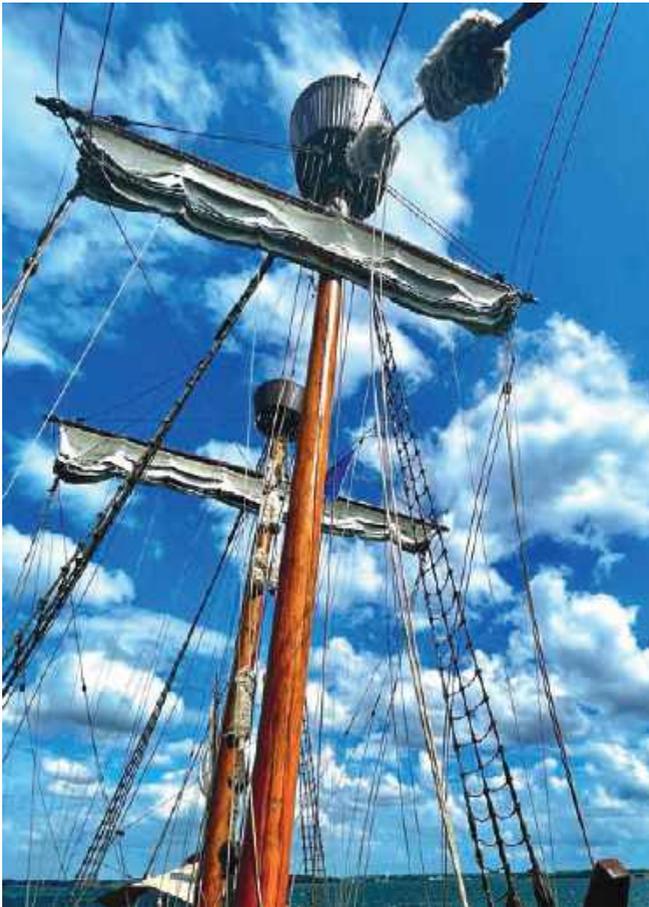


# *Blick - Punkte*



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

---



---

*Jahresheft 2024*

# 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  
März-Sept. dienstags und donnerstags von 9:00 bis 13:00 Uhr  
Okt.-Febr. dienstags von 9:00 bis 13:00 Uhr  
Telefon Nr. 0451-798 27 40

<b>Impressum:</b>	<i>Blick-Punkte</i>	
<b>Information der:</b>	„Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e. V.“	
<b>Redaktion und Satz:</b>	A.v.d.Nieuwendijk Joachim Wuhlert	<b>Titelfoto:</b> Stephanie Rüß
<b>Anzeigen:</b>	Joachim Wuhlert A.v.d.Nieuwendijk	<b>Fotos Inhalt:</b> M. Antler, Agentur 54 <sup>0</sup> , B. Kaja, R. Behrmann, S. Heddinga, B. Koppermann, S. Rüß, A.v.d.Nieuwendijk, K. Schulz, H.Suhr, D. Baars, J. Wuhlert, H.-J. Wulff, T. Wulff
<b>Der Vorstand</b>		<b>Druck:</b> Druckhaus Menne GmbH
<b>I. Vorsitzender:</b>		Marco Antler
<b>Stellvertretende Vorsitzende</b>		Rüdiger Behrmann, Gert Krüger
<b>Finanzverwalterin:</b>	Heike Fickenscher	<b>Schriftführer:</b> Heidemarie Wulff

## Vorwort

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

in gewohnter Art und Weise ermöglicht auch dieses Jahreshft 2024 einen Rückblick auf die hinter uns liegende Saison und unser Vereinsleben. Ich freue mich, Ihnen wieder ein Jahreshft präsentieren zu können, dass diesen Ansprüchen gerecht wird und in das unser Redaktionsteam viel Herzblut und Arbeit gesteckt hat – dafür vielen Dank.

Mit dem Hanseschiff „Lisa von Lübeck“ und der historischen Barkasse „SW 2“ verfügt unser Verein über zwei Wasserfahrzeuge, die im Jahr 2025 einen runden Geburtstag feiern können; die Barkasse wird „100 Jahre alt“, die Kraweel ist „20 Jahre im Dienst“.

Dieses sind schon zwei Ereignisse im Jahr 2025, aber blicken wir zurück auf das Vereinsjahr 2024.

Von der Witterung unbeeinflusst verbrachte unsere Flotte die ersten Monate gut verpackt am Liegeplatz. Die Aktiven waren in dieser Zeit nicht untätig und konnten erste Arbeiten bis zum Saisonbeginn angehen. Wurde einmal nicht an Bord gearbeitet, so war dieses doch immer in der Werft „Schuppen D“ möglich.

Regelmäßig müssen die für den Schiffsbetrieb notwendigen Einrichtungen gewartet bzw. einer Überprüfung unterzogen werden; nach zwanzig Jahren

Betriebszeit wird es oftmals auch erforderlich, Komponenten auszutauschen bzw. komplett zu ersetzen. Teil der medizinischen Ausrüstung an Bord des Hanseschiffes ist z.B. ein Defibrillator, der auszuwechseln war. Aber auch Rettungsmittel, auch wenn diese bis dato zum Glück nicht zum Einsatz gekommen sind, unterliegen nach einer gewissen Zeit der Aussonderung. Weiterhin werden vor jeder Saison Überprüfungen zum Erhalt der Fahrtberechtigung erforderlich, um den sicheren Schiffsbetrieb zu gewährleisten. Auch ist das Funktionspersonal gesetzlich verpflichtet, regelmäßig den gesundheitlichen Nachweis für den Einsatz an Bord zu erbringen.

Eine Vielzahl von Verpflichtungen und Auflagen sind zu erfüllen, bis ein Schiff erstmals mit Gästen in See stechen kann. Die damit verbundenen Kosten sind hoch und können, dank der guten Auslastung unserer Flotte und der sparsamen Haushaltsführung noch getragen werden.

Ein weiterer wesentlicher Baustein für den Betrieb der Schiffe ist eine ausreichende Anzahl von Crewmitgliedern, die ehrenamtlich an Bord eingesetzt werden. Um die Werbung neuer (aktiver) Mitglieder voranzutreiben, nahm unser Vorstand sowie weitere Vorstände aus Lübecks maritimen Vereinen an der „Saison-

eröffnung auf der PASSAT“ teil. Auch konnte die Ehrenamtsmesse im Herbst als eine weitere Möglichkeit der aktiven Mitgliederwerbung genutzt werden.

Unsere Barkasse wurde im Frühjahr an Land verbracht, um diese einer „Frischzellenkur“ zu unterziehen.

Als Vorbereitung auf die Erneuerungsbesichtigung der Kraweel im Jahre 2025 wurde unter Aufsicht der Behörde bgVerkehr ein Krängungsversuch durchgeführt, mit dem ein Hamburger Ingenieurbüro beauftragt wurde. Auf dieser Grundlage müssen bis zum nächsten Frühjahr Stabilitätsunterlagen erstellt werden, die für den Weiterbetrieb des Hanseschiffes bei Fahrten mit Gästen vorzulegen sind.

Mit mehreren Trainingsfahrten konnten die Saisonvorbereitungen abgeschlossen werden. Neue (Crew-)Mitglieder konnten auf diese Weise mit der Bordorganisation vertraut gemacht werden.

Charterfahrten, Kurzfahrten und die 135. Travemünder Woche als Saisonhöhepunkt bescherte uns eine Vielzahl zufriedener Gäste an Bord. Auch die Barkasse kam, wenn auch recht spät in der Saison, noch zum Einsatz.

Zum Saisonende stand die geplante Werftfliegezeit in Svendborg/ DK an, die aufgrund unvorhergesehener weiterer Arbeiten um fast zwei Wochen verlängert werden musste. Die durch die bgVerkehr durchgeführte Dockbesichtigung war Teil

der Erneuerungsbesichtigung 2025. Dank der Flexibilität einer Vielzahl von Crewmitgliedern war während des gesamten Werftaufenthaltes ausreichend Personal verfügbar, um eigene Arbeiten durchzuführen und auch die Fremdfirmen zu unterstützen.

Für die im März 2025 anstehende Erneuerungsbesichtigung, die für die Ausstellung des „Sicherheitszeugnisses für Traditionsschiffe“ erforderlich ist, gilt es, noch einige erkannte Mängel abzustellen. Ich bin zuversichtlich, dass wir diese mit unseren aktiven Mitgliedern abstellen werden, um so am 01.Mai wieder mit Gästen in See stechen zu können.

Wie immer erfreute sich unser weihnachtlicher Stammtisch Anfang Dezember an Bord des Hanseschiffes wachsender Beliebtheit – unseren Servicekräften einschließlich unserer Bordköche sei an dieser Stelle für diesen und die zurückliegenden Einsätze zum Wohle unserer Gäste und der Crew ausdrücklich gedankt.

Ich wünsche Ihnen nun viel Freude mit unserem Jahresheft 2024. Eventuell fällt Ihnen damit die Entscheidung etwas leichter, einmal mit uns zu segeln oder sich als zukünftiges Vereinsmitglied für den Erhalt maritimer Lübecker Tradition ehrenamtlich zu engagieren.

Ihr Marco Antler

- 1. Vorsitzender -





# Dr. Norbert Hahn

° 22.01.1939

Berlin

† 28.02.2024

Lübeck

Am 28. Februar 2024 verstarb Herr Dr. Norbert Hahn im Alter von 85 Jahren.

Herrn Dr. Hahn hat es unser Verein maßgeblich zu verdanken, dass die Idee, ein Hanseschiff zu bauen, umgesetzt werden konnte. Dafür sind wir ihm zu großem Dank verpflichtet. Er war bis 2004 Direktor bei der Agentur für Arbeit Lübeck. In dieser Funktion war es ihm ein Anliegen, arbeitslosen Sozialhilfeempfängern den Weg in Ausbildung und Beschäftigung zu ebnen.

Der am 11. Oktober 1991 von acht tatkräftigen Lübecker Bürgern gegründete Verein „Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V.“ plante unter anderem den Bau eines Hanseschiffes aus dem 15. Jahrhundert.

Damit dieses Schiff, das Kraweel „Lisa von Lübeck“ gebaut werden konnte, waren Zielstrebigkeit, ausreichende finanzielle Mittel, ein erfahrener Bauleiter und eine Vielzahl Handwerker notwendig.

