für Schiffs- und Meerestechnik (Prof. Dr.-Ing. Brandt)

der TU Berlin, Liniennisse für den Nachbau eines „Hanseschiffes des 15. Jahrhunderts“ anzufertigen. Damit tritt das große Projekt „Hanseschiff“ in die konkrete Planungsphase.

Das Jahr verzeichnet 13 Neuaufnahmen. Damit zählt unsere Gesellschaft 75 Mitglieder.

- 1998 -

Für die Vorstandsarbeit gelten schon seit dem Ende des vergangenen Jahres neue Regeln. Der geschäftsführende Vorstand tagt jeweils am zweiten Mittwoch eines Monats. Der letzte Montag im Monat ist dem Gesamtvorstand vorbehalten. Dabei dienen die Sitzungen des Gesamtvorstandes vornehmlich der Projektarbeit.

Die Finanzlage des Vereins zu Beginn des Jahres ist zufriedenstellend.

Die Suche nach einer „Werft“ für das „Hanseschiff“ ist immer noch ohne Ergebnis.

Der Vorstand trifft Vorbereitungen für die Jahreshauptversammlung, die für den 16. März terminiert ist. Es stehen 14 Wahlen zum Vorstand auf der Tagesordnung. Alle Kandidatenvorschläge des Vorstandes werden von 34 Teilnehmern gebilligt. Stefan Müller, als Vorsitzender, stellt die Pläne des Vereins für das laufende Jahr vor (Liniennisse für das „Hanseschiff“, Projekt „Lübsches Hansevolk“, Mitglieder-Kaffee, Jahresessen u. a.).

In einem Gespräch mit Bausenator Dr. Volker Zahn wird das Projekt „Zeit-Punkte“ vorgestellt. Dr. Zahn sagt jede Unterstützung zu, wenn es um Standorte für die Modelle geht. Es zeichnen sich, ziemlich überraschend, Lösungen für eine Werkstatt „Zeit-Punkte“ ab (Räume der ehemaligen Firma Bosch-Schiefer an der Falkenstrasse).

Auch für die „Werft“ eröffnet sich eine Möglichkeit (Nordspitze der Wallhalbinsel).

Am 7. Juni präsentiert sich die Gruppe „Lübsches Hansevolk“ beim Burgklosterfest erstmals der Öffentlichkeit. Beim Volksfestzug erhält die Gruppe in ihren historischen Gewändern reichlich Beifall.

Das Wochenende 24./25. Juli sieht den Verein

beim Jubiläum „600 Jahre Stecknitz-Kanal“ mit Info-Stand und Modell „Hanseschiff“ auf dem Mittelalterfest am Dom im Einsatz. Rund 150 verkaufte Medaillen „Lübecker Schilling“ und zahllose Gespräche über das „Hanseschiff“ sind ein großer Erfolg für die leider wenigen „Aktiven“. Mitglieder des „Lübschen Hansevolkes“ wirken bei der feierlichen Begrüßung des historischen Stecknitzkahnes mit.

Am 1. August beginnt die Werkstatt „Zeit-Punkte“ ihre Arbeit in den von der Stadt angemieteten Räumen an der Falkenstrasse 56. Projektleiter ist Jochen Kaufner. Dort wird auch gleichzeitig eine Geschäftsstelle des Vereins eingerichtet. Für das Projekt „Zeit-Punkte“ finanziert das Arbeitsamt Lübeck eine AB-Maßnahme mit 2 Anleitern, 12 Mitarbeitern, 1 Sozialarbeiter und einer Bürokräft (1/2). Diese erfreuliche Entwicklung ist in erster Linie unserem Vorsitzenden, Stefan Müller, zu verdanken. Zunächst werden die Arbeitsräume von den Projektmitarbeitern hergerichtet. Dann werden Inventar und Arbeitsgeräte beschafft. Mit dem Bau der Modelle „Inneres Mühlenrotor“ und „blauer Turm“ beginnen sodann die Projektarbeiten. Dabei ist zunächst umfassende Forschungsarbeit hinsichtlich der Baupläne und der Fertigstellungsmethoden für das „Baumaterial“ zu leisten.



In der Zeitpunkte-Werkstatt gefertigte Ziegel für den Bau der Modelle

Das Altstadtfest am 12. und 13. September leidet unter dem schlechten Wetter. Dennoch gibt es viele Besucher an unserem Stand.

Das Jahresessen am 30. Oktober findet wieder im Ratskeller statt.

Am 13. November werden die Werkstatt „Zeit-Punkte“ und die Geschäftsstelle ihrer Bestimmung übergeben. Die gelungene Veranstaltung hat zahlreiche Gäste aus dem öffentlichen Leben. Grußworte sprechen der stellvertretende Stadtpräsident Sünnewold und Dr. Hahn als Direktor des Arbeitsamtes.

Zum Ende des Jahres konkretisieren sich die Aussichten für die „Hanseschiff-Werft“. Vorstandsmitglieder besichtigen gemeinsam das ins Auge gefasste Gelände auf der Nordspitze der Wallhalbinsel. Sowohl das Freigelände als auch der Schuppen D sind als „Werft“ geeignet. Naturgemäß sind erhebliche Baumaßnahmen nötig. Sie sind jedoch kein Hinderungsgrund. Das gesamte Objekt kann wahrscheinlich zum Beginn des Jahres 1999 von der Stadt (Hafengesellschaft) angemietet werden. Damit steht das große Projekt „Hanseschiff“ vor der Realisierung. Denn auch das Arbeitsamt Lübeck hat signalisiert, dass Mittel für eine ABM 1999 und für folgende Jahre in Aussicht stehen. Mit dieser großartigen Nachricht schließt für den Verein das Jahr.

Mit 17 Aufnahmen verzeichnet der Verein den bisher größten Zuwachs auf nun 92 Mitglieder.

- 1999 -

Schon zu Beginn des Jahres zeigt sich, wie sehr unsere Gesellschaft voller Leben und Aktivitäten steckt.

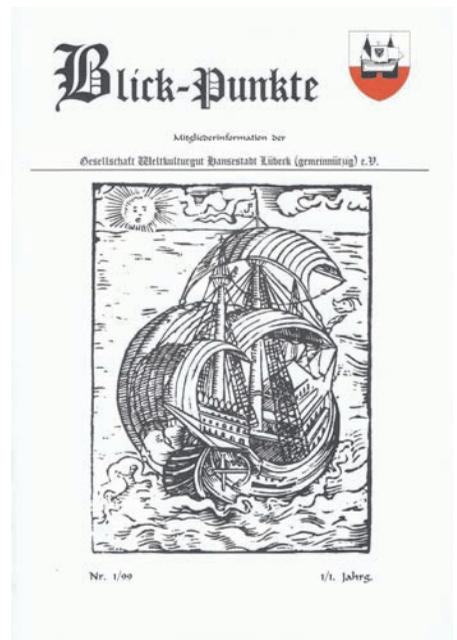
Die ersten „Zeit-Punkte“- Modelle nehmen Gestalt an. Die von uns vorgesehenen Aufstellungsorte finden Zustimmung bei der Stadtverwaltung.

Die Projektgruppe „Hanseschiff“ tagt im Januar erstmalig mit 13 Vereinsmitgliedern. Sie soll den Bau des „Hanseschiffes“ fachlich begleiten und darum künftig regelmäßig zusammentreten.

Am 1. Februar nehmen im Rahmen einer AB-Maßnahme ein Schiffingenieur und zwei Zeichner ihre Arbeit auf (zunächst in der Falkenstraße). Sie sollen Detailzeichnungen für das „Hanseschiff“ anfertigen. Gleichzeitig

treten die Verhandlungen mit der Lübecker Hafengesellschaft wegen des „Objektes Wallhalbinsel“ in ein entscheidendes Stadium. Die Planung ist so angelegt, dass das Projekt „Hanseschiff“ am 1. April (kein Aprilscherz) beginnen kann.

Im März beschließt der Vorstand das Projekt „DenkMal2000!“ als Projektleiterin wird Barbara Paulsen tätig. „DenkMal2000!“ soll als begehbares „Bodendenkmal“, t-förmig angelegt, wichtige Geschichtsdaten (vornehmlich der Lübecker Geschichte) für den Betrachter sichtbar machen. Dieses „DenkMal zum Ablaufen“ soll seinen Platz im öffentlichen Raum finden. Der Vorstand entschließt sich zur Herausgabe einer Informationsschrift. Sie soll zweimal im Jahr Mitglieder und Interessenten über das Geschehen in und um den Verein ins Bild setzen.



Titelseite des ersten Blickpunkteheftes

Am 1. April beginnt die Arbeit auf der „Hanseschiffwerft“. Unter Leitung der beiden „Chefs“, Martin Haucke (Betriebsleiter) und Heino Schmarje (Bauleiter) beginnen rund 60 bisher arbeitslose Jungerwachsene und ältere Handwerker mit der Arbeit. Im Vordergrund steht zunächst die Herrichtung des Schuppen

D und des Freigeländes als „Werft“. Auch die Beschaffung von Werkzeugen und Maschinen ist eine Aufgabe der Ersten Stunde. Zwangsläufig entstehen in diesem Zusammenhang immer wieder Schwierigkeiten. Sie werden jedoch mit Geschick und Ideenreichtum aus dem Weg geräumt.

Auf der gut besuchten Jahreshauptversammlung werden zwei neue Beiratsmitglieder und ein Kassenprüfer gewählt.

Im Mai präsentiert sich das Projekt „DenkMal2000!“ auf den Schranken. Unter Beteiligung von Schulkindern wird ein „Bodendenkmal“ aus Pappe gefertigt und in T-Form ausgelegt. Darauf sind Daten der Geschichte in Wort und Bild dargestellt. Die Aktion erzielt Aufmerksamkeit und Zustimmung.

Im Volksfestzug am 27. Juni zeigt sich der Verein erstmals mit einem eigenen Festwagen, der vom „Lübschen Hansevolk“ begleitet wird.

Unsere Gesellschaft beteiligt sich auch am „Travemünder Hafenfest“ und zeigt sich auf dem „Domfest“.



Kiellegung und Setzen des Hauptspantes

Der 31. Juli ist dann ohne Frage der bisher bedeutendste Tag in der Geschichte der „Gesellschaft Weltkultur“. An diesem strahlenden Sommertag versammelt sich auf der Wallhalbinsel eine große Gästeschar zur Kiellegung für das „Hanseschiff“. Mit „Acht Gläsern“ einer Schiffsglocke beginnt die festliche Veranstaltung. Vorsitzender Stefan Müller begrüßt die Gäste und schildert den langen und schweren Weg bis zu diesem Tag. In Grußworten weisen der stellvertretende Stadtpräsident Sinnenwold, Prof. Dr. Lehmann (Germanischer Lloyd) und Dr.

Hahn (Direktor Arbeitsamt Lübeck) auf die vielschichtige Bedeutung des Projektes hin. Heide Moser (Ministerin für Arbeit, Soziales und Gesundheit), als Vertreterin der Landesregierung, weist u. a. auf den geschichtlichen Rang Lübecks in der Geschichte der Seefahrt hin. In diesem Zusammenhang sei der Nachbau eines historischen Schiffes von großem Gewicht. Nach einer Kurzandacht von Pastor Wölfel wird der Kiel gelegt. Mit den Worten „Legt hin den Kiel stellt auf den Spant, damit was los ist am Traverand“ des Bauleiters Heino Schmarje, wird der Nachbau „Hanseschiff des 15. Jahrhunderts“ endlich Wirklichkeit. Die Feier findet mit einem förmlichen Umtrunk ihren Abschluss.



Schiffsnagel als Souvenir zur Kiellegung

Das „Lübsche Hansevolk“ präsentiert sich außerhalb Lübecks, so in Wittenberg, Kyritz a. d. Knatter und Horsens.

Am 22. August versammeln sich viele Mitglieder zum Kaffee-Nachmittag auf der „Fehmarnbelt“. Der hausgebackene Kuchen findet reichlich Abnehmer.

Das „Lübecker Hafenfest“ am 18./19. September bietet erneut Gelegenheit den Verein in der Öffentlichkeit zu präsentieren.

Auch das „Hansevolk“ zeigt sich mit seinem „Lager“ bei den Gotland-Tagen auf dem Markt.

Der Ratskeller sieht am 29. Oktober eine große Gästeschar zum Jahresessen des Vereins. Es bietet sich erneut Gelegenheit, neue Kontakte zu knüpfen und sich über „Ditt und Datt“ zu unterhalten.

