

Blick-Punkte



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



Der alte Hansehafen

**Barkasse SW 2, ein Projekt des Vereins
Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e. V.**



Individuelle Barkassenfahrten

um Lübeck und in angrenzende Gewässer wie z. B. in den
Elbe-Lübeck-Kanal mit Schleuse, in die Trave Richtung Hamberge
oder in Richtung Travemünde.

Nähere Informationen im Werftbüro
April bis September Dienstag – Donnerstag von 9:00 bis 13:00 Uhr
Telefon Nr. 0451-798 27 40

Anmeldungen
direkt beim Projektleiter Barkasse, Herrn Wolfgang Hohlwein,
Telefon Nr. 0451-89 73 774
Mobil: 0152-52 76 17 76

Impressum: **Blick-Punkte**

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

Redaktion und Satz: Heike Scharje

Redaktionsmitgl.: Christa Adam, Hans Heuer

Anzeigen: Heino Scharje

Fotos: H.-J. Wulff, Hans Heuer

Heino Scharje

Druck: Buch- und Offsetdruckerei Taubert KG

Unsere Projekte

„Hanseschiff des 15. Jahrhunderts“ „Lisa von Lübeck“

Pflege und Instandhaltung eines
nachgebauten seetüchtigen
Handelsschiffes der Hansezeit

„Zeit-Punkte“ Schauvitrienen

Darstellung nicht mehr
vorhandener Bauwerke der
Stadtgeschichte in Modellen an
ihren ursprünglichen Standorten

„Lübsches Hansevolk“

Lebendige Darstellung des
Lebens in der Hansezeit durch
Gewandträger

„Schlepperbarkasse SW 2“

Erhalt und Betrieb
der letzten Werftbarkasse der
ehemaligen Schlichting-Werft,
Travemünde

„Zur Sache“

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

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

Wenn wir den Besucheransturm auch halbwegs erwartet hatten, so überraschte uns die persönliche Identifikation, die viele Besucher mit dem Hanseschiff verband. Nicht nur Lübecker gaben stolz zum Ausdruck, dass das Schiff aus ihrer Stadt kommt.

Auch bereits beim Hamburger Hafengeburtstag im Mai war es vielen Besuchern ein Bedürfnis zu erwähnen, dass sie auch in Schleswig-Holstein wohnen. Wenn es eines Beweises für die Schleswig-Holsteiner betreffend ihrer Kulturhauptstadt bedarf, so erscheint uns die vorstehende Aussage mehr als ausreichend.

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

*Prof. Dr. mult. Eike Lehmann
Vorsitzender*

Unsere diesjährige Ausfahrt zur Sail nach Den Helder

Am 12. Juni verlässt „Lisa von Lübeck“ die heimatlichen Gewässer um am maritimen Segler-Treffen Sail Den Helder teilzunehmen. Der Himmel ist bedeckt, die See leicht bewegt und die Fahrt geht anfangs nordwärts in Richtung Staberhuk auf Fehmarn. Am kommenden Tag erreichen wir die Holtenauer Schleuse und warten am Anker auf die Einlaufgenehmigung in den Nord-Ostsee-Kanal. Freitag früh gehen wir Anker auf und fahren weiter nach Büdelsdorf. Dort werden wir von unseren freundlichen Gastgebern, der Familie Ahlmann herzlichst empfangen.

Hier in Büdelsdorf erwartet die Crew der „Lisa“ ein kulturelles Wochenende im Rahmen der alljährlichen NORD ART, gefüllt mit einem Rundgang durch die Ausstellung und musikalischen Darbietungen. Die Besatzung möchte sich für dieses Wochenende herzlichst bei der Familie Ahlmann bedanken. Am Montag hatte die Firma ACO noch zu einem kleinen Empfang an Bord gebeten.

Kurz darauf verlässt die Lisa den angenehmen Liegeplatz und fährt nun weiter ihrem Ziel entgegen. Das Wetter ist hervorragend und die sommerlichen Temperaturen laden zur Seefahrt ein. Ohne Zwischenfälle erreichen wir die Schleusen in Brunsbüttel und weiter geht es elbawärts der Nordsee entgegen. Der nächste Morgen begann, wie der Vortag endete. Der Wind drehte auf Nordost mit vier Windstärken, ideal die Segel zu setzen. Mit einer Geschwindigkeit von über sechs Knoten flogen wir in Richtung Westen. Da unser westlicher Kurs und der Wind lange Bestand hatte, konnten wir lange unter Segel fahren.

Während des nächsten Tages schlief der Wind ein, die Sichtverhältnisse verschlechterten sich, zusätzlich kämpften wir gegen die Tide, und so mussten wir den Rest der Reise mit Hilfe der Maschine fortsetzen. Abends um etwa 20.00 Uhr erreichten wir die Reede von Den Helder. Die Verkehrsleitzentrale teilte uns unseren Ankerplatz zu und wir verbrachten die

Nacht mit anderen großen Seglern am Anker. Unsere Ankerwache hielt die Augen auf, denn dort auf Reede lief ein starker Strom.



Das Programm für den Donnerstag sah zuerst die Umrundung des niederländischen Königs Willem Alexander mit seinem Schiff um die am Anker liegenden Windjammern vor, danach sollten die Schiffe mit Lotsenassistentz in den Hafen gebracht werden.



Dann aber gegen 14.00 Uhr passierte dieses ungeahnte Unglück, die russische „Sedov“ war „Anker auf“ gegangen und wollte uns wohl an unserer Backbordseite passieren. Aber ein eingeleitetes Backbordmanöver der „Sedov“ führte zu einer Kollision mit unserem Vorkastell und Bugspriet. Man hörte dann nur noch ein schreckliches Bersten des Holzes und die laute Aufforderung der Schiffsleitung an die Crew das Vorschiff zu verlassen. Das Bugspriet war gebrochen, das Vorkastell beschädigt und das Deck angehoben. Die holländischen Sicherungskräfte waren sofort zur Stelle und erkundigten sich ob Mannschaftsmitglieder verletzt worden sind, das Schiff im Unterwasserschiff beschädigt und Wasser ins Schiff läuft. Zum Glück kam Niemand zu Schaden. Durch den Aufprall wurde die „Lisa“ von seiner ursprünglichen Ankerposition versetzt. Unsere Takelagen hatten sich miteinander verhakt, nach etwa einer halben Stunde konnte sich die „Sedov“ wieder von uns lösen. Darauf sicherte unsere Crew die beschädigten Teile, wie den Bugspriet und den Fockmast.