Zielstrebigkeit war vorhanden, finanzielle Mittel konnten sukzessive besorgt werden und auch ein erfahrener Bauleiter stand zur Verfügung. Aber woher sollten die notwendigen Arbeitskräfte kommen? Zu den vielen Kontakten der Gründungsmitglieder gehörte auch Herr Dr. Norbert Hahn, Direktor des Arbeitsamtes Lübeck. Dieser erkannte die Möglichkeiten, die sich durch die seinerzeit forcierte Anwendung von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen (ABM) gegen Arbeitslosigkeit boten. Er startete zum Bau der „Lisa von Lübeck“ eines der personalintensivsten ABM-Projekte seiner Zeit in Schleswig-Holstein.

Über 4 Jahre gab der Bau Arbeitslosen eine vorübergehende Perspektive und dem Verein die notwendigen helfenden Hände zum Erreichen des Ziels.

Durch sein Engagement hat der Verstorbene entscheidend zum Gelingen des Projektes beigetragen: dem Bau unserer „Lisa von Lübeck“.

Danke!

*A.v.d.Nieuwendijk*

# *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.

Gern beliefern wir Sie  
mit unserem täglich wechselnden  
Mittagstisch

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](http://www.lenschow-catering.de)**

## „Lisa von Lübeck“ – eine Mühe, die Ehrenamtler gerne auf sich nehmen!

Auszug aus den Lübecker Nachrichten vom 14.08.2024



Während der Travemünder Woche rieb sich mancher Tourist angesichts des aus Travemünde aus- und wieder einlaufenden Kraweels verwundert die Augen über das „Piratenschiff“. Derweil sagten Einheimische eher cool: „Ach, da ist ja wieder die Lisa!“ Der Nachbau eines Kraweels ist seit 2005 auf dem Wasser unterwegs - nicht nur zu Regatta-Begleitfahrten, sondern auch zu vielen privaten und öffentlichen Ausfahrten. Quartiermeister Christian Gärtner hat alle Hände voll zu tun. Für die Segel-Saison 2025 sei die „Lisa“ jetzt schon zu 80 Prozent gebucht. Das Schiff ist also noch relativ „jung“, während die Crew eben auch diese 20 Jahre mehr auf dem „Buckel“ hat. Aktuell hat die 1991 gegründete Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck, dem gemeinnützige Trägerverein, rund 390 Mitglieder mit einem Durchschnittsalter von 60 bis 69 Jahren.

Einige der Kapitäne sind bereits über 80 Jahre alt, ebenso wie Bootsbaumeister und Maschinist Heino Schmarje (83).

„Nach neuen Vorgaben“, sagt Schmarje, „müssen immer zwei Kapitäne an Bord sein“. Was manchmal schwierig werde. Wie auch der stellvertretende Vereinsvorsitzende Gert Krüger und Vorstandsmitglied Kapitän Rüdiger Behrmann betonen, braucht der Verein für den Betrieb: Kapitäne/Nautiker,



Techniker, Elektriker, Metallbauer, Bootsmänner/Bootsfrauen, Köche, Zimmerleute, Tischler sowie Schiffsinteressierte

aller Berufe. Wer mithelfen möchte, kann sich jederzeit melden unter [kontor@hanseschiff-luebeck.de](mailto:kontor@hanseschiff-luebeck.de) oder dienstags und donnerstags von 9 bis 13 Uhr unter 0451/7982740.

Auch die „Lisa von Lübeck“ braucht als Holzschiff viel Arbeit und Mühe, zumal die Inhalte des Schiffsicherheitszeugnisses der BG Verkehr für Traditionsschiffe noch einmal

verschärft wurden. Im September steht für das Kraweel ein mindestens 14-tägiger Aufenthalt in der Werft im dänischen Svendborg an, denn 2025 ist es reif für eine große Inspektion.

Vom Lübecker Hafen geht es zur berühmten Ring-Andersen Werft in Svendborg auf der Insel Frederiksoe. 18 Ehrenamtler sind an Bord. Natürlich ist auch Heino Schmarje dabei, um genau festzulegen, welche Arbeiten am Schiff durchgeführt werden sollen oder müssen.

Fest steht: Die Rüst-Bretter und die Antriebswelle müssen erneuert werden. Das Ruderlager wird im Schwimmdock unter die Lupe genommen, das Unterwasserschiff und der Rumpf müssen gereinigt und ein neuer Antifouling-Anstrich muss aufgebracht werden. Und dann erfolgt noch das Austauschen aller 14 Zink-Anoden am Rumpf. Doch bis dahin stehen noch einige Ausfahrten an.

*Sabine Risch*

## **Zu Marianne Dräger's 70. Geburtstag**

Marianne Dräger, die Tochter von Lisa Dräger (Initiatorin der 1991 gegründeten gemeinnützigen Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck), ist gerade 70 Jahre

alt geworden. Sie ist im Vorstand der Lisa Dräger Stiftung und unterstützt tatkräftig und mit ansteckender Begeisterung den Betrieb und Erhalt des Kraweels „Lisa von Lübeck“. Zum Anlass ihres Geburtstages hat sie die Ehrenamtlerinnen und Ehren-



amtler zum Essen und Kaffeetrinken eingeladen. Zuerst die aktuell Aktiven der Crew und Schiffsführung, anschließend die Ruheständler. Nach und nach kommen alle an



Bord. Sie gratulieren, überreichen Blümchen, Geschenke und die besten Wünsche an die Jubilarin. Es ist eine heitere, gelöste Stimmung an Bord und das Wetter zeigt sich von seiner besten Seite.

*A.v.d.Nieuwendijk*

## Werftaufenthalt in Svendborg

Unser diesjähriger geplanter Werftaufenthalt beinhaltete sehr umfangreiche Instandsetzungsarbeiten diverser Art und erstreckte sich vom 16.09.24 bis einschließlich dem 14.10.24 vor Ort auf der Werft in Svendborg/ DK.

Am 16.09.24 hatten wir um 08.00 Uhr morgens die Lisa in Svendborg eingedockt. Unmittelbar danach wurde durch



die Crew das Unterwasserschiff mit einem Hochdruckreiniger gereinigt, die Anoden demontiert, die Ankerkette ausgefahren sowie das Ruderblatt zum Ziehen der Welle vorbereitet. Im Anschluss erfolgte noch eine Begehung durch die Berufsgenossenschaft. Am Tag darauf wurde der Propeller durch die Firma Schaffran demontiert sowie die Schwanzwelle gezogen. Parallel dazu hatte die Werft ihre umfangreichen Holzarbeiten am Rumpf begonnen.

Direkt im Anschluss, am 18. sowie am

19.09.24, war das Abschleifen des alten Antifoulings angesagt. Später wurde mit dem Auftragen des ersten Unterwasseranstriches begonnen. Die Werft fertigte unter anderem ihre Schablonen für die neuen Rüsten.



Am darauffolgenden Tag wurde der erste Unterwasseranstrich fertiggestellt und das Echolot wieder eingebaut. Auf grund der guten Wetterbedingungen konnte am 20. und 21.09.24 der zweite sowie dritte Anstrich des neuen Antifoulings aufge-



bracht werden. Mehrere Seeventile wurden durch die Werft getauscht sowie kleinere Reparaturen und Farbarbeiten an der Ankerkette durchgeführt.

In den darauffolgenden Tagen erfolgten das Montieren der Anoden, diverse Rest- und Malerarbeiten. Danach das aufklaren des Schiffes. Der Wiedereinbau der Schwanzwelle sowie des Propellers erfolgte am 25.09.24, erneut durch die Firma Schaffran. Die Arbeiten, die durch uns als Crew umgesetzt werden konnten, waren zu diesem Zeitpunkt so gut wie abgeschlossen. Somit traten die Crewmitglieder am



29.09.24 die Heimreise an. Zwei neue Besatzungsmitglieder reisten dafür als Werftaufsicht an.

Um das Schiff seeklar zu machen, wurde am 13.10. die Crew auf 10 Mann

aufgestockt. Es mussten unter anderem die Wanten wieder angeschlagen und durchgesetzt werden.



Am 14.10.24 wurde die Lisa früh morgens ausgedockt und die Dichtigkeit der neuen Seeventile überprüft. Nach derer erfolgreichen Prüfung begann die Heimreise Richtung Lübeck. Die Fahrt konnte erfreulicherweise zeitweilig unter Segeln erfolgen. Die Ankunft der Lisa in ihrer Heimatstadt erfolgte am darauffolgenden Tag, morgens um 09.15 Uhr am Behnkai.

*Klaus Schulz*

## DIE INNOVATIVE DRUCKEREI MIT FULLSERVICE



GRAFIK



OFFSETDRUCK



DIGITALDRUCK



COPYSHOP



WERBETECHNIK



TEXTILDRUCK



WERBEMITTEL



MAILING



FINEART

RAPSACKER 10 | KANALSTRASSE 68 | LÜBECK  
MENNE.DE | 0451 75 000 | INFO@MENNE.DE

**DRUCKHAUS**  
MENNE

## Der Großsegler „Sedov“ rammt unsere „Lisa von Lübeck“

Unser vierwöchiger Werftaufenthalt vom 16.09. – 14.10.2024 weckte bei vielen unserer Crewmitglieder ungute Erinnerungen an die letzte lange Liegezeit 2013.

Damals musste der Klüverbaum ausgetauscht und das stark beschädigte vordere Kastell repariert werden. Die Reparatur dauerte damals vom 21.10. bis 24.11.2013.

Auslöser war die Kollision des Großseglers „Sedov“ mit unserer „Lisa von Lübeck“ vor Den Helder. Ein Youtuber hat das Schiffsunglück festgehalten, zu sehen unter:

„SailDeReedeVanTexelDenHelder20Juni2013Conv“

Viele Zeitungen berichteten von dem Ereignis. In der Schleswig-Holstein u. a. die „Travemünde Aktuell“ mit Bildern von Dieter Baars, dem damaligen Kapitän der Lisa von Lübeck.