Am 18. November enthüllt Dr. Hahn das „Innere Mühlentor“ an seinem Standort in der Mühlenstraße. Es ist das erste Modell des Projektes „Zeit-Punkte“. Ihm folgt am 27.

November das Modell „Blauer Turm“, das von Senator Ulrich Meyenborg der Öffentlichkeit vorgestellt wird.



Modell des „Blauen Turmes“

Das Projekt „DenkMal2000!“ zeigt im Dezember im Rathaus Bild-/Texttafeln, die, von Schulkindern angefertigt, auf das geplante „Bodendenkmal“ einstimmen sollen.

Trotz einiger Austritte wächst unsere Gesellschaft mit 35 Neumitgliedern auf die recht stolze Zahl 122.

- 2000 -

Mit Beginn des Jahres stehen in der Falkenstrasse zusätzliche Räume für die Werkstatt „Zeit-Punkte“ zur Verfügung (Arbeits- und Ausstellungshalle, Pausenraum und Sanitäräume für weibliche Mitarbeiterinnen).

Auf der Hanseschiffwerft werden im Schuppen D die Ausbaumaßnahmen unter anderem für die Schlosserwerkstatt und das Magazin fortgesetzt.

Im Projekt „Zeit-Punkte“ geht das aufwendige Modell „Äußeres Holstentor“ seiner Vollendung entgegen.

Die Sparkasse zu Lübeck erklärt sich bereit, das Projekt „Hanseschiff“ im Rahmen des Sponsorings zu unterstützen.

48 Mitglieder nehmen an der Jahreshauptversammlung am 5. April teil. In seinem Jahresbericht stellt der erste Vorsitzende, Stefan Müller, u.a. fest, dass unser Verein mehr und mehr einer breiten Öffentlichkeit bekannt ist. Dazu haben auch mehr als 60 Veröffentlichungen in den Medien im vergangenen Jahr beigetragen.

Mittlerweile stehen auch einige Verkaufsartikel zur Verfügung (Prägemünzen und Schlüsselanhänger, „Hanseschiff“, Kaffeebecher, Schiffsnägel, Poster und T-Shirts „Hanseschiff“, Hanseschiff-Medaillen aus Meissner-Porzellan), die im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit angeboten werden.



Verkaufsartikel - Streichhölzer „Hanseschiff“

Am 17./18. Juni feiert Lübeck das 100jährige Kanaljubiläum. Unser Verein feiert mit. Die Barkasse ist im Einsatz und auf der Hanseschiff-Werft informieren sich tausende Besucher über das Projekt „Hanseschiff“.

Im Volksfestzug, am 2. Juli zeigt sich der Verein abermals mit einem eigenen Festwagen. Auch das „Lübsche Hansevolk“ wirkt als Fußgruppe mit.

In den Sommermonaten ist das „Hansevolk“ mehrfach auf Reisen und beteiligt sich auch in Lübeck an Veranstaltungen.

Auf der Hanseschiff-Werft beginnen drei Auszubildende ihre Lehre zum Bootsbauer. Im Sommer ist das Spantengerüst des „Hanseschiffes“ komplett aufgerichtet.

Am 12. Juli enthüllt Stadtpräsident Peter Oertling die Vitrine mit dem Modell „Äußeres Holstentor“. Er zeigt sich begeistert über das gelungene Werk.

Die Hansestadt Lübeck ehrt am 20. August Lisa Dräger zu ihrem 80. Geburtstag mit einem Empfang im Audienzsaal. Dabei wird bekannt, dass das „Hanseschiff“ auf den Namen „Lisa von Lübeck“ getauft werden soll.



80. Geburtstag von Lisa Dräger

Am 9. und 10. September wirkt der Verein einmal mehr am Altstadtfest mit. Der Infostand mit dem Modell „Hanseschiff“ ist Anziehungspunkt für Scharen von Besuchern. Das „Hanseschiff“ präsentiert sich im historischen Bereich auf dem Marktplatz.

Zu einem Benefizessen am 14. Oktober im Ratskeller kommen zahlreiche Gäste, die einen fröhlichen Abend verbringen. Ein erfreulicher Überschuss kommt dem „Hanseschiff“ zugute. Im Oktober ist auch der Ausbau der Funktionsräume auf der Hanseschiff-Werft abgeschlossen.

Das Jahresessen am 27. Oktober im Ratskeller ist mit über 70 Gästen gut besucht und bietet Gelegenheit zu mancherlei Gesprächen.

Zum Ende des Jahres erklären 15 Aktive des „Lübschen Hansevolkes“ ihren Austritt. Sie wollen ihre Vorstellungen künftig in einem eigenen Verein verwirklichen. Das ist eine unerfreuliche Nachricht. Jedoch wird der Verein das Projekt „Hansevolk“ mit neu zu gewinnenden Aktiven weiterführen. Es soll seine Aktionen vornehmlich rund um das „Hanseschiff“ ansiedeln.

In diesem Jahr gewinnt der Verein 59 neue

Mitglieder. Trotz der Austritte zählt die Gesellschaft nun 166 Mitglieder.

- 2001 -

Im Januar wird eine aktualisierte Kostenkalkulation zum Antrag an die Posschl-Stiftung erstellt, in der Hoffnung, dass unser Verein eine Spende für das „Hanseschiff“ erhält.

Zum fünften Mal wird in der „Zeit-Punkte“-Werkstatt eingebrochen. Sicherungsmaßnahmen werden zum Schutz beschlossen.

Auf der Hanseschiff-Werft beginnt im März mit Frau Zandbergen die ABM „Museumpädagogische Begleitung des Projektes Hanseschiff“. Vorrangig besteht ihre Aufgabe in der Mitgestaltung der Ausstellung „Blick ins Hanseschiff“, die am 29. Mai in der Kassenhalle der Sparkasse zu Lübeck eröffnet wird. Dank der engagierten Arbeit von Burkhard Bange wird die Ausstellung ein voller Erfolg und zusätzlich um 14 Tage verlängert.



Ausstellung in der Sparkasse zu Lübeck

In der Falkenstrasse trifft ein „Tag der offenen Tür“ mit etwa 40 Besuchern auf gute Resonanz.

Am 25. April findet die Jahreshauptversammlung mit 41 Mitgliedern im Ratskeller statt.

Unser Verein ist erneut auf der Messe „Handel und Hanse“ vertreten und präsentiert dort die beiden großen Projekte „Hanseschiff“ und „Zeit-Punkte“.

Der Stammtisch „an der Planke“ wird erstmalig im Mai auf der Hanseschiff-Werft mit reger Beteiligung abgehalten. Als fest

installierte Einrichtung findet er ab sofort an jedem ersten Donnerstag im Monat statt.

Das Projekt „Zeit-Punkte“ hat ein weiteres Modell fertig gestellt. Die Kapelle „Maria zum Stegel“ wird von dem Probst Brauer, enthüllt. Auch das „Innere Holstentor“ bekommt seinen Platz. Pate ist Lübecks Bürgermeister Bernd Saxe.

Im vierten ABM-Jahr der Modellwerkstatt erfolgt eine Aufstockung von 16 auf 20 Jungerwachsene (10 Mädchen und 10 Jungen).

Vom 10.-12. August findet in Cismar das traditionelle Klosterfest statt, an dem unser Verein erstmals mit einem Stand und historisch gewandtem Standpersonal vertreten ist.

Frau Lisa Dräger zeigt viel Engagement für das Projekt „Hanseschiff“ und bittet am 20. August ihre Geburtstagsgäste statt Geschenke um eine Spende für das Schiff.

Im Rahmen des Hafenfestes im September findet auf der Hanseschiff-Werft ein „Tag der offenen Tür“ statt, der wieder sehr gut besucht war.

Die „Passat“ feiert ihren 90. Geburtstag. Zu diesem Anlass richtet unsere Gesellschaft als Geburtstagsgeschenk einen stilschönen Pendelverkehr mit der Barkasse „SW2“ zwischen „Fehmarnbelt“ und der „Passat“ ein. Das Angebot stößt auf große Begeisterung und wird rege, meist gegen eine „kleine“ Spende, genutzt.



Stefan Müller und Bernhard Jagoda im Gespräch

Am 10. September besucht Bernhard Jagoda (Chef der Bundesanstalt für Arbeit) aus persönlichem Interesse die Werft und ist

begeistert von dem Projekt.

Die seit Juli stattfindenden Führungen über die Werft finden regen Anklang. Jeden Samstag und Sonntag ab 11 Uhr fanden in den Sommermonaten Besichtigungen statt.

Am 12. Oktober wird das 10jährige Jubiläum unserer Gesellschaft gefeiert. Es ist eine festliche und zugleich fröhliche Veranstaltung, die mit einem Konzert im Audienzsaal des Rathauses beginnt und im Ratskeller mit einem festlichen Menü fortgesetzt wird.

Am 13. und 14. Oktober wird das 150jährige Bestehen der Bahnlinie nach Lübeck, ehemals Lübeck-Büchener-Eisenbahngesellschaft, auf der Wallhalbinsel gefeiert. Der Verein nutzt die Gelegenheit und veranstaltet einen weiteren „Tag der offenen Tür“, der von einer noch nie da gewesenen Menschenmenge besucht wurde. Eine erfolgreiche Veranstaltung.



Dampflok trifft Hanseschiff

Die erste Außenhautplanke wird montiert. Die LN berichten im November ausführlich darüber und rufen die Leser auf symbolisch eine Planke für das „Hanseschiff“ zu spenden. Es geht daraufhin eine Flut von Plankenspenden ein. Viele Spender nutzen die Planken als ausgefallenes Weihnachtsgeschenk für Verwandte und Bekannte, was zur Folge hat, dass die zugehörigen Urkunden häufig auf andere Namen ausgestellt werden mussten.

51 Neumitglieder finden auf unterschiedlichen Wegen zu unserer Gesellschaft. Das Jahr schließt mit einem Mitgliederbestand von 211 Mitgliedern.

- 2002 -

Im Februar lässt der „Nautische Verein“ unserem Verein eine Spende zukommen. Die Tellersammlung auf dem Jahresessen des „Nautischen Vereins“ ist zugunsten des „Hanseschiffes“.

Die Anträge für eine weitere ABM für das „Hanseschiff“ werden gestellt.

Die ABM „Museumpädagogische Begleitung des Projektes Hanseschiff“ wird beendet.

Der Vortrag über das „Hanseschiff“ vor dem Lübecker Yachtclub wird ein großer Erfolg.

Jochen Harder wird neuer Projektleiter des Projekts „Lüb'sches Hansevolk“.

Am 17. April findet wie gewohnt die Jahreshauptversammlung im Ratskeller mit 54 Mitgliedern statt.

Erstmals findet auf der Hanseschiff-Werft ein Gottesdienst des KDA (Kirchlicher Dienst in der Arbeitswelt) statt. Es nehmen etwa 70 Personen teil.

Die Gesellschaft veranstaltet im Mai erneut einen „Tag der offenen Tür“. Behörden und Institutionen wie BGS, DLRG, Zoll, DGZRS, Feuerwehr und Andere erscheinen zur Veranstaltung mit ihren Dienstschiffen und präsentieren sich zusätzlich mit Infoständen und sportlichen Aktivitäten. Die Resonanz auf die Veranstaltung ist enorm und auch die teilnehmenden Vereine äußern ihre Zufriedenheit und wollen gerne wieder kommen.



Schlauchboot-Regatta beim Tag der offenen Tür

Am 16. Mai führt unser Mitglied, Wolfgang Jacobs der Öffentlichkeit seinen Film über

den fortgeschrittenen Bau der „Lisa von Lübeck“ im Schulungsraum der Werft vor.

Im Juni wird erstmalig auf der Werft eine Schiffsführung auf Plattdeutsch von Heino Schmarje erfolgreich durchgeführt.

Trotz des Endspiels der Fußball-WM mit deutscher Beteiligung wird Ende Juni der Volksfestzug von vielen Zuschauern begleitet. Auch der einsetzende Regen ab dem Burgfeld (Gustav-Radbruch-Platz) trübt kaum die gute Stimmung.

Im Juli endet das vierte Arbeitsjahr für das Projekt „Zeit-Punkte“ mit der Aufstellung zweier Modelle. Am 8. Juli wird das „Äußere Mühlentor“ durch Sozialministerin Heide Moser und am 18. Juli das „Mittlere Mühlentor“ durch Ministerpräsident a.D. Björn Engholm feierlich enthüllt. In der Falkenstraße startet das fünfte ABM-Jahr mit 20 Jungerwachsenen und neuen Anleitern.