Wettermäßig stand die „Sail Den Helder“ unter keinem guten Stern. Es war sehr kühl, regnete häufig und es wehte ein heftiger Südwestwind. Dementsprechend hielt sich die Besucherzahl an allen Tagen in Grenzen. Dazu kam, dass der Liegeplatz der „Lisa“ an einer hohen Pier lag, sodass wegen der ausgesprochen steilen Gangway keine Besucher an Bord gelassen werden konnten. „Open Ship“ war deshalb nicht möglich.

Die Besatzung nutzte die Zeit, um die sichtbaren Kollisionsschäden so gut wie möglich zu beseitigen. Lose Holzteile wurden abgesägt, der gebrochene Klüverbaum mit Taljen einigermäßen gerade gezogen und zur Entlastung des Fockmastes wurde die Rah mitsamt Segel an Deck gefiert und seefest verzurrt.

Endlich, am letzten Tag schien die Sonne. Dafür hatte der Wind noch mal zugelegt und alle kleineren Schiffe, darunter auch die „Lisa“ konnten an der Auslaufparade nicht teilnehmen, weil die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 6 kn gegen den Wind und die Strö-



mung nicht zu halten war. Schade für die mit viel Aufwand und großem Engagement geplante Veranstaltung „Sail Den Helder“, zu der so viele stolze Windjammer gekommen waren. So machten wir uns also am Sonntagnachmittag auf die Rückreise. Nachdem wir die Enge zwischen der Insel Texel und dem Festland gegen Wind und Strömung mit 2-3 kn Höchstfahrt endlich überwunden hatten, konnten wir am nächsten Morgen Segel setzen und dann folgte ein sehr schöner langer und ruhiger Segeltörn bis kurz vor Cuxhaven.

Auch in der Ostsee erwartete uns zunächst gutes Segelwetter, bis wir in der letzten Nacht von einer heftigen Bö überrascht wurden und in aller Eile das Segel bergen mussten.

In Deutschland, besonders in unserem Heimathafen Lübeck, hatte sich die Nachricht von der „Attacke“ der „Sedov“ auf die „Lisa“ natürlich längst verbreitet und so erwartete uns beim Einlaufen am 26. Juni morgens um 09.30 Uhr ein ungewöhnliches Aufgebot von Presse und sogar Fernsehen. Aber bereits beim Festmachen konnte man den Gesichtern die Enttäuschung ansehen, dass von dem Schaden kaum etwas zu erkennen war. Trotzdem machte man sich mit Riesen-Objektiven auf die Jagd nach gebrochenem Holz und Splintern.

Damit war eine ereignisreiche Fahrt zu einem guten Ende gekommen. Für die Mitglieder ist es wichtig, niemand wurde verletzt, das Schiff konnte weiterhin fahren und wird im Oktober in Svendborg repariert.

*Hinfahrt Hans Heuer
Heimfahrt Peter Hecht*

Feste Termine und Allgemeines

Wiederkehrende Termine

Zur Information für die vielen Mitglieder unseres Vereins, die vielleicht gerne aktiv tätig sein möchten, erfolgt hier eine Terminübersicht.

Stammtisch an der Planke

Jeden ersten Donnerstag im Monat, wenn die Lisa an ihrem Liegeplatz liegt, findet auf dem Schiff ein Treffen statt, zu dem auch Gäste herzlich willkommen sind.

Beginn 17.30 Uhr Ende 19.30 Uhr

Weitere Termine des Jahres

27. Nov. Jahresessen
Separate Einladung erfolgt.

Am 1. und 2. Advent

Adventskaffee auf der Lisa
Separate Einladung erfolgt.

Außerhalb der Fahrseason und im Sommer, wenn die Lisa im Heimathafen liegt, wird dienstags und mittwochs zur Überholung des Schiffes dort fleißig gearbeitet.

Wer Lust hat, mitzumachen, kann sich bei folgenden Mitgliedern melden:

Horst Ramczyk Tel. 0451-96 92 264

Heino Schmarje Tel. 0451-396 397

Die Redaktion würde es begrüßen, wenn Vereinsmitglieder Erlebtes oder Interessantes aus dem Vereinsleben verfassen und der Redaktion für einen Artikel zur Verfügung stellen.

Folgende Redaktionsmitglieder nehmen Anregungen gerne entgegen:

Christa Adam Tel. 0451-28 22 33

Hans Heuer Tel. 0451-58 53 19 42

Heike Schmarje Tel. 0451-396 397

Das Hansevolk trifft sich an jedem zweiten Donnerstag im Monat um 18.30 Uhr auf der Werft.

Werbung in eigener Sache

Unser Verein betreibt einen Shop mit Artikeln, die für unsere „Lisa“ werben. So z.B. Gläser mit eingeschliffenem Lisa-Motiv, Filme, die über den Bau der Lisa bzw. über die Höhepunkte der Bauzeit berichten.

T-Shirts usw., gut geeignet zum Verschenken. Interessenten können sich bei Elisabeth Pose melden, Tel. 0451-86 38 69.

Liebe Mitglieder

Um die Kommunikation innerhalb des Vereins zu erleichtern, würden wir uns freuen, wenn alle Inhaber einer E-Mail-Adresse diese dem Verein bekannt geben und zwar an folgende E-Mail-Adresse

Info@lisa-von-luebeck.info

Wichtige Info

Mit Wirkung vom 01.02.2014 wird das internationale Zahlungssystem – SEPA – verbindlich eingeführt. Zu diesem Zeitpunkt verlieren die bisherigen Kontonummern und Bankleitzahlen ihre Gültigkeit. Im Zahlungsverkehr sind dann ausschließlich die IBAN und der BIC zu verwenden, die bereits heute auf den Kontoauszügen und der Sparkassen-Card abgedruckt sind.

Die der Gesellschaft Weltkulturgut vorliegenden Einzugsermächtigungen behalten jedoch ihre Gültigkeit. Die darauf angegebenen Kontoverbindungen werden durch die Geldinstitute umgewandelt. Die Einzugsermächtigung erhält dann die Bezeichnung SEPA-Lastschriftmandat. Die Mitgliedsbeiträge für das Jahr 2014 werden am 01.03.2014 eingezogen.