Auszug aus „Travemünde Aktuell“ vom 23.06.2013:

### **Mindestens 250.000 Euro Reparaturkosten nach Kollision: Schaden größer als bisher bekannt – »Lisa von Lübeck« muss für mehrere Wochen in die Werft**

König Willem Alexander hatte die Teilnehmer der »Sail Texel« gerade mit seinem Schiff umrundet, die Windjammer nahmen ihre Anker auf, als die russische »Sedov« unglücklich von der Strömung erwischt wurde und in die »Lisa von Lübeck« rauschte. Beim ersten schweren

Seeunfall des Lübecker Kraweels entstand dabei weit mehr Schaden als bisher bekannt. Derzeit geht die Versicherung der »Sedov« von rund 250.000 Euro aus. Die »Lisa von Lübeck« hatte ihren Anker noch nicht gelichtet. Sie hatte keine Chance dem viel größeren Schiff

auszuweichen, das einen Lotsen an Bord hatte. Bei der Kollision wurde der Klüverbaum der »Lisa von Lübeck« restlos zerstört, er muss ausgetauscht werden.



Das so genannte »Kastell«, der vordere Aufbau der Lisa, ist leicht schief und muss vermutlich abgenommen und wieder aufgebaut werden. Bei der Kollision



wurden auch Decksplatten angehoben und sind geborsten. Ein Stück der Reling am Bug fehlt komplett. Die erheblichen Schäden sind mit Bordmitteln nicht zu



beheben, ein mehrwöchiger Werftaufenthalt ist gewiss.

Doch zunächst wird die »Lisa von Lübeck« am Dienstag oder Mittwoch in ihrem Heimathafen Lübeck erwartet. Wahrscheinlich nicht unter Segeln: Da der



zerstörte Klüver den Fockmast stützt, kann dieser Mast nicht zum Segeln benutzt werden. Wenn überhaupt, kann nur mit dem Großmast gesegelt werden.

Obwohl die »Lisa von Lübeck« schwerbeschädigt in ihren Heimathafen zurückkehren wird, nimmt sie nach

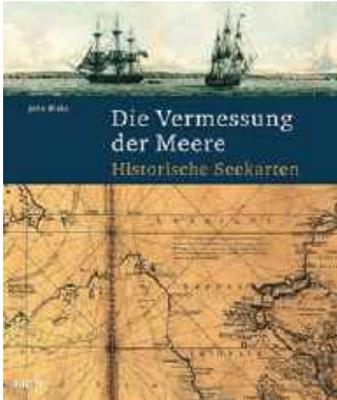


derzeitigem Stand trotzdem an den Großveranstaltungen »Shanty-Weekend«, »Travemünder Woche« und »Hanse Sail« teil. Fotos: DIETER BAARS

*A.v.d.Nieuwendijk*

## Neues aus dem "Bücherschapp"

John Blake  
Die Vermessung der Meere

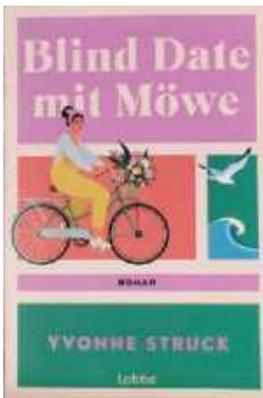


Auf Empfehlung von Rüdiger Behrmann,  
Nautiker Lisa von Lübeck

Historische Karten sind mehr als nur maßstäbliche Abbildungen von Teilen der Erdoberfläche. Sie sind zugleich Quellen zur Entdeckungs- und Erschließungsgeschichte – und sie verraten viel über die Art, wie Menschen sich im Raum orientieren. Gerade Seekarten bieten zu dieser Thematik ein umfangreiches und oft zu wenig berücksichtigtes Material.

Der Autor John Blake belässt es in seinem Band „Die Vermessung der Meere“ denn auch nicht bei einer bloßen Wiedergabe von Beispielen der Kartenkunst, sondern zeigt in einem ersten Kapitel, wie sich die Orientierung auf den Weltmeeren und die Navigation durch immer neue Erfindungen verbesserten. Sie dienten auch dazu, die Wege für Welt-handelsgüter sicherer und kalkulierbarer zu machen.

Blind Date mit Möwe  
Yvonne Struck



Auf Empfehlung der  
Buchhandlung Störtebeker,  
im Campuscenter Lübeck

Herzflattern in der Lübecker Altstadt. Mit ihrem Roman „Blind Date mit Möwe“ erzählt Yvonne Struck eine humorvolle und wohlfühlende Geschichte, die beweist, dass wir uns doch in das Innere eines Menschen verlieben und nicht in das Äußere.

Die Protagonistin Lisa wird von ihrer besten Freundin auf einer Online-Dating-Plattform angemeldet, bei der es darum geht, zuerst den Charakter eines Menschen kennenzulernen. Denn die gemeinsamen Treffen finden nur über ein Telefonat statt und es darf nicht über den Beruf, das Aussehen oder den sozialen Status gesprochen werden. Schnell wird Lisa mit einem gewissen Jonas gepaart und es scheint, als wäre dies das perfekte Match. Doch was beide nicht ahnen: Im echten Leben sind sich die beiden gar nicht so anonym, wie sie glauben.

Joachim Wuhlert

# SCHAFFFRAN



## 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

### **SCHAFFFRAN PROPELLER + SERVICE GmbH**

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

E-Mail: [info@schafffran-propeller.de](mailto:info@schafffran-propeller.de) · Internet: [www.schafffran-propeller.de](http://www.schafffran-propeller.de)

## Erfahrungsbericht Projekt „Zeitpunkte“

In unserer „Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V.“ dreht sich natürlich besonders viel um unser Hanseschiff „LISA von Lübeck“ und der Barkasse „SW 2“. Jedoch ist auch unser Projekt „Zeitpunkte“ bei vielen Lübecker BürgerInnen und TouristInnen recht beliebt. Hierbei handelt es sich um 12 große Schauvitriolen mit historischen Modellen Lübecker Bauwerke aus dem Mittelalter.

Diese Vitriolen mit ihren aufwendigen, detaillierten handgearbeiteten Modellen benötigen von Zeit zu Zeit Pflege, so dass einige Mitglieder unseres Vereins Patenschaften für die eine oder andere Vitrine übernommen haben. Unter meiner Obhut stehen die drei Mühlentore: das innere, das mittlere und das äußere.



Anfallende Arbeiten sind Dächer und Scheiben der Vitriolen von Schmutz, Staub und Spinnweben zu befreien, fremde Aufkleber zu entfernen, evtl. kleine Reparaturen an den Modellen zu tätigen

und Schäden zu melden. Hier und da wird auch überschießendes Unkraut entfernt. Mindestens einmal im Jahr ist großer „Hausputz“ nötig. Dann werden die Bauwerke aus den Vitriolen gehoben, um das Innere zu reinigen. Dabei werde ich tatkräftig von meinem Kollegen Jens



unterstützt, der gleichzeitig die neuen LED-Leuchstoffröhren installierte. Beim Herausheben der teils sehr schweren und auch

massiven Modelle halfen auf Bitten gern freundliche Passanten mit. Bei der Tätigkeit an den Vitriolen erlebe ich jedes Mal interessierte Passanten und Touristen. Oft entwickelt sich ein informatives und freundliches Gespräch. Zur weiteren Stadterkundung kann ich besonders unseren Touristen unseren Flyer über die ZEITPUNKTE aushändigen, den sie auch gern annehmen. Mich freut besonders auch ein spontan zugerufenes „DANKE“ von vorübergehenden Lübeckern. Ich bin immer wieder überrascht und erfreut, wie begeistert viele Passanten sind und wieviel Wertschätzung sie diesen tollen besonders sorgfältigen Arbeiten der historischen Bauwerke entgegenbringen.

*Susanne Heddinga*

## Die (kleine) Historie des Lübecker Doppeladler - Stadtwappens

Das Lübecker Wappen ist ein jahrhundertealtes Symbol und Stadtwappen der Hansestadt.

Die Gründung des ersten Lübecker Standortes erfolgte durch Herzog Heinrich dem Löwen an einer flachen sumpfigen Stelle in der Nähe der Schwartau. Dieser Ort ist heute mit einer Gedenksteinaufschrift als „Alt - Lübeck“ gekennzeichnet. Die Stadtbegründung an seinem jetzigen Platz erfolgte durch Heinrich dem Löwen im Jahre 1159 und trug das typische Symbol von ihm, welches man auch heute noch in der Stadt vielerorts findet.



*Stadtwappen Heinrichs dem Löwen*

In der Zeit von 1811 bis 1813 gehörte Lübeck kurzzeitig dem französischen Kaiserreich an. Aus diesem Grund erhielt Lübeck in dieser kurzen Phase ein neues Wappen. Dieses zeigt den traditionellen weiß/roten Wappenschild auf einem Paar

schwarzer Adlerflügel, die eine rudimentäre Übernahme des bisherigen Lübecker Doppeladlers darstellten.



*Das Lübecker Wappen von 1811 bis 1813 aus der französischen Zeit*

Die Hansestadt Lübeck führte lange Zeit zwei verschiedene Wappen, die sich als Doppelwappen zeigen. Eines mit dem Reichsadler als Symbol der Reichsfreiheit, welche die Stadt von 1226 bis 1937 genoss, sowie eines mit den hanseatischen Farben Silber über Rot, dem so genannten lübischen Schild.



*Offizielles Lübecker Stadtwappen seit 1997*



Um ca. 1450 wurden die beiden Wappen dann zusammengeführt und seitdem ziert das Hansewappen den Reichsadler als Brustschild.

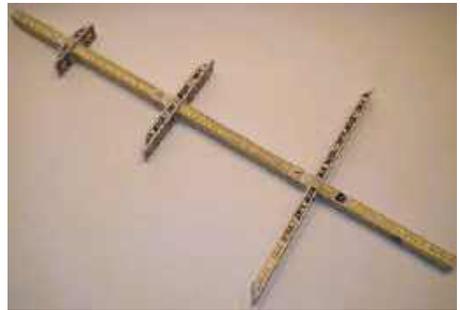
Dieses Wappen ist von den heute geführten Wappen somit eines der ältesten.