Die ersten Vereinsanstecker sind eingetroffen und werden an die Mitglieder verteilt.

Im September findet zum ersten Mal ein „Tag der offenen Tür“ am Sonntag statt, der ausschließlich von den Mitgliedern gestaltet wurde. Als Highlight, das auch in den Lübecker Nachrichten angekündigt wurde, wird der vordere Mast mit Mastkorb gesetzt. Diese gelungene und gut besuchte Veranstaltung soll zukünftig in ähnlicher Form wiederholt werden.

In der Modellwerkstatt läuft die Aktion „777 Steine für Lübecks Kirchen“ auf vollen Touren. Die Steine im Streichholzformat mit der Silhouette der sieben Kirchen auf der Vorderseite und dem Vereinsnamen auf der Rückseite sollen werbewirksam an die Gemeinden der historischen Altstadtkirchen übergeben werden.

Der Vorsitzende Stefan Müller geht im Oktober in Verhandlung mit Bürgermeister Bernd Saxe bezüglich des „Tonnenhofes“, dessen Gelände sich für unseren Verein ausgezeichnet als Werft eignen würde. Trotz vollster Überzeugung, dass dort eine gemeinnützige Werft optimal untergebracht wäre, bleibt das Gespräch ohne Ergebnis.

Am 4. November finden erste Gespräche mit der Geschäftsleitung der LMG bezüglich des geplanten Museums im denkmalgeschützten Rohrlager statt. Trotz positivem Verlauf der Gesprächsrunde, kommt es zu keinem Ergebnis.

Der Verein präsentiert sich zum ersten Mal mit einem Stand beim Weihnachtsmarkt im Heilig-Geist-Hospital. Fleißige Helfer sorgen dafür, dass Besucher aus Nah und Fern über den Verein und seine Projekte ausführlich informiert werden.



Stand im Kabäuschen beim Weihnachtsmarkt

Im Dezember findet ein, von Mitgliedern organisiertes Adventskaffeetrinken im Schulungsraum der Werft statt. Es wird ein gemütlicher Nachmittag der mit allgemeiner Zufriedenheit ausklingt.

Der Verein hat mit 48 Neuaufnahmen ein Größe von 252 Mitglieder erreicht.

- 2003 -

Die ABM auf der Hanseschiff-Werft läuft aus. Viele Gespräche und Verhandlungen sind notwendig um den Betrieb in Gang zu halten. Die GAB stellt 10 Mitarbeiter zur Verfügung. Des Weiteren engagieren sich auf der Werft

viele Ehrenamtliche Helfer – Mitglieder, und ehemalige ABM-Kräfte – die ihre Freizeit dem Schiffbau widmen.

Es werden Spenden und Zuwendungen erworben, um die Zahlung der laufenden Betriebskosten, wie auch die Lohnkosten für den Bootsbaumeister weiterhin aufrecht zu erhalten. Dank der guten Finanzwirtschaft unseres Finanzverwalters, Eggert Warnholz, und einiger unerwarteter Zuwendungen, können die Arbeiten am Schiff ohne größere Verzögerung weitergeführt werden.

Am 16. April findet die Jahreshauptversammlung im Ratskeller mit 54 Mitgliedern statt.

Im Mai vertreten unser Vorsitzender Stefan Müller und Burkhard Bange die Hansestadt Lübeck mit einem Stand bei den Hansetagen in Frankfurt/Oder. Die Modelle der „Schiffergesellschaft“ und des „Lübecker Hafens um 1200“ ziehen viele Besucher an, die ihre Begeisterung darüber ausdrücken, Lübeck sehr gut präsentiert zu sehen.

Ein weiterer „Tag der offenen Tür“ wird von vielen Schaulustigen genutzt, um den Baufortschritt des „Hanseschiffes“ zu verfolgen.

Das Hansevolk ist mit einem Info-Stand auf dem Shanty-Chor-Festival in Dahme vertreten und nimmt wie gewohnt am Volksfestzug teil. Tausende Zuschauer säumen die Straßen entlang des Festzuges. Trotz Erhöhung der Bonbonmenge im Vergleich zum Vorjahr, reichen die Süßigkeiten auch in diesem Jahr wieder nicht bis zum Schluss.

Der Einladung zum Klosterfest in Cismar wird wieder einmal zugestimmt, und somit setzen sich Mitglieder des Vereins in Bewegung, um den vielen, auch von fern kommenden Besuchern mit einem Info-Stand und netten Gesprächen einen Einblick in die Projekte und das Vereinsleben zu ermöglichen.

Nach etwa einem Jahr geht die Bestätigung für den Musterschutz für den Namen „Lisa von Lübeck“ ein. Nun ist der Name „Lisa von Lübeck“ gesetzlich geschützt.

Am 11. August nimmt das Projekt „Zeit-

Punkte“ eine unerwartete Wende. Mit 20 Jugendlichen wird eine neue ABM ins Leben gerufen. Unter den bisherigen Anleitern werden bis zum 29. April 2004 neue Modelle gebaut. Vorgesehen ist die Fertigstellung zweier Modelle - der St. Annenkirche und der Burgkirche.



Enthüllung des Modells „Burgkirche“ - Mitarbeiter der Modellwerkstatt, Projektleiter Joachim Kaufner und die Patin Dr. Ingaburgh Klatt

Durch den Verkauf des Flender-Kranes muss nun eine neue Idee für den Stapelhub des Hanseschiffes entwickelt werden. Dank der finanziellen Unterstützung von der Possehl-Stiftung kann die Entscheidung für einen anderen Schwimmkran fallen.

Das Jahresessen findet erstmalig im Scandic-Hotel statt. In gemütlicher maritimer Atmosphäre genießen die anwesenden Mitglieder das reichhaltige Buffet.

Kurz vor Jahreschluss folgt ein „Tag der offenen Tür“ mit positiver Bilanz, was Besucher und den Artikelverkauf betrifft.

Der Verein zählt zum Jahresende 238 Mitglieder.

- 2004 -

Die Vorbereitung für den Stapelhub beginnt. Es müssen Gästelisten und Einladungen erstellt werden, sowie Gespräche mit den Ordnungsbehörden geführt werden. Außerdem wird ein Ablaufplan der Veranstaltung entwickelt.

Die Vitrine „Blauer Turm“ wird zerstört. Es findet eine Sicherung des Modells und Reparatur statt. Im Februar steht das Ende der ABM in der Modellwerkstatt bevor. Zum Ablauf des Monats werden Gespräche mit

dem Liegenschaftssenator und möglichen Partnern zum Erhalt der Modellwerkstatt in der Falkenstrasse geführt - leider mit keiner Einigung. Das Projekt „Zeit-Punkte“ findet einen würdigen Abschluss mit der Enthüllung der Modelle „St. Annenkirche“ und „Burgkirche“.

Es wird ein Grünkohl-Essen für die fleißigen Aktiven auf der Hanseschiff-Werft veranstaltet.

Die Organisation und Erstellung der Festschrift zum Stapelhub des Hanseschiffes ist beendet, sodass der Stapelhub am 27. März stattfinden kann. Zuvor wird von Mitgliedern eine 40 Meter lange Girlande geflochten, die den Neubau schmücken soll. Der Stapelhub findet bei schönstem Wetter, verfolgt von vielen Prominenten und tausenden Zuschauern, die die Kaianlagen rings um den Hansahafen säumen, statt. Der Bugsier Schwimmkran „Roland“ setzt innerhalb von 20 Minuten die 200t schwere Kraweel ins Hafenbecken. Zuvor hatte die Mäzenin und Namensgeberin Lisa Dräger das Schiff auf den Namen „Lisa von Lübeck“ getauft. Das Feuerlöschboot, der Shanty-Chor „Möwenschiet“ sowie ein Lübecker Schützenverein geben dem Ereignis, welches von Glockenschlägen der Jakobikirche begleitet wurde, einen würdigen Rahmen.



Die schwebende „Lisa von Lübeck“

Am 21. April nehmen 59 Mitglieder an der Jahreshauptversammlung teil.

Renate und Hans Hetzel servieren am 28. April auf der Werft für die vielen ehrenamtlichen Helfer ein „Reis und Curry“ Essen. So gestärkt und voller Tatendrang kann am

folgenden Tag, dem 29. April der Hauptmast gesetzt werden.

Im Mai nimmt unser Verein mit einem Stand auf dem Koberg am Seeschiffahrtstag teil, der personell nur durch den Vorsitzenden besetzt ist. Glücklicherweise ist der Zulauf so schlecht, so dass keine Hektik aufkommt.

In einem Gespräch mit Senator Halbedel kann eine Freistellung von Mietzahlungen für die Modellwerkstatt erreicht werden.

Gespräche mit der GAB zur Weiterführung der Modellwerkstatt blieben auf Grund der Rechtsänderung in der Arbeitslosenförderung ohne Erfolg. Auf der Werft ist die Finanzierung der bezahlten Kräfte für die anstehenden Arbeiten bis zum Jahresende gesichert.

Der Verein erweitert seine Internetpräsenz durch zwei weitere Internet-Adressen. Mit „lisa-von-luebeck.info“ und „lueckerhanseschiff.de“ können nun Informationen und Termine über den Verein und seine Projekte abgerufen werden.

Im Juli gehen viele Spenden in unterschiedlichster Form ein. Unter anderem hat der Hersteller des Ankerspilles unserem Verein einen großzügigen Rabatt eingeräumt.

Am 07. August startet mit vielen fleißigen Helfern ein freiwilliger Arbeitsdienst am und auf dem Hanseschiff.

Der Mietvertrag für die Modellwerkstatt in der Falkenstraße wird gekündigt, da sich die Fortsetzung des Projektes „Zeit-Punkte“ leider nicht abzeichnet.

Am 24. August berichtet der NDR ausführlich über die „Lisa von Lübeck“ in „DAS unterwegs“.

Zum ersten Mal findet das Mitglieder-Kaffeetrinken auf dem Hanseschiff statt, und wird mit vielen Kuchenspenden durch die Mitglieder ein voller Erfolg.

Das „Lüb'sche Hansevolk“ nimmt am Holzaktionstag in Trappenkamp mit den Spantenmodell, dem Hanseschiffmodell, und weiteren Ausstellungsstücken sowie einem Informationsstand teil. Selbst Christian von

Böttcher, damals Umweltminister, war von dem Stand sehr angetan.



Unser Stand beim Holzaktionstag in Trappenkamp

Am 30. September findet dann die ersehnte Probefahrt der „Lisa von Lübeck“ unter Motor statt. Stefan Müller ist begeistert von den Ergebnissen und freut sich über die guten Fahreigenschaften und die wenigen Mängel.

Die zweite Probefahrt am 08. Oktober ist die Abnahmefahrt nach der Sicherheitsverordnung für Traditionsschiffe und verläuft – wie erwartet – zufriedenstellend.

Das Jahresessen findet erneut im Scandic-Hotel statt, und wird durch unterschiedlichste musikalische Eindrücke und gutem Essen zu einem gelungenen Abend.

Erste Mängel an der Hydraulik des Bugstrahlruders veranlassen die „Lisa von Lübeck“ zu einer unfreiwilligen Reise nach Kiel. Während des 10-tägigen Werftaufenthaltes werden eine Undichtigkeit der Hydraulikleitung sowie „zerfressene“ Zinkanoden überprüft, repariert und ausgetauscht.

Die endgültige Räumung der Modellwerkstatt erfolgt am 06. November. Anschließend werden die Räume an die Stadt übergeben.

Überraschung: Die Schiffsglocke ist weg! Am 10. November wird der Diebstahl festgestellt und schon wird von allen Seiten Ersatz angeboten. Natürlich ohne die originale Inschrift „Lisa von Lübeck“. Wenige Wochen später findet sich die Schiffsglocke nach einem Brand durch Zufall wieder ein.



Unsere Schiffsglocke ist wieder da!

Es laufen weitere Gespräche zum Aufbau eines Schifffahrt- und Hafenumuseums mit dem Ziel, im Brückenhaus an der Drehbrücke, am zukünftig geplanten Liegeplatz des Hanseschiffes eine erste Lösung zu finden.

Am 1. Dezember findet erstmalig eine Probefahrt, bei der die Segel der „Lisa“ gesetzt werden, statt.