Auf den entsprechenden Belegen erscheint dann die Mandatsreferenz (Mitgliedsnummer) und die unserer Gesellschaft zugeteilte Gläubiger-ID

DE 42 ZZZ00000177402.

Unser Vereinskonto hat dann die IBAN DE 63 2305 0101 00010092 40, der BIC lautet

NOLADE 21 SPL

Für die Mitglieder ergibt sich keine Änderung.

Catering LENSCHOW

GROSSKÜCHE · ESSEN-SERVICE

Wir kochen für jung und alt, für jeden Anlass.
Für Kitas, Schulen, Kirchengemeinden und
soziale Einrichtungen.

Selbstverständlich kocht unsere Gourmetküche
auch für Ihre besondere Feier,
z.B. Kindtaufe, Konfirmationen,
Geburtstagsfeier, Hochzeitsfeier, Jubiläen oder
Betriebsfeiern jeglicher Art.

Unsere Küche kocht auch für Ihre Feier an
Sonn- und Feiertagen.

Lassen Sie sich von unserem
Catering Lenschow-Team gerne beraten,
oder informieren Sie sich
auf unserer Homepage.

Ringstraße 24 | 23923 Selmsdorf-Schlutup
Tel.: 03 88 23 / 539 90 | Fax: 03 88 23 / 53 99 29
www.lenschow-catering.de

Trainingsfahrt zum Saisonbeginn 2013

Auch in diesem Jahr begann die Saison wieder mit einer Trainingsfahrt für die Besatzung.

Warum muss das eigentlich immer wieder sein? Wir sind doch schon seit vielen Jahren gut aufeinander eingespielt! Im Grunde verfolgt diese Ausbildungsfahrt zwei Ziele:

Erstens: Überprüfung des gesamten Schiffes. Hat die „Lisa“ den Winter gut überstanden? Funktionieren Technik und Elektronik ordnungsgemäß? Sind die Segel richtig angeschlagen (denn sie verbringen den Winter immer witterungsgeschützt im Hafenschuppen) und haben alle Tampen ihre richtige und ordnungsgemäße Position?

Und zweitens: Ist die Besatzung noch fit? Kennen alle noch ihre Aufgaben und den Ablauf der Segel- und Notmanöver?

Der erste Punkt ist meistens schnell abgehakt, denn der Winter wurde von allen fleißig genutzt, um die Technik und Elektronik zu warten und zu pflegen. Und was die Segel betrifft, so steht seit Jahren zuverlässig und pünktlich unser Segelmacher Jürgen Hansen bereit, um das Anschlagen mit uns durchzuführen und zu überwachen.



Der zweite Punkt benötigt da schon etwas mehr Aufwand, denn, wie formulierte es eine Reporterin der LN online so treffend: Die Besatzung muss aus dem Winterschlaf geweckt werden! Dazu kommt, dass sich glücklicherweise oft im Laufe des Winters der eine oder andere Neue einfindet, der sich in die Besatzung einbringen möchte. Auch hierfür ist dann einiges an Training erforderlich.

So wurde rechtzeitig die 17. Kalenderwoche als Termin angesetzt, doch wegen des nicht enden wollenden Winters konnten die Vorbereitungen erst unmittelbar vor dem Termin unter großem Zeitdruck abgeschlossen werden.

Planmäßig und pünktlich ging es also am 23. April um 09:30 Uhr durch die Eric-Warburg-Brücke. Während der eineinhalbstündigen Trave-Fahrt wurde die Technik überprüft und für gut befunden und auch die Rudergänger hatten nichts verlernt. Das Wetter allerdings war nicht so ganz nach unserem Geschmack: Es war saukalt und der Wind blies recht kräftig mit Stärke 6 aus Südwest. Dennoch klappte das Setzen der Fock in der Travemünder Siechenbucht problemlos und kurz danach, immer noch in Travemünde, wurde auch das Großsegel gesetzt. Also ein toller Anfang. Winterschlaf schon überwunden?

Nach kurzer Mittagspause vor Anker ging es dann am Nachmittag weiter: Segel bergen, Segel setzen, reffen des Großsegels, Halse, und das ganze nochmal. Es war zwar immer noch recht kalt, aber keiner hatte Zeit zum frieren. Zur großen Freude unseres Vorsitzenden Prof. Lehmann wurde auch der sonst recht stiefmütterlich behandelte Besan gesetzt und in die Manöver einbezogen. Als wir dann nach 17 Uhr in Travemünde festmachten, waren doch alle leicht geschafft. Das merkte man besonders an dem recht kurzen abendlichen Beisammensein vor dem Schlafengehen.

Am nächsten Morgen überraschte uns zunächst die Wasserschutzpolizei mit einer Kontrolle der Schiffspapiere. Aber der von Kapitän Dieter Baars vorbildlich geführte Dokumentenordner war im Nu durchgearbeitet und die Beamten gingen nach kurzer Zeit und ohne Beanstandungen wieder von Bord.

Doch wir hatten für diesen Tag auch geladene Gäste an Bord: Zwei Redakteure und ein Fotograf der Lübecker Nachrichten, die über unsere Trainingsfahrt berichten wollten.

Das Wetter hatte sich deutlich gebessert: Es war nicht mehr so kalt, der Wind hatte nachgelassen und die Sonne schien strahlend von einem fast wolkenlosen Himmel. Fotograf und Video-Reporterin waren, zumindest von den Lichtverhältnissen, schon hellauf begeistert, bevor es überhaupt losging.

Der Tag wurde dann ein voller Erfolg. Bei leicht auffrischender Brise klappten alle Segelmanöver tadellos, die Reporter fragten, interviewten, filmten und fotografierten was das Zeug hielt und ließen sich für tolle Großaufnahmen im Schlauchboot um das Schiff fahren.



Am Nachmittag standen noch einige „Mann-über-Bord“-Manöver auf dem Programm und dann ging es schon um 15 Uhr zurück nach Travemünde. Bereits am Morgen war das erste (und einzige) technische Problem aufgetreten: Bugstrahlruder defekt! Das Anlegemanöver gelang zwar ohne Schwierigkeiten, aber bei solchen Gelegenheiten merkt man doch, wie hilfreich die moderne Technik sein kann.