*Joachim Wuhlert*

---

## **Maritimes Rätsel Wer oder was bin ich?**

Unser diesjähriger zu erratender Gegenstand stammt aus dem 13. Jahrhundert und hat seine Wurzeln natürlich in der Seefahrt. Er fand später sowohl an Land, sowie auch in der Astronomie, seinen Einsatzort. Es handelt sich hier um ein nautisches Gerät und ist der Vorläufer des Sextanten, das sei schon einmal verraten. Entsprechend seines Einsatzortes ob zu Wasser, zu Land oder auch am Sternenhimmel, wurde er auch unterschiedlich benannt.



Und nun viel Spaß beim Rätselraten.....

*Joachim Wuhlert*

## **Hauptpreis: 2 Freikarten für eine Gästefahrt mit der "Lisa von Lübeck"**

Einsendeschluss ist der 30.09.2025

Vereinsmitglieder sind von der Teilnahme ausgeschlossen

## Delfin „Delle“ - ein ganz besonderer Gast in Travemünde

Große Freude im April 2023. Erstmals tauchte ein Delfin in der Lübecker Bucht auf und wurde dann in Travemünde gesehen. Das Meeressäuger kam vermutlich aus Svendborg hierher geschwommen. Wahrscheinlich hat ein Heringsschwarm das Tier bis in die Trave gelockt. Der Delfin erhielt seinen Namen „Delle“ wegen der Verletzung seiner Flosse durch eine Schiffschraube. Seit seinem Erscheinen ist Delle



ein beliebtes Gesprächsthema rund um Travemünde. Er begeistert Einheimische sowie Touristen jeder Altersklasse. Als das Meeressäuger das Seebad für ein paar Monate im Herbst 2023 verließ, war Traurigkeit angesagt. Aber zur Freude aller Delle-Liebhaber kam der besondere Gast im Mai 2024 wieder zurück an die Trave. Seitdem verzaubert der Delfin seine Fans wieder mit seinen Sprüngen (meistens direkt vor der Passat).

Zum Ausruhen dümpelt Delle oft vor den orangefarbenen Lotsenbooten, die er offensichtlich besonders gerne mag. Zu

seinen Hobbys zählen: Die Begleitung der Lotsen- sowie Polizeiboote aber auch anderer Schiffe, das Schwimmen von der Privalfähre bis zur Mole und zurück oder auch das Springen vor den Bug der großen Fähren. Aber die „LISA VON LÜBECK“ hat der Travemünder Ehrengast besonders ins Herz geschlossen und heißt sie oft mit seinen Sprüngen willkommen. Häufig begleitet er das Kraweel in einigen Metern Entfernung vom Skandinavienkai zur Mole. Bei jeder Ausfahrt beginnt das neue Suchspiel: „Wo ist Delle?“. Aber zu 99% zeigt der Delfin sich, auch wenn er manchmal nur kurz auftaucht. Wer also



an Bord die Augen nach ihm offen hält, sieht ihn und kann schnell ein Foto von Travemündes Ehrengast machen. Anscheinend möchte der Delfin der Crew und den Gästen die Möglichkeit geben, die Tour mit dem Satz: „Wir haben Delle gesehen“ zu beenden.

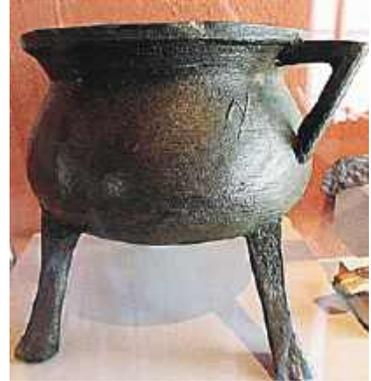
*Stephanie Rüb*

## Archäologischer Sensationsfund in der Trave, Teil III

Schon wieder ist ein Jahr vorbei und es gibt erstaunliche Entdeckungen über den Fund des Schiffes in der Trave zu berichten.

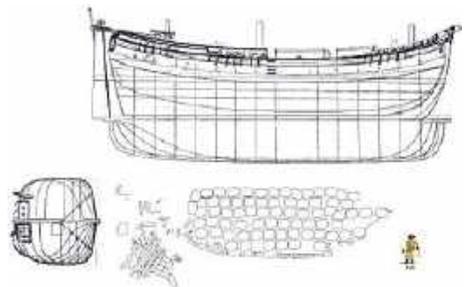
Mit der Bergung des letzten Wrackteiles, am 31.07.2023, begann die Reinigung, die Konservierung, die 3 D Vermessung sowie die historische Erforschung der Fundstücke in einer Halle in Lübeck Schlutup. Leider liegen uns keine offiziellen Bilder zu den besagten Arbeiten vor, da diese alle unter Ausschluss der Öffentlichkeit stattfanden.

Aufgrund der erlangten Forschungsergebnisse, verdichten sich die Hinweise, dass das Schiff tatsächlich in Lübeck gebaut sein könnte. Unter einem Teil der untersuchten Eichen - und Buchenhölzer, ist die Herkunft eindeutig mit dem norddeutschen Raum zu benennen. Es wird vermutet, dass die Hölzer aus der Lauenburger Region stammen und damit vom Ausgangspunkt des Stecknitzkanals, der Lübeck mit der Elbe verband. Außerdem wurde unter anderem ein Grapen, ein dreibeiniger Kochtopf, an Bord gefunden. Die gleiche Art von Töpfen wurde bei Ausgrabungen einer frühneuzeitlichen Töpferei in der Lübecker Dankwartsgrube gefunden. Auch am Schiffsrumpf selber gibt es Hinweise auf



*Ein Grapen, ein dreibeiniger Topf*

eine Lübecker Herkunft. Die an der Backbordseite des Achterstevens entdeckten Tiefgangsmarken befinden sich exakt vier „Lübecker Fuß“ – ein Fuß entspricht etwas weniger als 29 Zentimeter – über der Unterseite des Kiels. Das ist ein deutlicher Hinweis auf das zur Bauzeit in Lübeck verwendete Maßsystem. Fest steht auch, dass es sich bei der Rumpfform des Schiffes um eine weiterentwickelte zweite Generation von Kraweelschiffen handelt. Die Analyse der an Bord befindlichen Fässer mit deren Kalk als Inhalt ist noch nicht abgeschlossen.



Es wird aber vermutet, dass das Schiff aus Skandinavien kam und auch die Ladung von dort stammt.



Mit dem Untergang des Schiffes müssen viele Kaufleute Geld und Handelsware verloren haben. Hier ist die Hoffnung der Archäologen, dass es aus der Zeit schriftliche Dokumente sowie Anzeigen der Kaufleute gibt, die den materiellen und finanziellen Verlust anzeigen. Wir sind auf die weitere Entwicklung sehr gespannt. Vielleicht können wir bis zum nächsten Bericht etwas zu einem möglichen Abschlusstermin der Untersuchungen sowie einer späteren Art der Ausstellung in Erfahrung bringen.

*Joachim Wuhlert*

Mit großem Sortiment an technischer Ausrüstung, Zubehör & Ersatzteilen





**Marinetechnik Törper e. K.**  
 Zur Teerhofsinsel 3 | 23554 Lübeck  
 Tel. 0451-26163  
 info@marinetechnik-toerper.de  
 www.marinetechnik-toerper.de

**Öffnungszeiten**

<b>Mo., Di., Do. u. Fr.</b>	9:00 – 12:30 Uhr & 13:30 – 17:00 Uhr
<b>Mi.</b>	9:00 – 12:30 Uhr
<b>Sa.</b>	9:00 – 13:00 Uhr



## Saisoneröffnung auf der "PASSAT" Lübecks maritime Vereine stellen sich vor

Es war in diesem Jahr nicht als Aprielscherz gedacht, jedoch fiel die Saisoneröffnung auf der „PASSAT“ in Travemünde auf den Ostermontag, den 1. April.



Recht früh in diesem Jahr eröffnete das Museumsschiff traditionell zu Saisonbeginn die Gangway und ermöglichte, interessierten Besuchern einen Einblick in die maritime Geschichte der im Jahre 1911 auf der Hamburger Werft Blohm & Voss gebauten Viermastbark.

Lübecks maritime Vereine nutzten an diesem Tage die Gelegenheit, sich an Bord zu präsentieren. Bereits im letzten Jahr geplant waren nachfolgende Vereine mit ihren Infoständen präsent:

- Verein „Rettet die PASSAT“
- Nautischer Verein Lübeck
- Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere
- Danziger Seeschiffer/ Abteilung Lübeck
- Schiffergesellschaft zu Lübeck
- Amt der Stecknitzfahrer
- Seebadmuseum Travemünde
- Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V.



Dem Vereinsleben, welches im Wesentlichen durch ehrenamtlich tätige Mitglieder gestaltet wird, mangelt es an Aktiven. Daher war die Veranstaltung für die teilnehmenden Vereine eine Möglichkeit,



auf sich aufmerksam zu machen und um neue Mitglieder zu werben.

Obwohl der Wettergott an diesem Tage nicht die beste Laune zu haben schien, besuchten zahlreiche Gäste den Veranstaltungsort – trotz Nebel und Regen.



Für die musikalische Untermalung sorgte einmal wieder der „Passat- Chor“; wie an der Küste üblich konnte man sich an leckeren Fischbrötchen stärken.

*Marco Antler*

## Ausweichregeln von Segelschiffen in der Antike und dem Mittelalter

Mittelpunkt der Bemühungen um eine sichere Navigation sind seit jeher die Verkehrsregeln.

Im Seerecht der Insel Rhodos (ca. 300 Jahre v.Chr.) stehen die handelsrechtlichen Fragen im Vordergrund, beispielsweise mit der lex rhodia de iactu, eine dem modernen Havarierecht entsprechende Regelung.

Es gab jedoch auch Bestimmungen, deren



Ziel es war, im Falle einer Kollision den Schuldigen zu finden. So hatte man festgelegt, dass ein Fahrzeug, das unter Segeln

in ein Fahrzeug mit gefierten Segeln hineinlief, den Schaden begleichen sollte.

Entsprechend musste derjenige den Schaden zahlen, der einen Ankerlieger überlaufen hatte, falls auf dem Ankerlieger nachts ein weißes Licht gesetzt oder bei Annäherung des anderen Fahrzeuges laut gerufen worden war. Im Grundsatz galt, dass jeweils das Fahrzeug in Fahrt einem Fahrzeug, das keine Fahrt durchs Wasser machte, aus dem Weg zu gehen hatte.