Mit 337 Mitglieder hat der Verein einen neuen Mitgliederrekord erreicht.

- 2005 -

Trotz schlechter Witterung wird bis zur letzten Minute mit Hochdruck am Schiff gearbeitet, damit die Jungfernfahrt ein voller Erfolg wird. Am 30. April ist es dann endlich so weit. In einheitlich blauen Takler-Blusen präsentiert sich die „Lisa-Crew“ zur Jungfernfahrt. Bei herrlichem Wetter startet die „Lisa“ in Richtung Lübecker Bucht mit einem Zwischenstopp in Travemünde, der viel Aufsehen erregt.

Der Start in die Fahrsaison beginnt im Mai mit der Fahrt zum Hamburger Hafengeburtstag. Bei einem Halt in Büdelsdorf nimmt die Besatzung die von der Firma Ahlmann gestifteten Kanonen an Bord. Komplikationen mit dem Bugstrahler auf der Rückfahrt machen einen weiteren Werftaufenthalt diesmal bei der Krögerwerft in Schacht-Audorf unumgänglich.

Im Juni besucht die „Lisa“ das Wismarer

Hafenfest, anschließend die Kieler Woche sowie die Heringstage in Kappeln mit einem Abstecher nach Arnis.

Günter Köpke und Rüdiger Zielke übernehmen die kommissarische Leitung der „SW2“, nachdem der langjährige Projektleiter Martin Haucke unerwartet verstirbt.

Im Juli ist die Kraweel zu Gast beim Fischeramtsfest in Neustadt, sowie auf der Travemünder Woche. Dort herrscht ein großer Andrang, da die „Lisa“ als einziges Schiff zur Besichtigung geöffnet ist. Auch im August steht Neustadt auf dem Fahrplan, ebenso wie die Teilnahme an der Hansesail in Rostock. Nach einer Überfahrt bei schwerer See erscheint die „Lisa“ als Hintergrundkulisse der offiziellen Eröffnungssendung und wird zum Fernsehstar des Hansesail-Berichtes. Beim „Open Ship“ besichtigen an einem Tag über 10.000 Besucher die „Lisa“.



Die „Lisa von Lübeck“ in der Lübecker Bucht

Im September wird für unseren Schneider Fiete Böhmkke auf der Hanseschiff-Werft eine Nähstube eingerichtet.

Am 29. Oktober findet eine Benefizfahrt anlässlich einer Rettungsaktion zum Erhalt des Holstentores statt.

Das Buch „Lisa von Lübeck“ von unserem Mitglied Burkhard Bange über den Bau der Kraweel wird im November veröffentlicht.

Am Ende des Jahres hat der Verein 396 Mitglieder.

- 2006 -

Im April liegt der von Lisa Dräger in Auftrag gegebene Film über den Bau des

Hanseschiffes als DVD und Video zum Verkauf vor.

Großes Aufsehen erregen die fünf 7-cm-Kanonen der „Lisa von Lübeck“ als sie auf dem Schießplatz in Putlos zur Beschussprüfung aufgebaut werden. Nicht nur für die anderen Kanonenbauer, sondern auch für den Beschussbeamten ist es die erste Begegnung mit nachgebauten funktionstüchtigen „Hinterlader-Kanonen“.

Um auch auf Fahrten jederzeit erforderliche Schreiben und Informationen sowie Rudergängerurkunden für unser kleinen Gäste erstellen zu können, wird im Mai ein Laptop und ein Drucker für das Hanseschiff angeschafft.

Im Juni steht das erste Schulungskonzept für die Winterzeit. Aktive Mitglieder sollen neben einem Erste-Hilfe-Schein und dem Böller-Schein auch in die Grundlagen der Seemannschaft und Segelbedienung eingeführt werden.



Schiffssicherheitslehrgang auf dem Priwall

Am 13. Oktober findet das Jahresessen zum 15-jährigen Bestehen des Vereins in mittelalterlicher Atmosphäre mit Spanferkel-Essen statt.

Erstmalig finden sich die Vereine historischen Hanseschiffsnachbauten im Oktober in Bremerhaven ein, um aus den Anregungen bezüglich einer Zusammenarbeit ein Meinungsbild zu erstellen. Am 25. November wird die Koggen-Compagnie offiziell in Lübeck gegründet. Sie ist ein loser Zusammenschluss von Vereinen und Stiftungen historischer Hanseschiffsnachbauten wie z.B. Koggen und Kraweelen.

Im November nehmen 8 Mitglieder des Vereins an einem Schwarzpulver- und Böller-Lehrgang teil und schließen diesen erfolgreich ab. Nun darf von Bord aus mit den Kanonen geböllert werden.

Am 29. November wird erstmals die Wohnung im Drehbrückenhaus besichtigt.

Mit 474 Mitglieder schließt das Jahr.

- 2007 -

Es ergibt sich eine Einigung mit dem Finanzamt. Auf Grund des Vereinszweckes sind die Einnahmen zu nur 75% gewerblich zu berücksichtigen. Anfang April ist das Hanseschiff so gut ausgebucht, dass keinen weiteren Buchungen mehr angenommen werden können.

Die erste Fahrt des neuen Jahres geht im Mai zum Hamburger Hafengeburtstag mit Zwischenstopp in Büdelsdorf bei Familie Ahlmann.

Eine auf der Jahreshauptversammlung beschlossene Satzungskommission überarbeitet die Satzung.

Im Herbst stellt sich eine Gruppe von hilfsbereiten Mitgliedern zusammen. Sie erklären sich bereit die Modell-Vitrinen des Projektes „Zeit-Punkte“ regelmäßig zu reinigen.

Im Jahresabschluss werden 494 Mitglieder registriert.

- 2008 -

Das Hansevolk ist in 2008 intensiv mit der Vorbereitung für das Koggentreffen im August beschäftigt. In Wochenendaktionen werden zahlreiche Gewandungen für Mann und Frau von fleißigen Händen gefertigt. Neben dem Ständebau und dem Nähen wird zudem mit Gerichten aus der mittelalterlichen Küche für das leibliche Wohl gesorgt.

Auch in diesem Jahr ist die „Lisa“ gut ausgelastet. Größere Fahrten nach Hamburg, Bremerhaven und Rostock verlaufen zur Zufriedenheit aller.

Die „Lisa von Lübeck“ wird zum Filmstar. Während drei Aufhaltenen in Olpenitz wird

die „Lisa“ umgebaut, dekoriert und mit Schauspielern besetzt. Die Drehaufnahmen zum Kinofilm „12 Meter ohne Kopf“, welcher von „Warner Brothers“ produziert wurde, sind gut gelungen, wie auf der Kinoleinwand später zu bestaunen ist.

Im August findet das lang geplante „1. internationale Koggentreffen in Lübeck“ statt. Eine Flotte von historischen Schiffsnachbauten fuhr die Trave bis zur Wallhalbinsel, dem Platz des mittelalterlichen Marktes, hinauf. Mit Salutschüssen werden die Schiffe von der Spitze der Wallhalbinsel begrüßt. An allen drei Tagen sind der mittelalterliche Markt und die sieben Schiffe gut besucht. Viele Lübecker und Zugereiste können neben Bratwurst und Bier die mittelalterliche Atmosphäre genießen, sowie Sonderaktionen wie Schwertkampf und Feuershow verfolgen. Auch für die Kinder wird mit einer eigenen Kinderspielmeile viel geboten. Das Hansevolk betreut die selbstgebauten Spiele und das Stockbrotbacken. Die Wurfburg, die von Jan Urbanski in wochenlanger Arbeit angefertigt wurde, findet bei Kindern und Erwachsenen großen Anklang. Mit einem abschließenden Essen für alle Beteiligten endet ein tolles Wochenende.



„Lisa“ und die Koggen in Lübeck

Am 12. November findet eine außerordentliche Mitgliederversammlung statt. Der Geschäftsführende Vorstand war zuvor geschlossen zurückgetreten. Im Dezember nimmt der neue Geschäftsführende Vorstand seine Arbeit unter dem Vorsitz von Prof. Eike Lehmann auf.

Der Verein hat 475 Mitglieder.

- 2009 -

Das Projekt „Schifffahrts- und Hafenumuseum“ geht voran. In Kooperation mit dem „Museumshafen zu Lübeck“ werden Ideen und Vorstellungen für ein maritimes Kontor abgeglichen. Stiftungsgelder von der Possehl-Stiftung dienen der Renovierung und auch ein Name ist gefunden. Zum Andenken an den Wasserbaudirektor Peter Rehder (1843-1920) wird das Maritime Kontor den Namen „Peter-Rehder-Haus“ erhalten.

Die Inbetriebnahme der Eric-Warburg-Brücke, welche seeseitig des Liegeplatzes der „Lisa von Lübeck“ liegt, stellt sich mit ihren begrenzten Öffnungszeiten als problematisch heraus.

Am 12. August veranstaltet unser Verein eine 6-Stunden-Benefiz-Fahrt auf dem Hanse-schiff für Kinder aus Tschernobyl.

Eine Einladung aus England in die Hansestadt King's Lynn findet im Verein große Zustimmung. Die Fahrt über die Nordsee ist erfolgreich, jedoch kann auf Grund von Gegenwind kaum gesegelt werden.

Das Hansevolk trifft sich an mehreren Wochenenden zum Arbeiten auf der Werft. Priorität in diesem Jahr ist die Teilnahme am Heider Marktfrieden in 2010.

Am Jahresende sind es 469 Vereinsmitglieder.

- 2010 -

Am 23. Januar verstirbt unser Ehrenmitglied und langjähriger 1. Vorsitzender Stefan Müller überraschend.



Gründungsvorsitzender Stefan Müller (1948-2010)

Nachdem die „SW2“ im Herbst des vergangenen Jahres für eine Überholung aus dem Wasser geholt wurde, wird sie nun auf der Wallhalbinsel in Schuppen B/C intensiv durch Mitglieder des Vereins unter der Leitung von Günter Köpke und Burkhard Bange instandgesetzt. Zuvor wurde die Barkasse von der Firma LMG gesandstrahlt.

Undichte Stellen führten im Deck der „Lisa“ zu kleineren Wassereinbrüchen. Im Frühjahr hat die Firma Hansen aus Rødby daraufhin das Hauptdeck neu kalfatert.

Die Eröffnung des Brückenhauses durch den Museumshafen zu Lübeck und unseren Verein findet am 03. Juni statt.

Das „Lüb'sche Hanssevolk“ nimmt vom 15. bis 18. Juli am „Heider Marktfrieden“ teil.



Das Hanssevolk beim „Heider Marktfrieden“

Ein Diebstahl auf der Barkasse sorgt im Verein für Verwunderung. Von der Wasserseite aus wurde fachmännisch eine von zwei zentnerschweren Batterie entfernt.

Der Vandalismus an den Modellvitrinen nimmt stetig zu.

In den Sommermonaten herrscht auf der „Lisa von Lübeck“ Hochsaison. Wenn auch keine Langfahrten anstehen, fordern ebenso Tagestouren das Engagement der ehrenamtlichen Helfer. Im Laufe der Zeit stellen sich neue Erkenntnisse heraus, die das Fahren vereinfachen können, und ein Hauch von Luxus darf nicht fehlen.

Das Jahr geht vorüber und muss zum großen Bedauern mit Mitgliederverlusten schließen. Mitglieder, die seit Jahren ihre Beiträge nicht

bezahlt haben, werden ausgeschlossen. Es bleiben 449 Mitglieder der Gesellschaft treu.

- 2011 -

Das Jahr beginnt mit der Planung der Saison und den Umbaumaßnahmen unter anderem am Hilfsdieselmotor auf der „Lisa von Lübeck“. Die Firma Hansen aus Rødby wird erneut hinzugezogen um die Undichtigkeiten der Kastelldecks durch kalfatern zu beheben.



Hugo Hansen und sein Team beim Kalfatern

Weiter wird im Frühjahr überlegt, wie das 20-jährige Jubiläum unseres Vereins am besten durchgeführt werden kann.

Der Mietvertrag für das Peter-Rehder-Haus, wird zum Ende des Monats Juni auf Beschluß des Vorstandes von unserem Verein aus gekündigt.

Der Sommer bringt wieder viele Fahrten mit sich und auch Veranstaltungen, wie der 100. Geburtstag der Viermastbark „Passat“, bei dem die „Lisa“ als Flugschiff vorausfährt. Innerhalb weniger Wochen ist das Hanseschiff drei Mal im Fernsehen zu sehen.