Das Reporterteam ging gleich nach dem Einlaufen von Bord und am Wochenende erschienen ein ausführlicher Bericht in den Lübecker Nachrichten, sowie eine gelungene

Video-Reportage auf LN-online. Für uns war der Tag aber noch nicht zu Ende, denn es stand noch „Feuer im Schiff“ auf dem Programm. Dazu hatte unser Feuerlösch-Experte Manfred Bucko wieder zwei kurze Übungen vorbereitet, deren Ziel es war, einen Kojenbrand im Laderaum zu löschen und eine verletzte Person von dort zu bergen. Ein ganz wichtiges Übungsvorhaben, wie uns allen bewusst ist. Für einen Teil der Besatzung war die Trainingsfahrt damit beendet. Am dritten und vierten Tag sollte dasselbe Programm mit einer anderen Teilbesatzung durchgeführt werden. Auch am dritten Tag war uns das Wetter wohlgesonnen und alle Programmpunkte konnten abgehakt werden.

Der letzte Morgen brachte dann wieder eine neue Wettervariante: Windstille und Nebel!

Na ja, die Segelmanöver waren am Vortag trainiert worden und „Mann über Bord“ musste schließlich auch im Nebel klappen. Eine echte Herausforderung für die Ausgucks, den Rettungsring im Auge zu behalten.

Nach diesen vier Tagen waren wir uns alle einig, dass der Winterschlaf beendet ist und das Training uns wieder fit für die Sommersaison gemacht hat.

Für die Rückfahrt auf der Trave hielt das Wetter eine weitere Variante bereit: Heftiger Regen und wieder kalte Temperaturen!

Nach dem Festmachen in Lübeck waren wir dann alle so nass und durchgefroren, dass wir nur noch nach Hause wollten und so wurde einstimmig beschlossen, das obligatorische Einlaufbier auf einen anderen Tag zu verschieben. Ein ausgesprochen seltener Entschluss!

Peter Hecht

BESTATTUNGS-VORSORGE

schäfer & co
Bestattungsgesellschaft

23552 Lübeck · Balauerföhr 9
Tel. 79 81 00 · Fax 7 27 77
www.schaefer-co.de

BESTÄTTER
VOM HANDWERK GEPRÜFT

Das Porträt



Heute Ewald Evert

Ewald Evert wurde am 1. Mai 1935 in Lübeck geboren. Er wuchs zusammen mit 2 Brüdern auf und besuchte die Klosterhof Schule in Lübeck.

1950 kam er in die Lehre als Maurer und Betonbauer. Er arbeitete in Lübeck, 14 Jahre lang in Borken/Westfalen und Berlin, leitete als Polier große Bauten.

1951 lernte er seine Frau Gisela kennen, sie heirateten 1956 und bekamen fünf Kinder, zwei Söhne und drei Töchter. Ein Schicksalsschlag nahm ihnen eine Tochter im Alter von 16 Jahren. Inzwischen haben Ewald und Gisela zwölf Enkel und fünf Urenkel.

Nachdem er Rentner geworden war wurde Ewald im Juni 2004 Mitglied in unserem Verein. Auch seine Frau Gisela wurde Mitglied und half ein paar Jahre im Service. Zunächst war er als Deckshand an Bord der Lisa, eingeteilt am Steuerbordhals des Großsegels, welches er sich auch heute noch nicht aus der Hand nehmen lässt.

Schon bald begann Ewald sein Hobby, das Kochen, an Bord auszuüben. Die Mannschaft schätzt seine deftige Hausmannskost. Ein oft gehörter Spruch an Bord: „Bei Ewald gibt es keine versteckten Fette“. Das gute Essen ist auch ein Ausgleich bei anstrengenden Langfahrten, es trägt in erheblichem Maße zur Zufriedenheit der Mannschaft bei.

Nicht umsonst heißt es in der Seefahrt: Der Koch ist nach dem Kapitän der wichtigste Mann an Bord.

In punkto Pünktlichkeit versteht Ewald keinen Spaß, steht das Essen auf dem Tisch schallt es über Bord: „Kommt ton Eeten oder ick smiet dat över Bord.“

Stillsitzen ist nicht Ewalds Sache. Außer seinem großen Engagement für unseren Verein ist er für seine ehemalige Firma heute noch in der Hausverwaltung tätig. Sein Schrebergarten hält ihn auch in Trab und seine Hobbys Skat und das Kochen für die ganze Familie übt er gerne aus.

Wir wünschen uns, dass Ewald noch lange auf der Lisa von Lübeck mitfahren kann!

Christa Adam

Unsere Vitrinen

Unter großer Anteilnahme der Bevölkerung und im Beisein der Stadtpräsidentin Frau Schopenhauer, sowie der Geschäftsführerin Frau Gregersen wurden im Spätherbst letzten Jahres die Schaukästen mit Beleuchtung der Öffentlichkeit wieder zurückgegeben.

Mit dieser Maßnahme erhofften wir uns die Schäden zu reduzieren. Das Glück war uns nicht so hold, denn im August traf es eines der "Mühlentor" Vitrinen. Sehen wir es positiv, im Rückblick auf die vergangenen Jahre, ist eine Verringerung der Schäden eingetreten. Trotzdem sollten wir nicht ruhen, ein wachsames Auge zu haben, damit auch alle Betrachter und Freunde den Anblick auf die Modelle weiterhin genießen können. Da in den kalten Monaten die Vitrinen von innen beschlugen, wurden jetzt Be- und Entlüftungsöffnungen installiert.

Die letzte Vitrine ohne Beleuchtung, das "Äußere Burgtor", wollen wir noch in diesem Herbst mit Sonnenkollektoren ausstatten und beleuchten. Auf diesem Standort haben die Stadtwerke wegen der Panzersperren keine Genehmigung zum Graben und Arbeiten von der Stadt erhalten. Unser Dank gilt den Paten und Betreuern für die Arbeiten und Sauberkeit in und an den Vitrinen.

Die Paten: Elisabeth Pose, Jochen Harder, Heinz-Jürgen Knoche, Dietrich Kendziora.

Was war los im Verein?