Das Seerecht von Rhodos hat sich dann über den gesamten Raum des Mittelmeeres ausgebreitet: die ältesten Aufzeichnungen stammen aus Byzanz (ca. 600 Jahre n. Chr.)

Im Mittelalter, das eine Kollision als gottgewolltes Ereignis ansah, finden sich manche Regeln des Seerechts von Rhodos in der privaten Sammlung seerechtlicher Entscheidungen der Insel Oleron (Frankreich in der Nähe v. Rochefort) wieder (ca. 1150 n. Chr. erneut 1372 zusammengefasst, bildete bis ins 17. Jahrhundert die gewohnheitsrechtliche Grundlage der Atlantischen, der Nordsee- und der Ostseeschifffahrt).

Abweichend wird jedoch bestimmt: stoßen zwei Fahrzeuge zusammen sollen sie für den Schaden hälftig aufkommen. Dies galt im Grundsatz auch für die Hanse, allerdings mit der Ergänzung, dass bei absichtlicher Kollision das vorsätzlich handelnde Schiff allein schadenspflichtig ist (Seerecht von Visby, 1200 Jhrh. n.Chr.)

Quelle: Seeverkehrsrecht, W. Paul/ DSV

Rüdiger Behrmann

## Die Deutschen Farben **SCHWARZ - ROT - GOLD**

Die Tradition des untergegangenen Heiligen Römischen Reiches wurde im Jahre 962 durch den deutsche König Otto I wiederbelebt. Als traditionelle Farben



galten Schwarz und Gold. Dies blieb so bis zum Untergang des Habsburger Reiches Österreich – Ungarn im Jahre 1918. Bereits im 12. Jahrhundert führten die deutsch-römischen Kaiser in ihrem Wappenschild auf goldenem Untergrund einen schwarzen Adler mit roten Klauen und Schnabel.

Mit Beginn des 19. Jahrhunderts und dem Ende der napoleonischen Herrschaft über Europa, herrschte bei der Bevölkerung der Wunsch zur Schaffung von Nationalstaaten. Für alle Bevölkerungsschichten sollte mehr Freiheit und Mitbestimmung, sowie Presse- und Reisefreiheit erschaffen werden. In Deutschland sollte die Kleinstaaterei beendet werden.

Der Wiener Kongress 1815 brachte nicht die von der Bevölkerung erhofften Ergebnisse.

Die Jenaer Studenten- und Burschenschaften gründeten sich 1816 und zeigten während des Marsches auf die Wartburg im Oktober 1817 erstmals die Flagge **SCHWARZ – ROT – GOLD**.

Auch das Lützower Freikorps trug diese Farben in ihren Uniformen. Schwarz der Stoff, rot Kragen und Beschläge, gold die Knöpfe.

Im Mai 1820 wurde die Schlussakte zur Gestaltung des deutschen Bundes unterzeichnet. Für die Bevölkerung änderte sich nichts, was zu Aufständen und Unruhen in ganz Deutschland, aber besonders in Sachsen, Thüringen und Baden, führte. Die herrschenden Regierungen konser-



vierten Ihre Systeme und schlossen ihre Bürger von jedweder Beteiligung aus.

Im Mai 1832 zogen etwa 30.000 Mitglieder der Burschenschaften sowie Bürger aus allen Schichten mit der Flagge **SCHWARZ – ROT – GOLD** auf die Hambacher Burg in der Pfalz. Die Mitglieder erneuerten die Forderung nach Demokratie und mehr Freiheiten. Nach Beendigung der Aktion wurden einige Patrioten polizeilich verfolgt und eingesperrt.

Das Zeigen der Flagge mit den neuen Farben wurde verboten. Etliche Patrioten

flohen ins Ausland, wie nach Frankreich, in die Schweiz und die Vereinigten Staaten. Die Auswandererzahlen erhöhten sich rasant.

Es ereigneten sich immer wieder Unruhen und Aufstände. Gründe waren vielfach Hunger, Kinderarbeit, Krankheiten und geringe Bezahlung.

Im März 1848 brachen in ganz Deutschland Revolutionen aus. Die regierenden Fürsten schlugen die Aufstände blutig nieder.



Am 31. März 1848 traten Liberale und Demokraten erstmals in Frankfurt zu einem Vorparlament zusammen, um Wahlen für die deutsche Nationalversammlung vorzubereiten. Es war die erste allgemeine und freie Wahl der deutschen Geschichte. Am 18. Mai 1848 nahmen 585 Parlamentarier ihre Arbeit in der Paulskirche zu Frankfurt/M auf. Bis zum März 1849 diskutierten die Parlamentarier über Grundgesetz, Menschen- und Bürgerrechte. Dem preußischen König Friedrich-Wilhelm IV wurde die deutsche Kaiserkrone angeboten. Er lehnte ab.

Wochen später löste sich das erste

deutsche Parlament auf. In der Zeit von 1849 bis 1851 verließen wegen der prekären Verhältnisse etwa eine Million Deutsche ihre Heimat.

1848 beschloss die Nationalversammlung eine Kriegsmarine ins Leben zu rufen. Gründe waren unter anderem Schwierigkeiten mit Dänemark. Es ging um die Zugehörigkeit zum Deutschen Bund. Die Flotte hatte keinen langen Bestand und wurde 1853 stillgelegt und versteigert. Die Schiffe führten bis zu dem Zeitpunkt die Flagge SCHWARZ – ROT – GOLD.

Von 1853 bis zur Gründung des neuen deutschen Kaiserreiches 1871 wurde die Flagge SCHWARZ – ROT – GOLD nicht mehr gezeigt, sondern die Farben schwarz – weiss – rot des Norddeutschen Bundes. Diese Farben waren bis zum Ende des Kaiserreiches und darüber hinaus bis 1933 die Farbe der deutschen Nationalflagge.

Danach folgte bis zum Ende des 2. Weltkrieges die Hakenkreuzflagge, die 1945 von den Siegermächten verboten wurde. Mit Gründung der Bundesrepublik Deutschland (BRD) im Mai 1949 bekam die deutsche Flagge wieder die Farben SCHWARZ – ROT – GOLD. Die Deutsche Demokratische Republik (DDR) folgte im Oktober 1949 und übernahm die Flagge mit dem Zusatz Hammer und Zirkel.

Seit der Wiedervereinigung 1990 gibt es nur noch die einheitliche Flagge in SCHWARZ – ROT – GOLD.

*Hans Heuer*

# Jahresimpres



# sionen 2024



## Der „Stein des Anstoßes“ o d e r Bedeutung von Steinen in der Seefahrt

Steine im Allgemeinen und im Besonderen begegnen uns im täglichen Leben allerorts. Ob künstlich hergestellt oder in ihrer ursprünglichen Form und durch die Natur geformt – zweckmäßig geformt oder naturbelassen zur Freude des Menschen.



In früheren Zeiten, als der Anker noch nicht als Haltemöglichkeit eines Schiffes auf einer bestimmten Position erfunden war, wurden größere Steine genutzt, um diese Funktion zu erfüllen.

Auch wurden und werden heute noch Steine als Ballast in Schiffen genutzt, um gewisse Stabilitätskriterien zu erfüllen.

In der heutigen Zeit werden große Steine in Seekarten besonders gekennzeichnet

und in bestimmten Gebieten besonders ausgewiesen, wenn der Meeresgrund mit diesen in großer Zahl versehen ist.

Für die Schifffahrt in der Gegenwart ist das Vorhandensein von Steinen eher nachrangig zu betrachten; innerhalb betonnter Fahrwasser werden Wassertiefen ausgewiesen, die eine ungehinderte Schifffahrt garantieren. Außerhalb der Fahrwasser werden Steine oder Gebiete mit Steinen besonders gekennzeichnet und somit die Schifffahrt gewarnt, wie eingangs erwähnt. Sollte dieses als erforderlich angesehen werden, wird ein Kapitän diese Hindernisse umschiffen bzw. ein Ankern in diesen Bereichen vermeiden.



Aber es gibt auch Steine, die beim Betrachter vor Ort einen bleibenden Eindruck hinterlassen. Solche, die besonders geformt sind oder im vorliegenden Fall als „Leinwand der besonderen Art“ besagten bleibenden Eindruck hinterlassen sollen.

So begab es sich, dass eines unserer Crewmitglieder am Brodtener Steilufer (s)einen „Stein des Anstoßes“ erblickte. Diese Redewendung wird üblicherweise genutzt, um ein auslösendes Moment für ein Ärgernis oder einen Streit zu beschreiben. Hier verhielt es sich ganz anders: zwischen einer Vielzahl von Steinen unterschiedlicher Größe hatte sich ein begnadeter Künstler einen dieser Find-

linge ausgesucht, um eine detailgetreue Darstellung unseres Hanseschiffes nicht auf Leinwand, sondern auf einen dieser Steine zu übertragen.

Was mag ihn dazu bewegt haben? Die Liebe zu historischen Schiffen oder ein Besuch an Bord eben dieses Schiffes?

Es bleibt zu hoffen, dass sich an seinem Kunstwerk möglichst viele Strandbesucher erfreuen.

Eine besondere Kennzeichnung dieses Kunstobjektes in einer Seekarte, auf der im Übrigen auch Bereiche in Küstennähe abgebildet werden, wird er wohl nicht erwarten können.

*Marco Antler*



*Brodtener Ufer - Steilufer zwischen Travemünde und Niendorf Ostsee*

## ...was ich immer schon mal wissen wollte....

Heute: Der Papageienstock

Der Papageienstock, auch Papageienmast genannt, befindet sich Achtern etwa in der Mitte mancher Segelschiffe.



Beim Papageienstock handelt es sich im Prinzip um einen horizontalen Ausleger, der über die Reling achterlich hinausgeht und so die Sicht auf das Kielwasser ermöglicht. Auch befinden sich am Papageienstock die Befestigungen für das Besansegel, sowie deren Schoten und Blöcke. Außerdem diente er früher den Matrosen

auch als Möglichkeit sich festzuhalten, während Sie Ausschau hielten. In früheren Seegefechten wurde der Papageienstock



auch zum Attackieren von feindlichen Schiffen eingesetzt. Es konnten Schiffe über den Papageienstock zum Beispiel geentert werden, sobald sie in der passenden Reichweite waren.

Ganz bestimmt diente er auch Papageien und anderen Seevögeln als idealer Landeplatz.....