Der Verein geht einen Vertrag mit der Stralsunder Brauerei ein, welcher mit einer Fahrt nach Stralsund seinen endgültigen Abschluss findet. Ab sofort wird auf der „Lisa“ Störtebecker-Bier ausgeschrieben.

Im Mai wird über Aktionen für das 20-jährige Bestehen abgestimmt. Für den 10. September wird ein Tag der offenen Tür mit Pressekonferenz und einer weiteren PR-Aktion zum Thema Vandalismus an den Modellvitrinen geplant.

Jochen Kaufner und Merrit Müller

Von Kringelhöge, Stecknitzfahrern und Stecknitzkanal

Regelmäßig, einmal im Jahr immer im Januar, findet ein Ereignis statt, das auch an den historischen und für die Handelsgeschichte Lübecks bedeutenden Stecknitzkanal erinnert.

Gemeint ist die Kringelhöge des Amtes der Stecknitzfahrer. Diese Veranstaltung diente in früheren Zeiten der Abwicklung von Amtsgeschäften wie Abrechnung, Wahlen und Schlichten von Streitfällen.

Dieses Fest der Stecknitzfahrer wird auch heute noch nach alten Überlieferungen gefeiert. Zu den Ritualen gehört auch ein Gottesdienst im Dom, der kirchliches Heim der Stecknitzfahrer ist und in plattdeutscher Sprache abgehalten wird.

Der Name Kringelhöge geht auf einen alten Brauch zurück. In früheren Zeiten sangen Waisenkinder den Schiffen Lieder vor. Sie wurden dafür mit „Kringeln“ (Brezeln) belohnt. Darüber „högen“ (freuten) sich die Kinder.

Bis heute ist die Kringelhöge eine reine Männerveranstaltung, an der neben den Amtsbrüdern um die 200 ausgewählte Gäste teilnehmen. Sie kommen aus der Hafenvirtschaft, der Fischerei und der Schifffahrt. Auch Honoratioren aus der Stadt zählen dazu. Eine Ausnahme versuchte in den 1980er Jahren die damalige Stadtpräsidentin Ingeborg Sommer. Sie wollte die Festrede halten, wurde jedoch von dem damaligen Ältermann nach Hause geschickt.

Die Kringelhöge findet auch heute noch als Frühstück statt, zu dem wie in früheren Zeiten die Stecknitzfahrer und ihre Gäste ihre Speisen selbst mitbringen müssen.

Getrunken wird ein für diesen Tag gebrautes besonderes Braumbier, das nur aus Zinnkrügen getrunken wird. Dabei gibt es feste „Spielregeln“. Die Krüge gehen zum Umtrunk reihum und werden mit einem Spruch weiter gereicht. Der Stecknitzfahrer spricht zu seinem Nachbarn „Ick drink di to“.

Er antwortet „Dat do“. Der Stecknitzfahrer sagt nach dem Trinken „Ick mag nich mehr“. Worauf der Nachbar fordert „Giv mi mal her“. Die Krüge werden stets von den Schaffern (Das sind zur Bedienung bestimmte Stecknitzfahrer) wieder aufgefüllt.



Auf der Kringelhöge in den 1930er Jahren
Quelle: Stecknitzfahrerarchiv

Getrunken wird auch Hochprozentiges wie Köm, Korn und Grog. Geraucht werden darf nur Tabak aus langen Tonpfeifen, der zudem auch nur mit einem Holz-Fidibus entzündet werden darf. Ein Verstoß gegen diese Regel und andere Rituale wird mit einem „Bußgeld“ bestraft. Alles Tun und Handeln in der Versammlung wird streng vom Ältermann der Stecknitzfahrer beobachtet.

Wie bereits erwähnt, ist der Dom die Kirche der „Stecknitzfahrer-Familie“. Und unterhalb des Doms zur Trave hin befindet sich auch das historische Quartier der Stecknitzfahrer, begrenzt von der Effengrube, der Dankwatsgrube und der Obertrave. In diesem Viertel mit vielen kleinen, meist traufenständigen Häusern eng bebaut und durchzogen von kleinen Wohngängen, lebten einst die rund 100 Stecknitzfahrer mit ihren Familien. Auch manche der Schiffsleute wohnten hier. Bekannt sind bis heute u.a. die Familien Stallbaum, Bruhns, Stühff, Fehling und Westfehling. Sie waren über viele Generationen als Stecknitzfahrer unterwegs. Heute sind allerdings nur noch wenige von ihnen als Binnenschiffer auf Fahrt. Dennoch leben die alten Traditionen in ihnen fort.

Nun aber zur Geschichte des Stecknitzkanals. Sie geht schon auf das Barbarossa-Privileg von 1188 zurück. In ihm wurde u.a. die

Schiffahrt von Mölln nach Lübeck geregelt. So konnte die Stecknitz schiffbar gemacht werden. Dazu wurde in einer Stauschleuse das fließende Wasser gestaut. Wenn dann etwa 24 Kähne in Mölln mit Salz aus Lüneburg beladen waren, wurde das Wasser gezielt abgelassen. So konnten die Kähne auf der „Flutwelle“ nach Lübeck kommen.

1390 einigten sich der lauenburgische Herzog Erich der IV. und die Hansestadt Lübeck zum Bau eines Kanals. Ab 1390 bis 1398 entstand nun der erste Wasserscheidekanal in Europa. Er überwand die Wasserscheide zwischen Nord- und Ostsee mit einem Höhenunterschied von 18 Metern. Dazu wurde ein Durchstich zwischen Stecknitz und der in Richtung Westen fließenden Delvenau geschaffen. Damit war nun ein etwa 97 km lange Wasserstraße entstanden, die aus den Flüssen Stecknitz und Delvenau sowie dem ca. 12 km langen „nyge graven“ bestand.

Schon 1396 regte sich Widerstand gegen den Kanal. Darum ließ Herzog Heinrich von Lüneburg die Mündung des Kanals in die Elbe mit einer Steinmauer sperren. Sie musste daher verlegt werden.

Auf dem neuen Kanal erreichten die ersten mit Salz und Kalk beladenen Kähne Lübeck am 22. Juli 1398. Damit war eine leistungsfähige und für Lübeck wichtige Verbindung in Betrieb. Konnte doch jetzt das kostbare Lüneburger Salz in großen Mengen nach Lübeck gebracht werden. Damit hatte der mühselige und weniger effektive Transport mit Pferdefuhrwerken über die sogenannte Salzstraße ein Ende.

Um den Wassermangel auf der Scheitelsecke des Kanals zu beheben, wurden nach und nach insgesamt 17 Kammer- bzw. Stauschleusen gebaut. Mit ihnen wurde die Wasserführung des Kanals geregelt. Es wurde entweder gestaut oder bei Bedarf gezielt abgelassen. Das Aufstauen des Wassers dauerte mehrere Tage. So erreichte der Kanal eine Nutztiefe von 85 cm. In dieser Wartezeit sammelten sich bis 75 Prahnen und Kähne. Sie führen dann auf der „Welle“ gemeinsam „zu Tal“. Bei der umgekehrten „Bergfahrt“ musste weitgehend „gestakt“ (mit langen

Stangen von Bord aus geschoben) werden. Oder die Kähne wurden von gut einem Dutzend „Ziehern“ getreidelt (dabei wurden die Kähne an langen Tauen von Land aus gezogen). Zumeist übernahmen diese kraftraubende Arbeit Bewohner der am Kanal liegenden Dörfer. Dabei waren gelegentlich auch Pferde eine Hilfe. Bei günstigem Wind kam auch das am Mast befindliche Sprietsegel (mit einer Spiere vom Schiffsmast abgespreiztes Segel) zum Einsatz. Eine Fahrt über den Kanal dauerte etwa drei bis fünf Wochen.



Stecknitzkahn mit Sprietsegel

Die Stecknitzkähne waren Flachbodenschiffe mit einer Länge von etwa 12 m und einer Breite von 2,5 m bei einem Tiefgang von 45 cm. Sie konnten eine Ladung von 7,5 t später sogar 12,5 t aufnehmen.

Trotz der langen Fahrzeit und der begrenzten Ladefähigkeit der Stecknitzkähne hatte der Kanal eine für damalige Zeiten enorme Bedeutung. Es wurden jährlich mehr als 1200 Salzladungen nach Lübeck gebracht. Salz, damals „das weiße Gold“ genannt, war für die Lübecker Kaufleute eine begehrte Handelsware, die manchen Kaufmann reich machte. Übrigens durfte das Salz in Lübeck nur an der Obertrave zwischen Pagönnienstraße und großer Petersgrube abgeladen

werden. Das größte Transportaufkommen lag in Jahren 1500 bis 1550.

Später um 1660 waren immer noch etwa 160 Kähne „in Fahrt“ (manche Stecknitzfahrer besaßen zu der Zeit 2 oder 3 Kähne). Um 1790 transportierten nur noch gut 60 Schiffe 700 t Salz im Jahr. In Richtung Lauenburg bestand die Schiffsladung aus Getreide, Fellen, Heringen, Asche, Holz und anderen Gütern. Später zählten auch Ziegel, Kalksteine, Torf, Kohle und Kies zur Ladung. Um 1845 fuhren nur noch etwa 100 Kähne.

Ab 1800 erfolgten Erweiterungen von Breite und Tiefe des Kanals auf bis zu 12 m und 1,4 m. Auch waren die Kähne bis zu 19 m lang und hatten eine Ladefähigkeiten von 20 bis 30 t. Die Fahrzeit reduzierte sich auf etwa 14 Tage. Dennoch verringerten sich die Transportmengen mehr und mehr. Dazu trugen auch die steigenden Kosten für die Kanalnutzung und Transitzölle Dänemarks (Schleswig-Holstein war in dieser Zeit weitgehend unter Dänischer Herrschaft) im 19. Jahrhundert bei. Hinzu kam später die Konkurrenz durch die Eisenbahn und den neuen Kaiser-Wilhelm-Kanal. Damit war das Ende des Stecknitzkanals als bedeutender Transportweg eingeläutet. Als „Ersatz“ entstand dann ab 1895 der Elbe-Trave-Kanal (heute Elbe-Lübeck-Kanal). Er war das bedeutende Werk des damaligen Hafenbaudirektors Peter Rehder und wurde am 16. Juni 1900 von Kaiser Wilhelm II. eingeweiht.

Bei einer Länge von 67 km verfügt er über 7 Kammerschleusen, mit deren Hilfe der Höhenrücken von 12 m in der Mitte des Landes überwunden wird. Bei seinem Bau wurde das Flussbett von Stecknitz und Delvenau mit genutzt.

Der heutige Elbe-Lübeck-Kanal verliert leider zunehmend an Bedeutung, weil die modernen Binnenschiffe den Kanal wegen zu geringer Breite und Tiefe gar nicht oder nur mit halber Ladung befahren können. Seine Modernisierung ist seit langem geplant, wird jedoch aus finanziellen Gründen immer wieder verschoben. Es bleibt die Hoffnung, dass dieser historische Wasserweg irgendwann wieder seine alte Bedeutung erhält.



Die Palmschleuse bei Lauenburg

An den historischen Stecknitzkanal erinnert heute nur noch die Palmschleuse bei Lauenburg.

Joachim Kaufner

Kraut und Rüben

Rezepte aus der mittelalterlichen Küche

Fladenbrot (für 6 Personen)

Zutaten: 150g Weizenvollkornmehl
30g Weizenmehl Type 405
¼ Päckchen Trockenhefe
1 EL Öl

Zum Bestreichen und Bestreuen: Schmalz, Rosmarin, Thymian, Knoblauch, Käse, Rauchfleisch

Alle Zutaten mit ½ TL Salz und 100ml Wasser zu einem Teig verarbeiten, etwa 15 Minuten gehen lassen. 50-g-Stücke abwiegen, zu Fladen formen, nach

Geschmack mit den Zutaten bestreichen und bestreuen. Weitere 20 Minuten gehen lassen. Im Ofen bei 190°C 15 bis 20 Minuten backen.

Quelle: „Das Buch von guter Speise“, J. Blume, Vlg. Die Werkstatt



Esskultur im späten Mittelalter

Essen und Trinken gehörte und gehört damals wie heute, neben Luft zum Atmen, zu den wichtigsten Elementen des Lebens überhaupt. Aber worin unterscheidet sich, wenn überhaupt, die Ernährung im Mittelalter zu unserer heutigen? Welche Ernährungsgewohnheiten waren im Mittelalter charakteristisch? Gibt es Parallelen zu unseren Ernährungsgewohnheiten und Möglichkeiten? Gab es Nahrung, so wie heute für die meisten Menschen (zumindest in den reichen Ländern), in Hülle und Fülle?