Crew-Wechsel Barkasse. Als im Sommer 2012 unser Projektleiter Günter Köpke von seinem Amt zurücktrat, wurde mir vom Vorstand der Vorschlag unterbreitet, seine Aufgaben zu übernehmen und das Projekt weiter zu führen. Nach meiner Zusage stellte sich Manfred Skambracks an meine Seite, um speziell den technischen Bereich mit seinen anfallenden Arbeiten zu übernehmen. Manfred ist lange als Leiter der Maschinenanlage zur See gefahren und besitzt somit die besten Voraussetzungen für diese Anforderungen. Dank seiner Fähigkeiten gelang es uns, die Barkasse in kürzester Zeit auf einen guten und verlässlichen technischen Zustand zu bringen. So wurden Bilge und Tanks gereinigt, etliche Rohrleitungen und Verbindungen ausgewechselt, eine neue Bilgenlenzpumpe sowie ein Batterieladegerät fest installiert. Weiterhin konnten wir einen unabhängigen elektrischen Landanschluss installieren. Im Verlauf einer Probefahrt wurde der gesamte technische Bereich überprüft und für gut befunden. Sogar das WC kann wieder benutzt werden.



Der neue Liegeplatz ist jetzt am Behnkai hinter der großen Schwester „Lisa“. So können in den Wintermonaten mit Hilfe der gesamten „Lisa-Crew“ Maler- und sonstige Verschönerungsarbeiten durchgeführt werden. Nun erstrahlt die Barkasse in alter Schönheit und wird hoffentlich viele Fahrgäste in der Sommersaison durch Lübecker Gewässer schippern.

Max (Wolfgang) Hohlwein

Wechsel der Zinkanoden. Neben der üblichen Winterüberholung mussten in diesem Jahr wieder die Zinkanoden gewechselt werden. Die Anoden nutzen während der Liegezeit an der Stahlspundwand besonders schnell ab. In den Jahren, in denen die Lisa nicht ins Dock geht, lassen sich die Anoden nur durch einen Taucher kontrollieren und wechseln. In diesem Frühjahr war es wieder so weit. Die Taucher der Berufsfeuerwehr haben uns als Tauchübung einige Anoden ausgetauscht. Für die weiteren musste die Taucherfirma Hock eingreifen, was natürlich mit Kosten verbunden war. Sie nicht zu wechseln würde Schaden an Bugstrahler, Propeller und Kühler anrichten, und das wäre noch teuer.

Danke den Stiftungen. Auf diesem Wege möchten wir der „Lisa-Dräger-Stiftung“ dafür danken, dass die Kosten für die Schiffsbatterien, das Funkgerät sowie den Adler im neuen Segel übernommen wurden. Wie man uns sagte, freut sich die Stiftung, wenn sie der Lisa auf diesem Wege helfen kann. Auch der „Marianne-Dräger-Stiftung in der Bürgerstiftung Storman“ danken wir ganz herzlich für namhafte Beträge an unseren Verein. Marianne Dräger ist in die Fußstapfen ihrer Mutter getreten. Sie stiftet nicht nur gerne für unseren Verein, sondern sorgt sich auch spontan um das Wohlergehen der Aktiven. Letztes Beispiel: sie bestellte Suppe für die ehrenamtlichen Mitarbeiter am Havarieschaden. Danke Marianne.

Notreparatur. Nach der Havarie der Lisa mit der Sedov gab es folgende Überlegung: Entweder fallen die gebuchten Termine aus und die Versicherung zahlt eine Ausfallentschädigung oder es erfolgt eine Notreparatur, um die gebuchten Fahrten durchführen zu können. In Absprache mit der Versicherung hat der Vorstand sich für die letztere Version entschieden. So hat sich eine Gruppe gebildet, die unter der Leitung von Heino Schmarje diese Arbeiten ausführt. Sogar die Jugendlichen der Jugendbauhütte sind mit Eifer dabei.



Weil der Förster kurzfristig einen passenden Baum zur Verfügung hatte, wird der neue Klüverbaum noch in unserer Werkstatt gefertigt und anschließend montiert.

Im Oktober wird das Schiff dann endgültig auf einer dänischen Werft repariert.

16. Koggendisch in Torgelow am 20. 04.13

Der Vormann der Internationalen Koggen-Companie Dieter Wilhelmi hat die Mitgliedsvereine zum Treffen nach Torgelow geladen. Zweimal im Jahr findet ein solches Treffen statt. Alle waren angereist und hatten den weiten Weg nach Vorpommern nicht gescheut. Die Mitglieder der schwedischen Koggen Tvekamp af Elbogen waren mit einer großen Delegation angereist, Sies Hoogeveen und Jan Boerhof von Kamper Kogge sowie die deutschen Vertreter aus Bremen, Bremerhaven, Kiel und Wismar seien nicht unerwähnt. Wolfgang Schubert, Gastgeber und Vorsitzender der Historischen Werkstätten begrüßt uns herzlich. Anschließend übernahm Dieter Wilhelmi das Wort und dankte allen Mitgliedern für ihr Kommen.

Hauptpunkt dieses Treffens war der Internationale Hansetag im Mai 2014 in Lübeck. Alle beteiligten Vereine waren brennend interessiert und wollten wissen, ob sie die Kosten, die sie vorstrecken auch von den Lübecker Veranstaltern erstattet bekommen. Da die Vereine gemeinnützig sind, hat keiner große Geldrücklagen für die weite Anreis. Man brachte

zum Ausdruck, ohne finanzielle Unterstützung seitens der Stadt Lübeck würde kein Schiff am Hansetag teilnehmen. Dieter Wilhelmi und unser Vorsitzender Eike Lehmann sind aktiv mit LTM im Gespräch um für alle eine Lösung zu finden. Weiterhin stellten die Koggen ihre Pläne für das Jahr 2013 vor. Einige Schiffe haben sich lose vereinbart zu einer Geschwaderfahrt von Wismar zur Hanse Sail in Rostock im August 2013.

Um die Mittagszeit wurden wir vom Gastgeber zu einer reichlichen Mahlzeit eingeladen. Da die Torgelower ebenfalls eine Kogge bauen, führten die Gastgeber uns zum Bauplatz. Es ist noch einiges zu tun, aber man will das Schiff im nächsten Jahr zu Wasser bringen und 2015 fertig stellen. Angegliedert an den Bauplatz ist das Ukränenland, eine Rekonstruktion eines slawischen Dorfes des frühen Mittelalters, sehr interessant und sehenswert.



Am späten Nachmittag gab es noch Kaffee und Kuchen, in dieser Zeit begrüßte uns der Bürgermeister der Stadt Herr Ralf Gottschalk. Die Heimreise war dann nicht mehr weit.