*Joachim Wuhlert*



## Eine Anmusterung mit Hindernissen (Früher war auch nicht alles besser)

Die Geschichte ist sehr lange her. Wir schreiben das Jahr 1975. Als ich kürzlich in alten Unterlagen blätterte, fiel mir ein Schriftstück in die Hand, das meine Anmusterung auf dem RoRo Schiff „Helga I“ schildert.

Die „Helga I“ fuhr zwischen Marseille und Benghazi, Libyen, und ich sollte ausgerechnet in Benghazi als 1. Steuermann einsteigen! Auf der Reederei gab ich zu bedenken, daß man für Libyen ein Visum braucht und ich nur das Seefahrtsbuch habe. Aber die schlaue Dame im Büro

The image shows two pages of a shipping document. The left page is a 'Muster' (muster) form for the ship 'Helga I' from Marseille, dated 19.01.1975. The right page is a 'Visum' (visa) form for the ship 'Helga I' from Benghazi, dated 20.01.1975. Both pages contain handwritten details and official stamps.

sagte, ich brauche kein Visum, Seefahrtsbuch reiche aus. Sie komme aus der Tourismusbranche und hätte alles arrangiert. Dass dem so nicht war, kann man meinem Reisebericht entnehmen, den ich deshalb extra schreiben musste.

Nun geht es los:

Sonntag, 19.01.1975

Gemäß telefonischer Benachrichtigung durch die Reederei melde ich mich um

07:30 Uhr am Lufthansa-Schalter, Flughafen Hamburg. Man weiß dort von nichts. Keine Buchung auf meinen Namen oder auf die Reederei. Nach langem Durchfragen bei Allitalia einen Flug nach Rom via Frankfurt um 10:25 Uhr gebucht. Buchung nach Benghazi nicht bestätigt.



Rufe Reederei an - keine Antwort. Hapag Lloyd-Reisebüro ist geschlossen. In Frankfurt versuche ich, den Flug nach Benghazi buchen zu lassen - nicht möglich, soll es in Rom versuchen. Rufe bei der Reederei und Frau Belz privat an - keine Antwort. Mitteilung per Postkarte an Reederei. Auskunft Rom: Alle Flüge nach Benghazi bis auf weiters ausgebucht. Am Flughafen ist kein Hotel. Übernachte in Fregene, Hotel „Golden Beach“ (ungeheizt, klamme Betten).

Montag, 20.01.1975

Rufe morgens Reederei an, berichte Lage und fordere Geld über Banco de Santo Spirito an (einzige Bank am Flughafen, Rom ist 40 km vom Flughafen entfernt).

Anschließend zum Flughafen. Ab 14:00 Uhr am Schalter der Libyan Airways standby, Warteliste Nr. 20. 17:30 Uhr Mitteilung: Flug Benghazi ausgebucht. Gehe ins Hotel „Satellite“, Roma Lido, Hotel hat freien Bus-Service zum Flughafen und ist somit am Ende billiger. (Taxi Flughafen - Hotel 3000 L)

#### Dienstag, 21.01.1975

Fahre morgens zum Flughafen. Auf der Bank kein Geld für mich überwiesen. Rufe Reederei an und gebe Hotel-Telex durch. 13:00 Uhr zurück im Hotel. Hotel akzeptiert Reederei-Telex zwecks Kostenbegleichung. Fahre sofort wieder zum Flughafen. Ab 14:00 Uhr Standby Alitalia, Schalter Benghazi. 17:20 Uhr Flug o.k., 19:20 Uhr Ankunft Benghazi. Passkontrolle verlangt ein Einreisevisum. Habe keines. Erkläre den Herren, dass ich in Transit reise und hier in Benghazi auf ein Schiff umsteigen soll. Striktes „No“. Bitte die Herren, die Agentur anzurufen, werde schroff zurückgewiesen und erhalte auch keine Gelegenheit, selbst zu telefonieren. Am späten Abend gelingt es mir, unbeobachtet an ein Telefon zu gelangen. Bei der Agentur meldet sich niemand. Muss die Nacht im Warteraum verbringen.

#### Mittwoch, 22.01.1975

Einreise abgelehnt. Erhalte vom Emigration Office Flugkarte nach Rom. Bemerkung: „„You go“. 09:00 Uhr Abflug, 10:30 Uhr Ankunft in Rom. Rufe Reederei

an, noch kein Geld für mich da, letztes Bargeld 3.000 Lire. 14:00 Uhr Ankunft im Hotel „Satellite“.

#### Donnerstag, 23.01.1975

Generalstreik in Italien. Erhalte Telex von der Reederei: „Haben keinen Makler in Rom - ans Konsulat wenden, dort muß man mir helfen.“ Fahre mit letztem Geld nach Rom zum Konsulat. Konsulat muß gar nichts, sondern kann mir nur eine Fahrkarte nach Deutschland besorgen. Bargeld kann ich auch keines erhalten. 17:10 Uhr Telefonanruf Konsulat - Reederei durch, keine Antwort. Ein Konsulatangestellter borgt mir persönlich



5.000 Lire. Außerdem teilt mir das Konsulat mit, dass für Libyen ein Einreisevisum benötigt wird und in den letzten Wochen Einreisegenehmigungen nur in besonderen Fällen erteilt wurden. Versuche abends, vom Hotel aus Reederei oder Frau Belz zu erreichen - keine Antwort.

#### Freitag, 24.01.1975

Rufe morgens die Reederei an zwecks telegrafischer Geldüberweisung hauptpostlagernd Rom. 14:50 Uhr Geld in Rom.

Kaufe Fahrkarte nach Marseille (alle Flüge ausgebucht). Schicke per Brief 5.000 Lire an Konsulat zurück. Konsulat war schon zu.

Sonnabend, 25.01.1975

Abfahrt Rom Termini 10:20 Uhr, Ankunft Marseille 23:52 Uhr. Rufe Marseille Fret an - keine Antwort. Erhalte vom Hafenamtmann Auskunft: „Helga I“ Ankunft Dienstag, 28.01. Gehe ins Hotel „Beaulieu“

Sonntag, 26.01.1975

Rufe Marseille Fret an - keine Antwort. Hafenamtmann: „Helga I“ Ankunft Dienstag. Bleibe im Hotel „Beaulieu“

Montag, 27.01.1975

Rufe Marseille Fret an - „Helga I“ Ankunft heute oder morgen. Rufe Reederei an und teile mit, dass ich in Marseille bin.

Dienstag, 28.01.1975

„Helga I“ wegen Mistral Verspätung. 16:50 Uhr in Marseille. Gehe an Bord.

Anmerkung: Es ist mir unmöglich, für alle mir entstandenen Kosten Belege zu erbringen.

Benghazi Reede, den 03.02.1975

1. Steuermann Björn D. Schütt

### **Es ist leider noch nicht das Ende der Geschichte**

Das Schiff sollte Ende April 1975 verkauft werden und ging deshalb in Marseille in die Werft. An Bord blieben 2 Kapitäne, 1 Ingenieur, 1 philippinischer Seemann und ich. Die Übergabe verlief aber nicht reibungslos, weil das Schiff im Dock von den Pallen rutschte und beim Verholen in ein anderes Dock, geriet eine Leine in den Bugstrahler. Am 28.04.1975 erfolgte dann doch die Übergabe und Helga I“ wurde in „Beaver“ umbenannt. Ich konnte noch am Abend nach Hamburg fliegen. Endlich zu Hause wartete ich vergeblich auf meine Heuer von 3 Monaten! Auf Anfrage bei der Reederei erklärte man mir, daß ich kein Geld zu erwarten hätte, da ich ja genug Kosten verursacht habe und mein Heuverhältnis sei damit beendet. Das wollte ich so nicht hinnehmen und übergab die Sache der Gewerkschaft. Daraufhin wurde die ominöse Kündigung in eine fristgerechte Kündigung geändert und ich fuhr die Frist auf der Fähre „Nordlicht“ ab. Dort hatte ich noch ein paar schöne Wochen an Bord. Meine ausstehende Heuer und Kosten, immerhin ca. 7.000,- DM, mussten noch gerichtlich und per Zahlungsbefehl eingetrieben werden. Das dauerte und ich fuhr bei einer anderen Reederei. Nach 1 Jahr, am 29.06.1976, war der Fall für mich positiv abgeschlossen ! Die Reederei durfte auch noch Gerichts- und Anwaltskosten bezahlen.

Das Traumschiff „Helga I“ hatte immerhin 8 Namen und fuhr zuletzt unter russischer Flagge.

*Björn D. Schütt*

## Ehrenamtsmesse 2024 – wir waren erstmals dabei!



Menschen, die sich für ein Engagement im Ehrenamt interessieren, konnten auf der diesjährigen Ehrenamtsmesse in der MuK Lübeck unter über 120 teilnehmenden Vereinen auswählen und sich orientieren, um eventuell später selbst einmal zum Wohle der Allgemeinheit in einer der vielen Organisationen mitzuarbeiten.

Auch die Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V. ist auf der Suche nach neuen Mitgliedern,

die sich für die unterschiedlichen Projekte interessieren und damit auch zum Erhalt z.B. der „Lisa von Lübeck“ oder der historischen Werftbarkasse „SW 2“ beitragen wollen. Damit war die Teilnahme an der Veranstaltung obligatorisch.

Am Infostand konnten zahlreiche Gespräche geführt werden. Hoffen wir, dass wir bei einigen Besucher/-innen das Interesse für uns geweckt haben.

*Marco Antler*





# YOU ARE WANTED DICH BRAUCHEN WIR



## Haben Sie Lust, in unserem Team mitzuarbeiten?

Wir von der **LISA VON LÜBECK** sind auf der Suche nach neuen Mitgliedern, die den Verein ehrenamtlich beim Erhalt der Kraweel und der zugehörigen Barkasse SW2 unterstützen möchten. Sie haben keine Vorkenntnisse? Das macht nichts. Mittels Learning by Doing werden Sie schnell in unser Team integriert. Wir freuen uns natürlich auch über Nautiker\*innen, Techniker\*innen, Handwerker\*innen sowie Seemänner und Seefrauen, die Teil unserer Gemeinschaft werden möchten.