Die Entwicklung der Esskultur im Mittelalter unterlag vielen Einflüssen und Gegebenheiten. Faktoren wie Klima, die Bevölkerungsdichte und die soziale Zugehörigkeit Menschen, die Region und ihre Erreichbarkeit prägten die Entstehung einer Esskultur.

Die mittelalterliche Küche fand ihren Ursprung in der antiken Kochkunst der Römer. Auf ihren Eroberungszügen lernten sie Speisen und Getränke aus den verschiedensten Ländern kennen und brachten sie mit. So wurde aus der Antike z.B. das berühmte Kochbuch „de re coquinaria“ von Apicius überliefert, welches über die Klöster die Küche des Mittelalters in mehr oder weniger veränderter Form erreichte. Im Süden setzte sich die griechisch – römische Esskultur durch, während im Norden die germanisch – keltische Kultur prägend blieb. In der griechisch – römischen Kultur lag der Schwerpunkt in der Landwirtschaft, bei der Weizen, Gerste, Feigen und Oliven ebenso wie der Obst- und Gemüseanbau eine große Rolle spielten. Insgesamt überwog hier die vegetarische Kost, Fleisch gab es eher selten. Schafe und Ziegen wurden überwiegend wegen der Gewinnung von Wolle und Milch gehalten. Die germanisch – keltischen Völker dagegen bezogen ihre Nahrung überwiegend aus der Jagd und der Fischerei. Schweine, Pferde und Rinder wurden, im Gegensatz zu heute, freilaufend in Wäldern gehalten.

Einen sehr starken Einfluss auf die Entstehung der Esskultur im Mittelalter hatte auch die Verbreitung des Christentums.

Schon im 4. und 5. Jahrhundert stellten Brot, Wein und Oliven eine erhebliche symbolische Bedeutung dar. So verglich Augustinus in einer Predigt die Herstellung von Brot mit der Entstehung des neuen Christentums. Wein spielte in der Eucharistie eine große Rolle.

Wo Klöster gegründet wurden, entstanden Gärten mit Pflanzen, die bereits die Römer kannten und als Gemüse- und Heilpflanzen zu schätzen wussten. Diese Pflanzen und Gewürze wurden dann im Mittelalter in mehr oder weniger veränderter Form angewendet bzw. im Laufe der Zeit immer weiterentwickelt. Viele Kräuterrezepte aus dieser Zeit existieren auch heute noch und finden sogar in der homöopathischen Heilkunde ihre Verwendung z.B. in Form von Wundaufgaben und Wickeln.



Kräutergarten im Oldenburger Wallmuseum

Im frühen Mittelalter und seinem weiteren Verlauf legten zudem bestimmte Regeln fest, welche Speisen Diensthofen, Gesellen, Meister und Handelsherren zustanden. Häufig wurde auch zwischen der Esskultur des Adels, Klerus und der Stadt- und Landbevölkerung unterschieden. Aber es bezeichnete eigentlich eher die Menge der zur Verfügung stehenden Lebensmittel als die Qualität den individuellen Wohlstand des Menschen und seine soziale Zugehörigkeit.

Es war auch entscheidend, an welchem Lebensort der einzelne Mensch lebte. Wurde in seiner Region viel Handel betrieben und/oder lebte er in Meeresnähe wo viel Handel über die Schiffe betrieben wurde und/oder lag sein Lebensmittelpunkt in einer

klimatisch günstigen oder ungünstigen Region. Reger Handel förderte die Lebensbedingungen erheblich.

Zu den Grundnahrungsmitteln ab dem 13. Jahrhundert zählten unter anderem Getreidebrei- und Grützen, die vorwiegend aus Weizen und Buchweizen sowie Hafer hergestellt wurden. Ernst Schubert bezeichnete den mit Wasser zubereiteten und ungezuckerten Haferbrei als das verbreitetste Gericht des deutschen Mittelalters. Zubereitet mit Kuh- oder Mandelmilch und mit Zucker oder Honig gesüßt, wurden solche Breie auch als Dessert serviert. Während die Breie der ärmeren Bevölkerung neben Hafer aus geschroteten Getreidearten wie Roggen, Gerste oder Hirse bestand und mit Salzwasser oder Buttermilch zubereitet wurden, aß die reiche Herrschaft Breie aus Weizenmehl mit Milch gekocht und mit Butter und Honig verfeinert. Die Bedeutung von Breien für die tägliche Ernährung zeigt sich daran, dass die Bezeichnung „muos“ nicht nur für die breiartige Speise, sondern auch allgemein für „Essen“, „Mahlzeit“ oder „Speise“ verwendet wurde.

Eine schöne Parallele zur Ernährung in der heutigen Zeit zeigt, dass solche Grützen und Breie auch im 21. Jahrhundert nicht aus der „Mode“ gekommen sind, zum Beispiel sind sie in der Krankenernährung als Aufbaukost üblich, und in Großbritannien ist es in vielen Regionen völlig normal zum Frühstück „Porridge“ zu essen - ein Getreidebrei.

Brot gab es in dreierlei Sorten: Weißbrot, Graubrot und dunkles Brot hatten, wie insgesamt Getreide überhaupt, einen hohen Stellenwert. Es ist wahrscheinlich, dass der Verzehr von Getreide im 14. und 15. Jahrhundert durchschnittlich bei 200 Kilogramm pro Kopf und Jahr betrug. Allerdings konnte sich in der Regel Weißbrot meistens nur die adlige Gesellschaft leisten. Die ärmsten Menschen, die sich kein gebackenes Brot leisten konnten, stellten aus Getreide und Wasser einen Brotteig oder eine Brotsuppe her.

In der Regel gab es drei Hauptmahlzeiten am Tag. Zum Frühstück gab es oftmals Suppe, Brei oder nur ein Glas Milch; hierzu ein Auszug: „Es ist ein milder Frühlingstag, Theudebert verlässt in der Morgendäm-

merung sein Haus, um auf seinem Feld zu arbeiten. Gegessen hat er noch nichts. Die erste Mahlzeit wird zur Mittagszeit von seiner Frau zubereitet. Unterwegs sieht er einige wild wachsende Pflanzen wie Kapuzinerkresse und Sauerampfer, nach denen er sich bückt, um sie auf dem Weg zu essen und die bis zum Mittagessen seine einzige Nahrung sein werden. Er isst halt alles was ihm die Natur schenkt. Im Sommer und Herbst wird dies mehr sein, im Winter so gut wie gar nichts... Zu Mittag serviert ihm seine Frau einen Brei aus Mehl und Milch gesüßt mit Honig, wie fast jeden Tag. Zu Trinken gibt es Molke, auch wie fast jeden Tag! Aber Theudebert beklagt sich nicht, er weiß er kann froh sein das überhaupt etwas auf dem Tisch steht. Oft genug hat er erlebt dass das Mittagessen wegen Missernten und der dadurch gestiegenen Getreidepreise ausfallen musste.“ (aus www.deutschland-im-Mittelalter.de)

Man sieht also, die Ernährung der ärmeren (breiteren Masse) der Bevölkerung war karg und eintönig. Zu den Hauptmahlzeiten gab es ansonsten zumeist Brot und Gemüse der Region; Kartoffeln, Tomaten oder Mais waren allerdings noch nicht bekannt, so dass Karotten, Kohl und verschiedene Hülsenfrüchte gegessen wurden, Fleisch gab es eher selten. Bei den Adligen gab es viel Fleisch zu essen (häufig hatten nur sie Jagdrechte), oftmals in mehreren Sorten und sie verzichteten dafür auf den Verzehr von Obst und Gemüse. Mit dem Ergebnis, dass sie nicht nur häufig unter Verstopfung litten mangels Ballaststoffen aus Getreide und Gemüse, sondern auch unter Skorbut (Mangel an Vitamin C).

Besonders beliebt war der Eintopf. Das lag allein daran, dass es selbst in den vornehmen Häusern meist nur eine Feuerstelle gab, über der dann der Kessel hing. Meist gab es in der Regel nur einen Löffel pro Haushalt, so dass er reihum seine Runde machte und alle dann aus demselben Topf oder direkt vom Tisch aßen. Bei den gut betuchten Herrschaften diente ein flaches Brot oder ein Teller aus Holz als Unterlage. Da viel gekleckert wurde, konnte man die Sauce anschließend noch aufessen.

Über Tischmanieren und Hygiene im Mittel-

alter gab es bei den Menschen andere Vorstellungen als wir sie heute haben. Einige Sitten ähneln aber doch schon den unseren Gepflogenheiten. Es war verpönt, die Ellenbogen auf dem Tisch abzustützen, es war unhöflich ins Tischtuch zu schnäuzen oder über den Tisch zu spucken. Man sollte abgekaute Knochen auch nicht auf die gemeinsame Platte zurücklegen, sondern nahe an die eigenen Füße und ohne jemanden zu verletzen. Allerdings galten diese Sitten nur für den Adel, an Tischen der ärmeren Bevölkerung ging es sicherlich noch etwas rauer zu.

Gerne wurden Speisen reichlich und gut gewürzt zubereitet. Aber Gewürze waren, wegen des Imports aus fernen Ländern, unermesslich teuer. Pfeffer, Muskatnuss und Safran waren einige der edlen Gewürze. Nur die adeligen Herrschaften konnten sich diese Gewürze leisten, so dass reich gewürzte Speisen sogar als Statussymbol dienten, man konnte damit seinen Reichtum zeigen. Die ärmere Bevölkerung hatte keine Möglichkeit, fremdländische Gewürze zu erwerben und nutzte beim Zubereiten der Speisen zum Würzen Verjus, Wein und Essig. Honig wurde zum Verfeinern von Süßspeisen genutzt. Salz wurde viel zur Konservierung von Lebensmitteln genutzt, in der Hauptsache Fleisch und Fisch, und selbstverständlich auch zum Würzen. Wer es sich leisten konnte, würzte die Speisen scharf, um den Salzgeschmack zu überdecken.



Die Speisen wurden aber nicht nur scharf gewürzt sondern auch stark gefärbt. Viele Gerichte färbte man tiefschwarz, dabei bediente man sich entweder geriebener Lebkuchen, zerriebenem Schwarzbrot oder schwarzem Kirschsafte. Gelb färbte man mit Safran, Grün mit Spinat, Rot mit Beeren-säften. Zumindest waren diese „Färbemittel“

natürliche Farbstoffe, im Verhältnis zu heute, wo viele Farbstoffe künstlich erzeugt wurden. Übrigens wurden Lebensmittelverfälschungen im Mittelalter mit drastischen Strafen belegt. Im Jahre 1499 wurde beispielsweise in Nürnberg einem Safranfälscher die Augen ausgestochen...! In einigen Städten Deutschlands und der Schweiz wurden betrügerische Bäcker öffentlich in einem großen Korb über einer Jauchegrube aufgehängt. Wollten sie aus dem Korb hinaus, mussten sie in die Grube springen. Lebensmittelverfälschungen gab es aber nicht nur im Mittelalter; siehe heute (Analogkäse, Dioxin usw.).

Auch wenn das Nahrungsangebot im Mittelalter schon recht vielfältig war, allerdings wie bereits erwähnt in der Hauptsache bei den Adligen und Reichen, gab es immer wieder schwere Hungersnöte. Ausgelöst wurden diese aufgrund von Missernten, Kriegen, Plünderungen, Dürren, Hochwasser und auch durch zu hohe Abgaben der Bauern an die Adligen. Auch Verteuerungen der Lebensmittel (häufig eine Folge von Missernten) konnten zu Hungersnöten führen, denn etwa 80 Prozent des Einkommens eines mittleren Haushaltes im Spätmittelalter wurde für Nahrungsmittel aufgewendet. Das ließ zu wenig Spielraum, um ausreichende Lebensmittel in einer Verknappungssituation zu erwerben. Wie hoch ist unser prozentualer Anteil heute von Lebensmitteln in einem Haushalt?