Hans Heuer

Am 1. Mai wurde, wie schon in 2012, ein Tag der offenen Tür veranstaltet. Die „Lisa“ und der ehemalige Kantinenraum mit den Modellen konnte besichtigt werden. An Bord der „Lisa“ gab es Kaffee und Kuchen sowie vor Ort gebackene Waffeln. Viele Gäste nutzten das schöne Wetter, um an Bord der Lisa gemütlich Kaffee zu trinken.

SCHAFFRAN



Wir liefern für Schiffsantriebe:

- Komplette Wellenanlagen
- Festpropeller jeder Bauart
- Verstellpropeller

Kundendienst:



- Schnelle und sorgfältige Reparatur aller Fabrikate
- Verstellpropeller, Reparatur und Service
- Beratung bei Fragen von Ummotorisierungen, Schiffsänderungen usw.
- Abholung und Rücktransport zu reparierender oder beschädigter Propeller auf Anforderung
- Allgemeiner Maschinenbau
- Dreharbeiten bis 16 m Länge und Bohrwerksarbeiten

SCHAFFRAN PROPELLER + SERVICE GmbH

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

REPARATURWERKSTATT HAMBURG

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

E-Mail: info@schaffran-propeller.de · Internet: www.schaffran-propeller.de

Holzschiffbau in der Hansestadt Lübeck, Teil 1

Einleitung

Obwohl der Schiffbau in der Hansestadt Lübeck eine sehr lange, bis weit in die Zeit der Hanse zurückreichende Tradition hat, ist er, nach der Insolvenz der letzten noch im (See-) Schiffbau tätigen Flender Werft AG (2002), wohl für immer als erloschen zu betrachten. Eine aufgrund der langen Schiffbautradition naheliegende Vermutung, aus jener Zeit würden sicherlich eine Vielzahl von wichtigen Dokumenten der in Lübeck erbauten Schiffe alle Zeitläufe überstanden haben, lässt sich bisher nicht bestätigen. Erst mit der am Beginn des 19. Jahrhunderts einsetzenden Industrialisierung, d. h. mit dem Wechsel von der handwerklichen zur industriellen Fertigung entstanden eine Vielzahl von technischen Dokumenten zum Bau der Schiffe, die heute uns ein genaues Bild des Schiffbaus vor knapp 200 Jahren ermöglichen. Ein Beispiel hierfür sind die Vorlegeblätter für Schiffbauer von Klawitter aus dem Jahr 1835.

Es gab auch keine Werften im heutigen Sinne. Die damaligen Schiffszimmermeister waren in Zünften organisiert in denen das Wissen des Schiffbaus direkt vom Vater auf seine Söhne übertragen wurde. Der langsame Wandel dieser alten Verhältnisse, sollte sich mit der Auflösung der Zünfte und der Gründung der ersten Schiffbauschule in Preußen, in Stettin-Grabow, vollziehen. Die damaligen hölzernen Seeschiffe wurden also an günstig gelegenen Uferplätzen, sogenannten Schiffbauplätzen, erbaut.

Häufig wurden diese auch von mehreren Schiffszimmermeistern parallel oder nacheinander – je nach Größe des Platzes bzw. der Auftragslage – belegt. Nicht selten dienten sie auch nur zum Bau eines einzigen Schiffes. In Lübeck stellte der Senat die Bauplätze zur Verfügung. Ab dem 15. Jahrhundert wurden diese Plätze Lastadie genannt. Das Wort Lastadie stammt von lat. lastadium und bedeutet so viel wie Lagerplatz.



Erste Ausbildungsstätte für Schiffbauer in Preußen (Deutschland), in Stettin-Grabow.

Links der Schnürbodenschuppen rechts das Hauptgebäude, davor das Observatorium der Seefahrtsschule, erbaut 1845/47.

Der Schiffbau in der späten Hansezeit

Gemäß der hansischen Schiffbaupolitik war es verboten, den Bau von Schiffen für „Nicht-hansen“ auszuführen, denn die hansische Gewerbepolitik stand ganz unter den Interessen der Kaufmannschaft, die mit dem Bau von

BUCH- UND

OFFSETDRUCKEREI

DIGITALDRUCK

GROSSFORMATDRUCK

BANNERDRUCK

LAYOUT & SATZ

PAPIERVERARBEITUNG

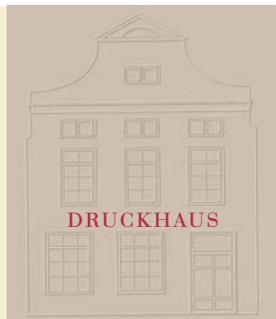
T_D
TAUBERT^{KG}

23552 Lübeck - Dankwartsgrube 13

Tel. 0451 / 7 71 82

Fax 0451 / 70 68 15

info@druckerei-taubert.com



Schiffen für mögliche Konkurrenten eine wesentliche Benachteiligung sahen, was den Rat aber nicht hinderte auch Schiffe an fremde Mächte zu veräußern. Daher nahm der Rat in Ordnungen und Dekreten (Verordnung/Verfügung) einen entscheidenden Einfluss auf den Schiffbau in Lübeck.

Bis in die zweite Hälfte des 16. Jahrhunderts änderte sich in der allgemeinen Entwicklung des Schiffbaus nur wenig, denn die Schiffe wurden „nur“ größer, um den steigenden Anforderungen nach Getreide und Rohstoffe nachkommen zu können.

Im 16. und 17. Jahrhundert traten zunehmend Schwierigkeiten auf, die Versorgung von Holz, vor allem Eichenholz, sicherzustellen. Welches nicht nur eine Folge der größer werdenden Flotten, sondern fehlender systematischer Forstwirtschaft!

Außerdem hing das Know-how, sprich der Stand der Schiffbautechnik, zu jenen Zeiten vollständig vom Können und der Erfahrung des jeweiligen Schiffszimmermeisters ab. Zu Problemen konnte es jedoch kommen, wenn keine tüchtigen Meister vorhanden waren.