## Sie haben Fragen?

Sprechen Sie uns gerne an. Oder kommen Sie einfach vorbei: Jeden Dienstagvormittag treffen wir uns ab 8.30 Uhr in der Werft auf der nördlichen Lübecker Wallhalbinsel im Schuppen D, um gemeinsam am Erhalt der beiden Schiffe zu arbeiten. Außerdem kommen wir jeden ersten Donnerstag im Monat ab 17.30 Uhr zu einem Offenen Stammtisch an Bord des Hanseschiffes zusammen.



## KONTAKT

Verein Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V.  
Willy-Brandt-Allee 19  
Nördliche Wallhalbinsel | Schuppen D  
23554 Lübeck

Telefon: 0451 79 82 740

E-Mail: [kantor@hanseschiff-luebeck.de](mailto:kantor@hanseschiff-luebeck.de)

Internet: [www.hanseschiff-luebeck.de](http://www.hanseschiff-luebeck.de)

## Was verbindet Lübeck - Buntekuh mit dem Seeräuber Klaus Störtebeker?

Um den Seeweg, sowie den Seehandel zwischen England und Holland vor Seeräubern zu sichern, finanzierte die Stadt Hamburg den Hamburger Kaufleuten, Hermann Nyenkerken und Simon von Utrecht, zwei komplette Schiffe samt Seeleuten und dazugehöriger Bewaffnung. Der Name des Schiffes von Simon von Utrecht ist leider nicht bekannt. Das Schiff des Kaufmanns Hermann Nyenkerken trug den Namen „Bunte Kuh“.



Bei dem Schiffstyp der „Bunte Kuh“ handelte es sich vermutlich um eine sogenannte Schnigge. Die leichten Schniggen konnten auch gerudert werden und waren dem zufolge zur Jagd auf Seeräuber, mit deren großen Handelskoggen, durch Schnelligkeit und Wendigkeit überlegen. Die „Bunte Kuh“ wurde auf ihren Fahrten in der Nordsee von einer Flotte bewaffneter Kauffahrteischiffe, auch Friedeschiffe genannt, dauerhaft begleitet.

Am 22. April 1401 wurde Klaus (Claas) Störtebeker auf seinem Schiff „Toller Hund“, entsprechend späterer Überlieferungen, von einem Verband hamburgischer Friedeschiffe vor Helgoland durch die besagte Flotte gestellt und nach langem Kampf gefangen genommen.



*Störtebeker geht von Bord der "Bunte Kuh"*

Mit der „Bunte Kuh“ wurde Klaus Störtebeker dann nach Hamburg überführt. Vor den Toren Hamburgs, auf dem Grasbrook, wurde Klaus Störtebeker verurteilt und später auch öffentlich enthauptet.





Die Gedenkstätte Klaus Störtebekers in  
Hamburg / Grasbrook

Der Lübecker Stadtteil Buntekuh verdankt seinem Namen einem bäuerlichen Gut, das hier bis Ende der 1950er Jahre existierte.

Das Gut wiederum wurde nach der Hansekogge „Bunte Kuh“ benannt, die den Angriff auf den Seeräuber Klaus Störtebeker erfolgreich führte.

Und so wurde aus der Hansekogge „Bunte Kuh“ der Lübecker Ortsname Buntekuh.

*Joachim Wuhlert*

---

## *Spender gesucht*

Wie Sie auf den Seiten unserer Zeitschrift sehen, versucht unser Verein diverse Projekte zu verwirklichen. Jedes Projekt wird von ehrenamtlichen durchgeführt und der Öffentlichkeit nach dem Motto: „Geschichte anschaulich machen ...“ zugänglich gemacht.

Nun fehlt es aber der Gesellschaft Weltkulturgut wie auch den meisten gemeinnützigen Vereinen an zweierlei Dingen:

1. neuen ehrenamtlich-aktiven Mitgliedern um die Projekte durchzuführen
2. am nötigen Kleingeld, um die Projekte weiterhin der Öffentlichkeit zugänglich machen zu können und neue zu realisieren.

Wir rufen daher auf, unseren Verein und somit seine Projekte mit einer Spende zu fördern. Hierfür steht folgendes Konto zur Verfügung:

IBAN  
DE63 2305 0101 0001 0092 40

BIC  
NOLADE21SPL

Die Spenden sind steuerlich abzugsfähig. Eine Spendenbescheinigung wird umgehend nach dem Eingang einer Spende übersandt. Dazu ist es nötig, dass Sie auf dem Überweisungsformular Ihre vollständige Adresse angeben.

# Bewährtes verliert auch manchmal seine Gültigkeit... Neue Stabilitätsunterlagen für die „Lisa von Lübeck“ gefordert

Ingenieurbüro Brink  
Kay-Enno Brink, Dipl.-Ing. Schiffbau



So oder so ähnlich musste die Aussage bewertet werden, dass die ursprünglich im Rahmen des Baus des Hanseschiffes erstellten Stabilitätsunterlagen – und dieses unter fachkundiger Aufsicht des Germanischen Lloyd – aufgrund gesetzlich geänderter Bestimmungen ihre Gültigkeit verloren hatten.

In der neuen Schiffssicherheitsverordnung für Traditionsschiffe (SchSV) fordert der Gesetzgeber u.a. die Vorlage eines „Stabilitätshandbuches“, welches bis spätestens zur Erneuerungsbesichtigung im Frühjahr 2025 von uns vorzulegen ist. Ebenso, jedoch zu einem früheren Zeitpunkt, wurde die Vorlage eines „Betriebs-sicherheitshandbuches“ gefordert; diese Unterlage ist mittlerweile genehmigt und in Kraft gesetzt worden (siehe Jahresheft 2023).

Um besagte Terminvorgabe zu erfüllen, wurde ein Hamburger Ingenieurbüro beauftragt, einen Krängungstest unter Beisein eines Verantwortlichen der BGVerkehr\* durchzuführen, um mit den daraus gewonnenen Ergebnissen das Stabilitätshandbuch zu erstellen; dieses muss vor dem Termin der Erneuerungsbesichtigung bei der BGVerkehr zur

Genehmigung vorgelegt werden.

Entsprechende Vorbereitungen zur Durchführung des Krängungstestes, der unmittelbar an die Trainingsfahrt folgte, mussten u.a. getroffen werden:

- Tanks zu mindestens 98% gefüllt
- Sämtliche Segel angeschlagen
- Schiff voll ausgerüstet und mit Stammpcrew besetzt
- Gewichte (mit Sand gefüllte Big Packs) zwecks Gewichtsverlagerung an Bord abgesetzt.



*Big Packs werden gekrant*

Und nicht zu vergessen: für den Tag der Durchführung sollte für eine angemessene Verpflegung gesorgt werden, um einen möglichst positiven Gesamteindruck zu hinterlassen; dieses konnte übrigens ohne Beanstandungen sichergestellt werden.

Am 14. Mai war es dann endlich so weit: die „Lisa von Lübeck“ wurde an die gegenüberliegende Hafenseite verholt, da dort ablandiger Wind vorherrschte, und der von uns beauftragte Ingenieur traf seine Vorbereitungen für die erforderlichen Maßnahmen unter den wachsamen Augen des Behördenvertreters.



*Big Packs werden an Bord abgesetzt*



*... gemäß Weisung*



*Elektronische Hilfsmittel im Einsatz*



*Auf der Suche nach dem Freibord*



*Manuelle Hilfsmittel im Einsatz*



*Neuausrichtung der Gewichte*



*Auf den Zentimeter genau*



*Jetzt passt es*

Nachdem sämtliche Arbeiten bzw. Messungen abgeschlossen worden sind, wird die geforderte Unterlage erstellt, damit diese dann im Frühjahr im Rahmen der Erneuerungsbesichtigung als ein Teil der Überprüfung der Schiffsdokumente vorgelegt werden kann. Erst dann ist es wieder möglich, mit neu ausgestelltem „Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe“\*\* Fahrten mit Gästen durchzuführen.



*Decksladung komplett*

*\*Die Dienststelle Schiffssicherheit ist nicht für berufsgenossenschaftliche Angelegenheiten zuständig, sondern nimmt im Auftrag des Bundes staatliche Aufgaben wahr. Sie überwacht die Einhaltung der internationalen Übereinkommen für Sicherheit und den Umweltschutz auf den Weltmeeren. Sie ist zuständig für Schiffe unter deutscher Flagge, die gewerbliche Seeschifffahrt betreiben sowie für Fischereifahrzeuge und Traditionsschiffe.*

*\*\*Das Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe ist fünf Jahre gültig. Neben der Erst- und Erneuerungsbesichtigung ist eine Zwischenbesichtigung zwischen dem zweiten und dritten Jahr der Zeugnislauzeit erforderlich.*

*Marco Antler*



# IM STILLEN GEDENKEN

---

SVEN MÖLLER 17.06.2023

HEINO DÜRKOP 28.07.2023

HORST STOSS 23.10.2023

NORBERT HAHN 28.02.2024

HELMUT HABER 05.05.2024

RÜDIGER VON HERTZBERG 25.08.2024

MANFRED JANSEN 09.09.2024

EWALD EVERT 17.10.2024

UDO MÖLLER 03.11.2024

---

## LISA VON LÜBECK

## Porträt Otto Tylkowski



Ich bin der in-  
zwischen nicht  
mehr ganz so  
neue Nautiker.  
Otto Tylkowski, in  
Kiel aufgewach-  
sen und seit dem  
Studium Ham-  
burger. Ich bin

2023 nach einem Stammtischbesuch auf der „Lisa“ eingewandert.

Ich segle seit meinem 13. Lebensjahr, zu-  
nächst auf Fahrtenyachten, nach dem  
Studium der BWL intensiv auf Regatta-  
schiffen. Kieler Woche, Travemünder  
Woche, Deutsche und Europameister-  
schaften waren die Beschäftigung an  
Wochenenden oder im Urlaub.

Ich wurde 1977 Klassenobmann und Vor-  
stands-Mitglied der europäischen Korsar-  
Vereinigung und organisierte dann auch  
Deutsche und Europäische Meister-  
schaften. 1978 konnte ich zusammen mit  
einem Schweizer Steuermann die Inter-  
nationale Schweizer Meisterschaft erringen.