Interessant ist dass die Ernährung auch einen erheblichen Einfluss auf die Körpergröße eines Menschen hatte. War die Ernährung in den Wachstumsjahren eines Menschen üppig und mit vielen tierischen Eiweißen bereichert, so stieg die durchschnittliche Körpergröße. Angehörige reicher Familie waren größer als die der armen Bevölkerungsschicht, denn sie konnten sich ja das bessere Essen leisten. In unserer heutigen Zeit gibt es ähnliche Phänomene in der so genannten „dritten Welt“. Kinder die in entscheidenden Entwicklungsphasen keine ausreichende und qualitative Nahrung erhalten, bleiben häufig in ihrer körperlichen und geistigen Entwicklung zurück – unwiederbringlich!

Christine Liebing

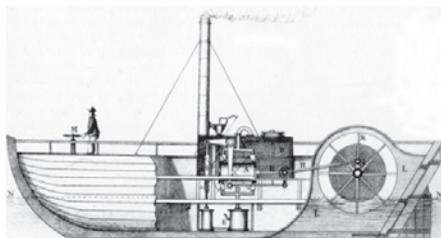
Seemannssprache – auch für Landratten

Vom Antrieb des Schiffes

Über Ruder und rudern wurde in der letzten Ausgabe der Blickpunkte berichtet. Die Funktion der Segel haben wir am Beispiel der „Lisa von Lübeck“ ebenfalls schon beschrieben. Heute geht es um den Schiffsantrieb mit Maschinenkraft.

Gegenwärtig ist der Antrieb mittels Dieselmotor und Propeller – auch Schiffsschraube genannt - vorherrschend, doch das war nicht immer so. Bevor leistungsfähige Schiffsdampfmaschinen gebaut werden konnten, konzentrierte sich die Entwicklung des mechanischen Schiffsantriebs auf die Umsetzung von Menschenkraft in Vortrieb durchs Wasser. So hat der Spanier Blasco de Garay schon 1543 ein Boot mit, von Menschen angetriebenen, seitlich angebrachten Schaufelrädern konstruiert. Der Brite Denys Papin, der auch als Erfinder der Dampfmaschine gilt, hat Anfang des 18. Jahrhunderts eine Art Wasserstrahlantrieb entwickelt. Das bei der Kondensation des Dampfes erzeugte Vakuum sollte hierbei genutzt werden. Der Erfolg scheint nur mäßig gewesen zu sein, denn Papin ließ 1707 ein Schaufelradboot bauen, mit dem er über die Weser nach Minden reisen wollte. Es wurde in Hannoversch-Münden von Weserschiffern zerstört. Wahrscheinlich fürchteten sie die Konkurrenz einer bahnbrechenden Erfindung. Papin, der zuvor in Diensten des Grafen von Hessen stand, wollte nach erfolgter Überführung in England das von Menschen angetriebene Boot mit einer Dampfmaschine ausstatten. Die Idee des Wasserstrahlantriebs griff der Engländer 1786 mit dem von ihm gebauten Dampfboot wieder auf. Im selben Jahr konstruierte der Amerikaner John Fitch ein Boot bei dem senkrecht stehende Paddel

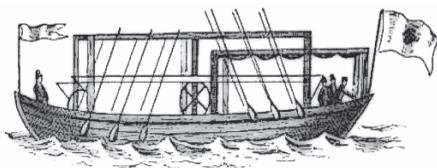
mittels Dampfmaschine über Exzenter angetrieben wurden. Fitch hat zehn Jahre später auch ein Dampfboot mit Schraubpropeller gebaut. Als erstes wirklich leistungsfähiges Dampfschiff gilt die „Charlotte Dundas“. Das vom Engländer William Symington konstruierte Schiff war mit einer Dampfmaschine ausgerüstet – Alternativen dazu gab es noch nicht. Die Umsetzung der Dampfkraft ins Wasser erfolgte jedoch wieder über seitliche Schaufelräder.



Die „Charlotte Dundas“
Quelle: Bowie, 1883

Rasch entwickelte sich die Leistung der Dampfmaschinen. Von Anfangs wenigen PS – in England Horse-Power genannt – erzielten die Maschinen auf den Schiffen der Reederei Cunard 1847 bereits 2000 PS. Der Schaufelradantrieb war, bedingt durch die geringe Tauchtiefe der Schaufeln, ideal für flache Gewässer. Auf hoher See waren die filigranen Schaufelräder jedoch sehr anfällig für die zerstörerischen Kräfte der Wellen. Außerdem ragten sie beim Rollen der Schiffe (Bewegung um die Längsachse) ständig auf einer Seite aus dem Wasser.

Die Lösung dieses Problems war die Schiffsschraube. Der Begriff stammt von der Schraube. So wie diese sich mit ihrem Gewinde in die Mutter hineindreht, so dreht auch die Schiffsschraube im Wasser und zieht das Schiff vorwärts. Tatsächlich hatten die ersten Schiffsschrauben mehrere Windungen. Sie glichen einer Förderschnecke ähnlich der archimedischen Schraube. Wie bei vielen Errungenschaften wird den Chinesen auch die erste Erfindung der Schiffsschraube nachgesagt. Der Schweizer Daniel Bernoulli hat sie 1752 neu erfunden. Letztendlich war es



„PERSEVERANCE.“

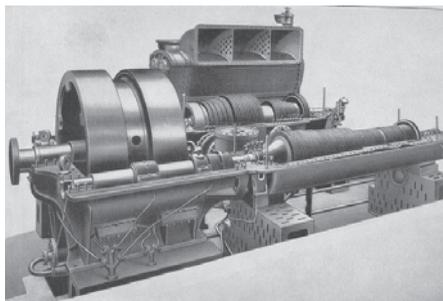
jedoch wieder ein Engländer der die Schiffsschraube 1837 erstmals effizient in Kombination mit einer Dampfmaschine einsetzt. Bald darauf erhielt der Propeller die noch heute für die Manövrierfähigkeit des Schiffes günstige Anordnung vor dem Ruderblatt, welches den Schraubenstrom zu den Seiten umlenken kann, sodass die Drehbewegung des Schiffes unterstützt wird. Gleichzeitig hat man erkannt, dass die Schraube erheblich gekürzt werden konnte, ohne dass Vortriebskraft verloren ging. Ganz wollte man sich aber noch nicht auf den Schraubenantrieb verlassen. Selbst die 1859 fertig gestellte „Great Eastern“ hatte neben einer Schiffsschraube seitliche Schaufelräder.



Die „Great Eastern“
Quelle: Charles Parson

Natürlich hatte das 201 Meter lange, für Jahrzehnte größte Schiff der Welt, zusätzlich noch eine Hilfsbesegelung. Schließlich konnte der noch recht störanfällige mechanische Antrieb einmal ausfallen, oder der Kohlenvorrat von 13.000 Tonnen für eine Atlantiküberquerung vorzeitig zur Neige gehen. Die Schiffe dieser Zeit waren wahre Kohlenfresser. 1833 wurden pro PS und Stunde (/PSh) etwa 2,3 kg Kohle verbraucht. Dieser Wert hatte bis in die 1850er Jahre Bestand. Durch die fortschreitende Technik im Dampfmaschinen- und Kesselbau konnte bis zur Jahrhundertwende der Verbrauch auf 0,6 kg /PSh gesenkt werden. Mittlerweile waren Hilfsbesegelung und Schaufelradantrieb für Seeschiffe tabu. Die große Zeit der Zwei-, Drei- und Vierschraubendampfer begann. Diesmal waren die Deutschen vorn. 1898 baute die Stettiner Vulcan-Werft den Doppelschraubendampfer „Kaiser Wilhelm der Große“. Mit zweimal 14.000 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 22,5 Knoten

(entspricht ca. 41 km/h) war das voll beladene 24.300 Tonnen schwere Schiff nicht nur das schnellste, sondern auch das größte Schiff seiner Zeit. Vorläufiger Höhepunkt der Entwicklung von Dampftriebsanlagen waren die „Imperator“ und die „Vaterland“, welche kurz vor dem ersten Weltkrieg in Dienst gestellt wurden. Die „Vaterland“ war 290 Meter lang, wog 62.200 Tonnen und erreichte mit 100.000 PS Spitzenleistung 26,3 Knoten. Für die 46 Kessel gab es 400 Heizer. Die vier Schiffsschrauben wurden von Dampfmaschinen angetrieben.



Eine große Dampfschiffsturbine
Quelle: Meyers Lexikon, 1926

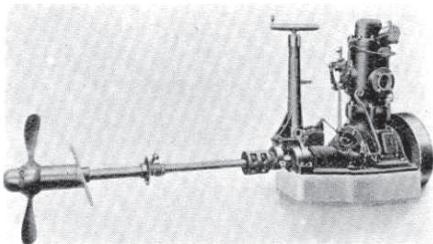
Die Dampfturbine war die nächste große antriebstechnische Erneuerung im Schiffbau. Sie wurde vom Briten Charles Parson zur Einsatzreife gebracht. 1897 schoss zum ersten Mal das mittels Dampfturbine angetriebene Boot „Turbinia“ vor den Augen des britischen Königs mit damals unglaublichen 32,75 Knoten über das Wasser. Parson setzte damit eine im 17. Jahrhundert gemachte Erfindung um. Die Dampfturbine war leichter und kleiner als eine Dampfmaschine gleicher Leistung. Außerdem verbrauchte sie weniger Dampf. Nachteile waren die hohen Drehzahlen. Getriebe, die wirtschaftliche Turbinendrehzahlen von vielen tausend Umdrehungen pro Minute auf wenig mehr als 100 Umdrehungen für die Schraubenwelle von großen Schiffen reduzieren konnten, wurden erst ab den 1920er Jahren gebaut. Zuvor war der Wirkungsgrad der langsamlaufenden Turbinen noch relativ schlecht.

In den Jahren nach dem ersten Weltkrieg setzte sich für die Feuerung großer Kesselanlagen Erdöl durch. Es produziert pro kg

eine 40 Prozent höhere Wärmemenge gegenüber der Steinkohle. Somit konnte der Bunkervorrat erheblich reduziert werden, oder die Reichweite des Schiffes ohne Zwischenstopp erhöht werden. Statt 0,6 kg Kohle benötigte man nur noch 0,38 kg Öl / PSh. Gleichzeitig konnte die Kesselleistung gesteigert werden.

Etwa parallel zur Dampfturbine wurde der Verbrennungsmotor entwickelt, sieht man einmal von Lenois erstem Gasmotor 1860 ab. Der 1896 von Rudolf Diesel erfundene Selbstzünder, der heute in der Schifffahrt vorherrschend ist, war anfänglich für Schiffe zu schwer. 1900 experimentierte Gottlieb Daimler mit einem von Nicolaus August Otto entwickelten Benzinmotor, den er in einem Boot auf dem Neckar ausprobierte. Das hochempfindliche Benzin sollte sich jedoch aus Sicherheitsgründen im Schiffbau nicht durchsetzen. Außerdem ist es gegenüber Schweröl oder Diesel zu teuer und der Verbrauch des Benzinmotors ist höher als der des Diesels.

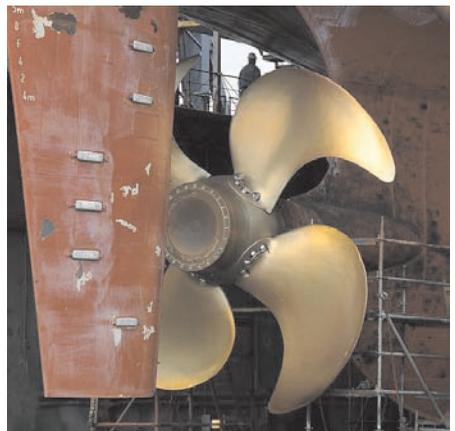
Eine Zwischenstufe in der Motorisierung der Schifffahrt stellt der Glühkopfmotor dar. Er funktioniert ähnlich wie ein Otto-Benzinmotor, allerdings als Zweitakter und kann billiges Schweröl verbrennen. Der Glühkopfmotor hat seinen Siegeszug mit dem Beginn der Motorisierung von Fischkuttern und kleinen Küstenseglern kurz vor Beginn des ersten Weltkriegs angetreten. Bei den geringen Leistungen spielte der relativ hohe Verbrauch von 250 bis 300 g Treibstoff /PSh keine Rolle. Der Vorteil war die Robustheit und einfache Bedienung des Motors.



Glühkopfmotor mit Verstellpropeller
Quelle: Bolinder

Der erste Dieselmotor wurde vermutlich 1903 auf einem russischen Tankschiff eingesetzt.