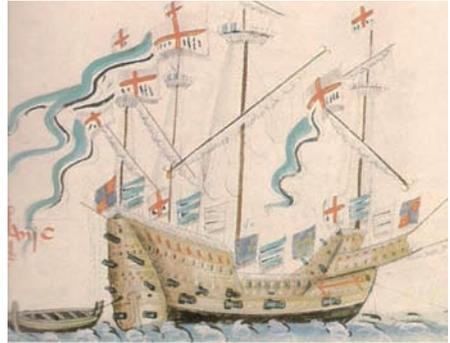
Ein Meisterstück war im 16. Jahrhundert nicht vorgesehen. Es genügte, wenn der Schiffszimmermann von den Älterleuten der Schiffer und Schiffszimmerleuten für einen Meister tüchtig erkannt worden war. Dagegen waren um die Mitte des 17. Jahrhunderts, die Anforderungen um Schiffbaumeister zu werden, wesentlich erhöht worden. Ende des 17. Jahrhunderts war Lübeck neben Danzig der größte Schiffbauplatz in der Ostsee².

Über die Anzahl der in Lübeck erbauten Schiffe dieser Zeit gibt es allerdings keine verlässlichen Angaben, denn neben den Lastadie-Büchern (mit mindestens 2450 Schiffen), gibt es jeweils auch eine Liste aus der Dröge, ein Platz ursprünglich zum Teeren und trocknen (Niederdeutsch/Plattdeutsch: drögen) der (Schiffs-)Täue, später ein Arsenal für Schiffbaumaterialien und der Kämmerei (Finanzverwaltung). Diese stimmen jedoch nicht überein.

Die zweifellos bedeutendsten Schiffe, die im Mittelalter in Lübeck gebaut worden sind

waren die SALVATOR, die JESUS VON LÜBECK und die ADLER VON LÜBECK. Schiffe die sowohl als Handels- bzw. als Kriegsschiffe eingesetzt wurden.

Sowohl die JESUS VON LÜBECK³ als auch der ADLER VON LÜBECK sind in der Literatur ausführlich beschrieben⁴.

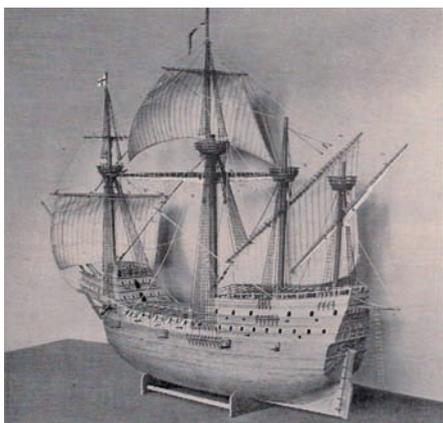


JESUS VON LÜBECK nach einem Bild der Anthony Anthony Roll von 1546⁵

Die Karacken SALVATOR und JESUS VON LÜBECK haben insofern internationale Geschichte geschrieben, weil diese ca. 1544 von dem englischen König Heinrich VIII gekauft worden sind und nach diesen Vorbildern dann ähnliche Schiffe in England gebaut wurden. So ist die kürzlich als Wrack gefundene MARY ROSE als ein solcher Nachbau der Lübecker Schiffe anzusehen, sodass wir uns einen guten Einblick auch in die Details des damaligen Holzschiffbaus in Lübeck machen können.

Die Länge zwischen den Loten wird von Reinhardt mit etwa 140 ft = 42,67 m und die Breite auf Spanten mit 40 ft = 12,20 m und die Raumbreite mit 20 ft = 6,10 m angegeben und deckt sich mit den Angaben von Clowes⁶.

Die JESUS VON LÜBECK soll eine Ladekapazität von 700 tons a 1189kg und ein Leerschiffsgewicht von ca. 765 t besessen haben, was nach heutiger Rechnung etwa 1600 t Displacement bedeutet. Das Schiff ist in mehreren Kampfeinsätzen gegen die Spanier erwähnt und ist 1568 in Westindien aufgegeben worden.



*Modell der Karacke JESUS VON LÜBECK,
rekonstruiert von Karl Reinhardt.*

Der ADLER VON LÜBECK, von dem wir ein Modell besitzen, ist noch berühmter gewesen.

„Der ADLER VON LÜBECK wurde während des Nordischen Siebenjährigen Krieges (1563 bis 70) auf Grund einer Verhandlung des dänischen Königs Friedrich II. mit dem Lübecker Rat 14 Tage vor Michaelis 1565 [Michaelis = 29. Sept.] auf Stapel gelegt und von dem Schiffbaumeister Sylvester Franke zugleich mit dem dänischen Admiralsschiff »Fortuna« auf der Lübecker Lastadie erbaut.



*Modell der Karacke ADLER VON LÜBECK,
rekonstruiert von Karl Reinhardt⁷*

Der Stapellauf erfolgte am 29. März 1566, die Indienstellung wahrscheinlich aber erst 1567. Es sollte als gewaltiges Schiff und Kriegswaffe die Leistungsfähigkeit Lübecks eindrucksvoll verkörpern, dessen verzweifelte handelspolitische Lage äußerste Kraftanstrengung erforderte. Das stolze Schiff hat sich mit dem Feind leider nicht messen können, weil die schwedischen Schiffe nach den Seeschlachten bei Öland und Bornholm nicht mehr auf See erschienen.

Nach Kriegsende wurde der Adler nach völliger Erneuerung der Außenhaut und teilweisem Abbruch der Kastelle als Kauffahrer verchartert. Im Jahre 1581 machte er mit einer Holzladung eine glückliche Reise nach Lissabon, wurde aber auf der Rückfahrt von dort mit einer Salzlading von ca. 1600 t, etwa 200 km vom Hafen entfernt, schwer leck und wurde später wegen seiner Unterwasserschäden in Lissabon für 2000 Dukaten verkauft und abgewrackt.

Weiter schreibt Reinhardt: „An Wasserverdrängung und Segelfläche übertraf er (der **ADLER VON LÜBECK**, H.H.) alles bisher Dagewesene.

Einige technische Daten sollen hier dennoch folgen:

„Nach dem Artilleriebuch hat das Schiff folgende Maße gehabt:

- Länge über alles 112 Ellen (64,9 m)
- Kiel $62\frac{3}{4}$ Ellen (36,4 m)
- Breite 25 Ellen (14,5 m)
- Großmast 60 Ellen (34,8 m)
- Tiefgang 9 Ellen (5,3 m)“

Reinhardt schreibt weiter: „Seine kurze Lebensdauer ist, soweit sich übersehen lässt, auf bauliche Mängel des Unterwasserteils zurückzuführen, nicht aber auf Fehlkonstruktion im Ganzen. Der Adler dürfte auch mit einer Salzlading von 1600 oder gar 2000 t stark überladen gewesen sein.