Die Kraftübertragung erfolgte über einen angeschlossenen Generator der einen Elektromotor speiste. Der übertrug die Kraft über eine Welle auf den Propeller. Dieser sogenannte diesel-elektrische Antrieb hat sich im großen Stil erst Jahrzehnte später in der Schifffahrt aber auch im Lokomotivbau durchgesetzt. Damals war der Grund ein nicht vorhandenes Getriebe und die fehlende Umsteuerbarkeit des Motors, sodass eine Rückwärtsfahrt des Schiffes nicht möglich gewesen wäre. Bei den mit Glühkopfmotoren ausgerüsteten Kleinschiffen hat man die mangelnde Umsteuerfähigkeit durch einen Verstellpropeller ausgeglichen. Beim Verstellpropeller kann die Steigung (Anstellwinkel) der Flunken (Propellerblätter) mittels einer Mechanik, die durch die Welle geführt wird, verändert werden. Desto höher der Anstellwinkel, umso höher ist der theoretische Weg, den sich der Propeller durchs Wasser schraubt, und desto schneller wird das Schiff. Stehen die Flunken rechtwinklig zur Welle, wird kein Vortrieb erzeugt. Bei Rückwärtsfahrt werden die Flunken über diesen Nullpunkt hinaus gedreht, sodass bildlich gesehen aus einem Rechtsgewinde ein Linksgewinde wird. Der Motor läuft bei diesen Manövern immer in der gleichen wirtschaftlichen Drehzahl. Auch der Verstellpropeller sollte erst Jahrzehnte später seinen großen Durchbruch bekommen.

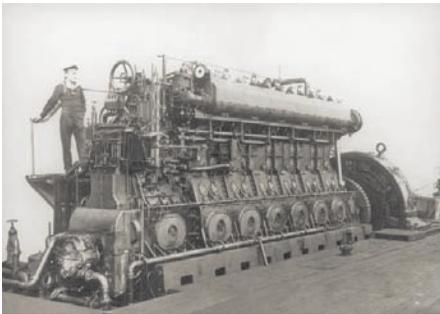


Verstellpropeller
Quelle: www.hamburg-bilder.org

Heute sind überwiegend Schiffe deren Geschwindigkeit in einem großen Bereich

differiert, mit Verstellpropellelern ausgestattet. Hier zu gehören Fährschiffe und Feederschiffe (Containerverteilschiffe). Leistungsübertragungen bis 30.000 kW pro Propeller sind möglich. Bei sehr großen Seeschiffen, die tausende Seemeilen mit gleicher Geschwindigkeit zurücklegen, sind Festpropeller wirtschaftlicher.

Doch nun zurück zum Dieselmotor. Auch hier war der Krieg Motor einer rasanten Entwicklung. MAN baute bereits 1914 einen 12.000 PS starken Zweitakt-Motor für die Reichsmarine. Der Verbrauch wurde mit 214 g /PSH Dieselöl oder 291 g bei Schwerölbetrieb angegeben. Insbesondere im U-Bootbau waren leichte und leistungsfähige Motoren gefragt. Hier wurden Viertakt-Dieselmotoren verwendet. Die bis zu 3.000 PS starken Maschinen wogen allerdings immer noch 20 Kg pro PS, und somit fast sieben mal mehr als ein heutiger Schiffsdiesel.



Ein U-Boot-Motor von 1917
Quelle: MAN

Mit je vier U-Boot Dieselmotoren waren 1926 auch die ersten deutschen Motorpassagierschiffe der Reederei Hamburg-Süd ausgestattet. Jeweils zwei 1500 PS Motoren trieben über Getriebe die zwei Schraubewellen an.

Auch bei dieser technischen Errungenschaft war die Rüstungsindustrie treibende Kraft: Die Gasturbine wurde zuerst für schnelle Jagdflugzeuge entwickelt und von den Deutschen erstmals in der Messerschmitt Me 262, dem ersten Düsenjäger der Welt, eingesetzt. Da auch in Schiffen immer leistungsfähigeren Antriebsanlagen verlangt wurden, fand auch hier die Gasturbine

Verwendung. Als erstes Handelsschiff wurde der britische Tanker „Auris“ 1951 mit einer Gasturbine ausgestattet. In Westdeutschland baute man sieben Jahre später versuchsweise den Fischtrawler „Sagitta“ mit Gasturbinenantrieb. 1962 bekam das neugebaute ostdeutsche Urlauberschiff „Fritz Heckert“ neben zwei Dieselmotoren von 4.600 PS Gesamtleistung, zwei je 2.800 PS leistende Gasturbinen. Diese erfüllten jedoch nicht die Erwartungen und wurden nach zwei Reisen kaum noch eingesetzt. Einer der weltweit größten Gasturbinenantriebe wurde 1977 auf der Ostseefähre Finnjet installiert. Zwei Gasturbinen mit insgesamt 75.000 PS brachten das 215 Meter lange Schiff auf eine Reisegeschwindigkeit von 30 Knoten. Die erheblich gestiegenen Treibstoffkosten ließen den Gasturbinenantrieb jedoch schnell unwirtschaftlich werden. 270 g Diesel /PSH wurden von dem, gegenüber Schweröl mehr als doppelt so teuren, Brennstoff benötigt. 1994 wurde zusätzlich eine diesel-elektrische Antriebsanlage eingebaut, sodass bei dem geringeren Umlauf im Winter mit 18,5 Knoten Geschwindigkeit ohne Gasturbinen gefahren werden konnte. Die Ölkrisen der 1970er Jahre bedeutete das allgemeine Aus für den Einsatz von Gasturbinen in Handelsschiffen.

Exot unter den Schiffsantrieben ist die Kernenergie. Es sind nur zwei Handelsschiffe mit Kernreaktoren in Dienst gestellt worden – wenn man von den zehn russischen Atomeisbrechern einmal absieht. Erstes Schiff war die von 1962 bis 1970 betriebene US-Amerikanische „Savannah“. 1969 kam die deutsche „Otto Hahn“ hinzu. Sie wurde 1979 auf einen herkömmlichen Dieselmotorantrieb umgerüstet. Die Kernantriebsanlagen haben sich als zu teuer erwiesen. Außerdem waren sie Ende der 1970er Jahre politisch auf Handelsschiffen nicht mehr durchsetzbar. Im militärischen Bereich wird die Kernenergie auf Schiffen und U-Booten von einigen Staaten weiterhin eingesetzt. Deutschland gehört nicht dazu.

Heute setzt die Handelsschiffahrt auf den stetig weiterentwickelten Dieselmotor. Teilweise wird die erzeugte Energie mit Generatoren in Strom umgewandelt. Das hat

den Vorteil, dass mehrere Dieselmotoren nach Bedarf zu- oder abgeschaltet werden können. Somit ergibt sich ein optimaler Wirkungsgrad. Der eigentliche Antrieb erfolgt über Elektromotoren. Vielfach werden Fähren und Passagierschiffe, die mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten fahren, mit dieser Antriebsart ausgerüstet.



12 Zylinder-Schiffsdiesel der Firma MAN
Quelle: MAN

Großcontainerschiffe werden in der Regel mit langsamlaufenden Zweitakt-Motoren ausgerüstet. So leistet beispielsweise die Hauptmaschine der Maersk-E-Klasse 80.080 kW. Das sind 109.200 PS bei 104 Umdrehungen pro Minute. Dabei werden 125 g Schweröl /PSH verbraucht. Der Treibstoffverbrauch des Dieselmotors hat sich in den letzten einhundert Jahren, dank

des hohen Wirkungsgrades von 49 Prozent, halbiert. Dennoch braucht ein Schiff dieser Größe mit 157.000 Tonnen Tragfähigkeit bei 24 Knoten Reisegeschwindigkeit 330 Tonnen Treibstoff pro Tag. Zusätzlich fällt noch der Brennstoff für eine 8500 kW starke Dampfturbine und die vier Generatoren mit einer Gesamtleistung von 20.740 kW an. Mit der erzeugten Energie könnte Lübeck zu 70 Prozent versorgt werden – und das kommt alles von einem Schiff, das „so ganz nebenbei“ noch 14.770 Container befördern kann.



Der Propeller der „Emma Maersk“

Der Festpropeller der die gigantische Antriebsleistung ins Wasser überträgt hat 9,6 Meter Durchmesser und wiegt 131 Tonnen. Hergestellt werden diese Meisterwerke in Waren an der Müritz.

Burkhard Bange

Die Blickpunkte-Redaktion verabschiedet sich

Gerne haben wir jedes Jahr im Frühjahr und im Herbst für unsere Mitglieder die Vereinszeitung „Blickpunkte“ publiziert. In diesem Jahr ist es erstmalig zum zwanzigjährigen Bestehen unserer Gesellschaft eine Doppelausgabe geworden. Nur so war es möglich die gesamte Chronologie des Vereins – wenn auch kurz gefasst – in einer Ausgabe zusammenzufassen. Zusammen mit den Berichten aus dem Verein und den

gewohnten maritimen und kulturhistorischen Aufsätzen sind es dieses Mal 40 Seiten geworden. Es hat uns viel Freude bereitet, doch nun ist es Zeit für einen Wechsel.

Die Blickpunkte-Redaktion verabschiedet sich von ihren Lesern und wünscht dem neuen Team viel Erfolg bei der zukünftigen Gestaltung unserer Vereinszeitung.

*Henrik Lütke
Christine Seebing
Joachim Taupen
Burkhard Bange
Henrik Müller*

Neue Mitglieder – Herzlich willkommen

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

714	Vera Rindt	727	Martin Gollasch
715	Doris Ottke	728	Siegmond Dandek
716	Bernd Möller	729	Peter Gerstenberg
717	Ronja Kästner	730	Burkhard Rahn
718	Horst Flemming	731	Christian Gärtner
719	Gerhard Köpke	732	Mario Hinz
720	Burkhard Zessin	733	Heinz Bärsch
721	Horst Knak	734	Bente Parbs
722	Wolfgang Weber	735	Niclas Zelck
723	Rolf Dahlenburg	736	Ulf Sack
724	Bernd Salewski	737	Wolf-Dieter Hoheisel
725	Klaus Abel	738	Antje Müller
726	Marianne Dräger		

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

- 1) Der "**Blaue Turm**" Standort: Ecke An der Untertrave / Beckergrube
- 2) Die Kapelle "**Maria zum Stegel**" Standort: Ecke Mengstraße / Schüsselbuden
- 3) Das "**Innere Holstentor**" Standort: Ecke Holstenstraße / An der Obertrave
- 4) Das "**Äußere Holstentor**" Standort: Vor dem Platz der Holstentorhalle
- 5) Das "**Zweite äußere Holstentor**" Standort: Ecke Possehlstraße / Holstentorplatz
- 6) Das "**Innere Mühlentor**" Standort: Mühlenstraße / An der Mauer
- 7) Das "**Mittlere Mühlentor**" Standort: Gegenüber dem Kinopalast "Stadthalle"
- 8) Das "**Äußere Mühlentor**" Standort: Rechte Stadtseite der Mühlentorbrücke
- 9) Das "**Mittlere Burgtor**" Standort: Linke Stadtseite der Burgtorbrücke
- 10) Das "**Äußere Burgtor**" Standort: Linke Außenseite der Burgtorbrücke
- 11) Die "**St. Annen-Kirche**" Standort: Eingangsbereich im St. Annen-Museum
- 12) Die "**Burgkirche**" Standort: Am Eingang des Forums Burgkloster
- 13) **Hanseschiff-Werft:** Standort: Nördliche Wallhalbinsel
Kraweel "Lisa von Lübeck"
Schleppbarkasse "SW-2"

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 **Einzel- bzw. Familienmitglied**

(Jahresbeitrag € 35,- / Schüler, Stud., etc. € 17,50 / Familien € 60,- einschl. Kinder bis 16Lj.)

Herr / Frau

Name _____ Vorname _____

geb. am _____ Beruf _____

als **Körperschaftliches Mitglied** (Jahresbeitrag € 110,-)

Firma / Verein* _____

Branche _____ Ansprechpartner _____

Anschrift

Straße, Hausnummer _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ Email _____

* nichtzutreffendes streichen

Datum, Unterschrift

Einzugsermächtigung

Hiermit ermächtige/n ich / wir bis zum Widerruf die "**Gesellschaft Weltkulturgut
Hansestadt Lübeck** e.V." den Jahresmitgliedsbeitrag im Lastschriftverfahren in Höhe von
____,____ € von meinem / unserem Konto einzuziehen.

Kto-Inhaber _____ Kto.-Nr. _____

BLZ _____ Bank _____

Datum, Unterschrift