*Die Karacke JESUS VON LÜBECK
Modellrekonstruktion von Karl Reinhardt, 1939.
© Fotoarchiv der Hansestadt Lübeck –
St. Annen Museum.*

Vermutlich ist die Bodenkonstruktion mit dem breiten Flach bei an sich enormer Schiffsbreite für den Wasserdruck zu schwach gewesen; sie war eine Folge der Fahrwasserhältnisse, welche die tiefere aber druckfestere und stabilere englische Querschnittsform nicht zuließen.“

Dipl. Ing. Heinz Haaker

Dieser Artikel ist eine Zusammenfassung eines umfangreicheren Manuskripts des Autors

1 Olechnowitz, Karl-Friedrich: *Der Schiffbau der hansischen Spätzeit. Eine Untersuchung zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse. Abhandlungen zur Handels- und Wirtschaftsgeschichte. Hrsg. im Auftrag des hansischen Geschichtsvereins Bd. III, Weimar 1960.*

2 Graßmann, Antjekatrin (Hrsg.): *Das neue Lübeck Lexikon; 2. Völlig neu bearbeitete Auflage, Lübeck 2011.*

3 Reinhardt, K.: *Rekonstruktion der Karacke Jesus von Lübeck, Verlag von E.S. Mittler & Sohn, Berlin 1941*

4 Reinhardt, K.: *Modellkonstruktion des Adler von Lübeck, Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, Bd. XXIX, Verlag H. G. Rahtgens, Lübeck, 1938*

5 Rule, M.: *The Mary Rose, Conway Maritime Press, London, 1984*

6 Laird Clowes ,G.S.: *Ships from Pepys's Manuscripts, T. INA, Vol. LXIX, London, 1927*

7 Pietsch, U.: *Die Lübecker Seeschifffahrt vom Mittelalter bis zur Neuzeit, Museum für Kunst und Kulturgeschichte der Hansestadt Lübeck.*

Ein weiterer Teil folgt in der nächsten Ausgabe der Blick-Punkte.



Historische Gaststätte *Schiffergesellschaft*

Um Lübeck gesehen zu haben, muss man in der Schiffergesellschaft gewesen sein.
Aufmerksamer Service und exzellente Küche werden Sie überzeugen. **Täglich geöffnet.**

Breite Straße 2 · 23552 Lübeck · Tel. (0451) 7 67 76 · Fax 7 32 79
restaurant@schiffergesellschaft.com · www.schiffergesellschaft.com
Inhaber: W. Steffen, G. Birnstingl

Neue Mitglieder

Wir begrüßen ganz herzlich unsere neuen Mitglieder

758 Wolfgang Lau
759 Regina Schwan
760 Robert Ebelt
761 Axel Fröhlich
762 Rüdiger Behrmann
763 Eric Janssen
764 Dr. Marianne Rosemeyer
765 Ursula Petersen
766 Dieter Ohage 771 Rosemarie Marx
767 Michael Adler 772 Thomas Steinhoff
768 Elke Mein 773 Marcel Kullik
769 Gerd Mein 774 Maja Kullik
770 Wilfried Kläger 775 Nicole Balanski

Der Vorstand

1. Vorsitzender

Prof. Dr. mult. Eike Lehmann

Stellvertretender Vorsitzender

Klaus Völsen

Stellvertretender Vorsitzender

Hans Heuer

Finanzverwalter

Harry Müller

Schriftführerin

Heike Schmarje

Mitfahren mit der „Lisa“ leicht gemacht

Ab April 2014 wird der Fahrtenkalender aktualisiert. Wer an einer Mitfahrgelegenheit interessiert ist, kann sich für eine Einzelfahrt unter folgender Telefonnummer anmelden: 0451-798 27 40. Den Fahrtenkalender mit den verschiedenen Terminen findet man im Internet unter: www.hanseschiff-luebeck.de/Hanseschiff/Termine.

Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e. V.

Postanschrift:

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

Telefon: 0451-798 27 40

Fax: 0451-798 28 57

Vereinskonto:

Sparkasse zu Lübeck - BLZ 230 501 01 - Kto. Nr. 1 009 240
IBAN: DE 63 2305 0101 00010092 40 - BIC: NOLADE 21 SPL

(Spendenbescheinigungen werden unaufgefordert übersandt. Bitte volle Anschrift angeben)

Geschäftszeiten Werftbüro:

April - Sept. dienstags **bis** donnerstags **9:00** Uhr bis **13:00** Uhr
Okt. - März dienstags **und** donnerstags von **9:00** Uhr bis **12:00** Uhr
Dort sind auch Karten für die Einzelfahrten erhältlich

Die Finanzverwalter haben folgende Bitte an die Mitglieder:

Wenn sich Konten- oder Adressenänderungen ergeben haben, sind diese bitte unverzüglich schriftlich oder telefonisch dem Verein mitzuteilen.

Tel. 0451-7982740 - Adresse: Siehe „Postanschrift“ auf dieser Seite.

Aufnahme-Antrag

Gesellschaft Weltkulturgut

Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V.

Willy-Brandt-Allee 19

23554 Lübeck

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

Name, Vorname _____

Geburtsdatum _____

Wohnort/PLZ _____

Straße/Nr. _____

E-Mail _____

Einzelmitglied

Körperschaftliches Mitglied

Jahresbeitrag 35,- €, Schüler/Studenten etc. 17,50 €, Familien einschließlich Kinder bis zum 16. Lj. 60,- €, Körperschaftliches Mitglied 110,- €

Ort, Datum und Unterschrift

Bei Minderjährigen Unterschrift eines gesetzl. Vertreters

SEPA-Lastschriftmandat

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE 42 ZZZ00000177402

Mandatsreferenz: (wird separat mitgeteilt)

Hiermit ermächtige ich die Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V. den Jahresmitgliedsbeitrag im Lastschriftverfahren von meinem Konto einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der GWHL auf mein Konto gezogene Lastschrift einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Vorname und Name (Kontoinhaber)

Kreditinstitut (Name und BIC)

Datum, Ort und Unterschrift

IBAN

Entdecke die Welt der Störtebeker Brauspezialitäten!



WWW.STOERTEBEKER.COM

Die Störtebeker Braumanufaktur ist stolzer Partner und Bierversorger der „Lisa von Lübeck“. Entdecke die Vielfalt unserer Brauspezialitäten an Bord.



Störtebeker
BRAUSPEZIALITÄTEN