1989 erfolgte ein geordneter Rückzug aus  
dem Segelsport zum Triathlon. 1991  
konnte ich mich erstmals für den Ironman  
auf Hawaii qualifizieren. Neben 38  
Qualifikationsrennen auf allen Kontinenten  
stehen noch 12 weitere Starts in Hawaii  
auf der Erledigungsliste.

2006 überredete mich ein Klassen-  
kamerad, der Segeloffizier auf der Gorch-  
Fock war, zu einer Mitfahrt auf der  
„Ubena von Bremen“. Das führte zum Zweit-  
hobby Traditionsschiff fahren. Auf Basis  
meiner Segel - und Bootsführerscheine  
machte ich dann bis 2010 meinen  
Traditionsschiffer auf 8 verschiedenen  
Schiffen.

Es folgten Kapitäns- und Steuermanns-  
Funktionen auf der „Ubena von Bremen“,  
dem „Lotsenschoner No.5 ELBE“, dem  
Dampf-Eisbrecher „Stettin“, dem Peilschiff  
„Schaarhörn“ und kleinen gaffelge-  
takelten Schiffen. Kurzeinsätze als  
„Springer“ auf der „Alex I“ und der  
„Roald Amundsen“ rundeten dies ab.

Einer der Höhepunkte war 2012 die  
Umrundung von Kap Horn als Sprecher  
der Gäste auf der „SEDOV“, bei der ich  
nachts Brückenaufgaben während der  
Null-Vier-Wache trotz fehlender Russisch-  
Kenntnisse übernehmen durfte.

An die leisen Kommandos auf der „Lisa“  
habe ich mich inzwischen gewöhnt und  
beim Anlegen habe ich meinen Frieden  
mit dem ungewöhnlichen Winkel der  
Vorspring geschlossen.

Solange es das Deutschland-Ticket gibt,  
kann man weiterhin als Hamburger auf  
einem Lübecker Schiff einspringen.

*Otto Tylkowski*

## Die ersten schwimmenden Seezeichen

Die ersten Seezeichen waren natürliche Navigationshilfen wie Baumgruppen oder Küstenformationen.

Später traten künstliche Zeichen hinzu, die im heute deutschsprachigen Raum zunächst alle Baken (Zeichen) genannt wurden: Steinhäufen oder Holzgerüste, fest oder schwimmend, mit oder ohne nachts entzündetem Feuer.

1225 erlaubte Waldemar II die Errichtung eines Seezeichens auf Falsterbo (Hansisches Urkundenbuch, s. Ref.), 1226 wird ein Seezeichen bei Travemünde erwähnt (Lübisches Urkundenbuch, s. Ref.).[1] Ab 1286 plante Hamburg die Errichtung eines Turmes mit Laterne auf der Insel Neuwerk in der Elbmündung,[1] der nicht nur als Wehrturm zur Sicherung der Region diente, sondern am Tage auch als Landmarke. Es gibt erhaltene Dokumente, die belegen, dass ab dem 14. Jahrhundert schwimmende Seezeichen auslagen. Die sogenannte Schartonne in der Außenelbe wird 1466 erwähnt. Die Hamburger Kaufmannschaft brachte sie mit einem Kauffahrteischiff aus. Später entwickelten sich die verschiedenen heutigen Formen. Um 1900 gab es im Elbstrom etwa 134 Tonnen.

Zunächst waren alle Tonnen schwarz, da man sie wie alle hölzernen Baken mit Teer und Pech konservierte.



*Tonne auf der Elbe: Ditmar-Koel-Tonne nordöstlich vom Turm auf Neuwerk (1568)*

*Als schwimmende Seezeichen waren Tonnen meist ein aus Eichenholz gefertigtes Fass mit Eisenringen.*

Ab 1575 begann man, auch weiße Tonnen auszulegen.

1887 ordnete der Reichskanzler (Otto von Bismarck) durch die Bekanntmachung, betreffend die einheitliche Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern, eine einheitliche Betonung an den deutschen Küsten an. Rote Spierentonnen (schlank, stabförmig) an der Steuerbordseite und schwarze, spitze Tonnen an der Backbordseite.

Seit 1982 gilt für die Betonung der Seewege international die Regelung IALA.

*Rüdiger Behrmann*

# Übungs-Dummy: Namensfindung und Taufe oder „Übungs-Dummy Kuddel“

Ende des Jahres 2023 hat der Verein einen neuen Defibrillator angeschafft, für die internen Erste-Hilfe-Übungen hat uns



der Hersteller Firma HERZ-König einen Übungs-Dummy gespendet.

Bereits im Frühjahr 2024 kommt der Übungs-Dummy zum Einsatz.

Während der Ersten-Hilfe-Auffrischung für Crew, Service und auch der Jugendbauhütte hat er Dr. Knoche bei den



Übungen für die Herz-Lungen-Wiederbelebung unterstützt.

Nach Abschluss der Erste-Hilfe-Auffrischung sind alle der Meinung, der



Übungs-Dummy muss einen richtigen Namen bekommen. Beim Stammtisch Anfang Mai kommt Dr. Knoche auf die Idee, die Gäste abzufragen wie er heißen soll. Schnell haben sich alle für den Vorschlag „Kuddel“ entschieden.

Beim nächsten Treffen der Service-Mitglieder haben wir im Beisein von Dr. Knoche die feierliche Taufe von „Kuddel“ vollzogen.

„Kuddel“ ist wohlwollend im Kreise der aktiven Crew-Mitglieder der Lisa von Lübeck aufgenommen worden.

Bis zum nächsten Einsatz verbringt er seine Zeit im Hause von Dr. Knoche und freut sich darauf wieder kräftig gedrückt zu werden.

Heidi Wulff

### Mitfahren mit der „Lisa“ leicht gemacht

Wer an einer Mitfahrgelegenheit interessiert ist, kann sich für eine Einzelfahrt unter folgender Telefonnummer anmelden:  
0451-79 82 740. Den Fahrtenkalender mit den verschiedenen Terminen findet man im Internet unter: [www.hanseschiff-luebeck.de/Hanseschiff/Termine](http://www.hanseschiff-luebeck.de/Hanseschiff/Termine).

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

### Postanschrift:

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

Telefon: 0451-79 82 740

Fax: 0451-79 82 857

### Internet:

[www.weltkulturgut-luebeck.de](http://www.weltkulturgut-luebeck.de)  
oder  
[www.hanseschiff-luebeck.de](http://www.hanseschiff-luebeck.de)

### E-Mail:

[kontor@hanseschiff-luebeck.de](mailto:kontor@hanseschiff-luebeck.de)

### Vereinskonto:

Sparkasse zu Lübeck

IBAN: DE 63 2305 0101 0001 0092 40 - BIC: NOLADE21SPL

(Spendenbescheinigungen werden unaufgefordert übersandt. Bitte volle Anschrift angeben)

**Geschäftszeiten Werftbüro:** 01.04.- 30.09., dienstags bis donnerstags **9:00** Uhr bis **13:00** Uhr  
01.10. - 31.03., dienstags **9:00** Uhr bis **13:00** 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. 0451-79 82 740** - Adresse: Siehe „Postanschrift“ auf dieser Seite.



Bestattungen aller Art,  
Trauerfeiern und Vorsorge.

Wir beraten Sie ausführlich und kompetent.

Tel. (0451) **79 81 00**

Balauerföhr 9  
23552 Lübeck  
[www.schaefer-co.de](http://www.schaefer-co.de)



## Unsere „alte Dame“, die Werftbarkasse SW 2 an Land!

Unsere Werftbarkasse SW 2 ist seit Mai 1925 im Dienst. Die längste Zeit verrichtete sie harte Arbeit auf der Werft, danach einen ruhigen Job bei den Mädels und Jungs der LISA VON LÜBECK.

Ihre 100 Jahre sieht man ihr nicht an. Voraussetzung dafür sind gute Behandlung und ständige Pflege. Gute Behandlung erfährt sie täglich, nun sind wieder Pflege und Wartung an der Reihe.



Um sämtliche Arbeiten ausführen zu können, wurde die SW 2 an Land gehievt. Die starken Ablagerungen von Algen und Muscheln am Rumpf überraschten



niemanden. Viele fleißige Hände von Vereinsmitgliedern entfernten die Ablagerungen. Nach gründlichem Schleifen

wurde Antifouling aufgetragen. Währenddessen waren andere Ehrenamtler damit beschäftigt, diverse Arbeiten und



Schönheitsreparaturen im Schiffsinneren auszuführen.

Für weitere notwendige Arbeiten wurden Profis engagiert. Firma Schaffran überholte den Propeller, der nun glänzt wie ein Schmuckstück und wieder gehörigen Vortrieb gibt.

Nachdem alle Arbeiten abgeschlossen waren, stand noch eine wichtige Prüfung an.



Die Ultraschallmessung des Unterschliffes ist Vorschrift und wurde von der Firma Tiedemann ausgeführt. Mit der Ultraschallmessung werden Materialfehlstellen bei Schiffen mit Stahlrümpfen erkannt. Unsere SW 2 absolvierte auch diese Prüfung ohne Beanstandung! Damit stand den weiteren Gästefahrten nichts mehr im Wege.

Am 17. Juli 2024 war dann der große Tag. Die Werftbarkasse SW 2 wurde wieder in ihr Element gesetzt. Ein Telekran von Ulferts & Wittrock nahm sie auf den Haken und setzte sie in der Trave, direkt hinter der LISA VON LÜBECK, ab. Kurz danach konnten die Schiffsführer Edgar und Dieter mit ihrer Crew Stephanie



und Hans-Jürgen wieder Fahrten mit Gästen durchführen.

Die letzte Fahrt der Saison erfolgte mit unserer Service-Gruppe, als Dank für ihren engagierten Einsatz.

Und was folgt:

„nach der Arbeit ist vor der Arbeit“

Im Winter geht es weiter!

Edgar Nowak

A vibrant, colorful advertisement for 'dice4friends'. The background is a splash of various colored dices and dice-related items. The text is arranged in a dynamic, overlapping manner. At the top, it says 'BUNT, BUNTER, AM BUNTESTEN'. Below that, 'DER KLEINE BUNTE WÜRFELSHOP'. Further down, 'DIE GANZE WELT DER WÜRFEL INKLUSIVE SPIELE-CAFÉ'. At the bottom left, the address 'Stadtweide 24 23562 Lübeck' and the website 'www.dice4friends.de' are listed. The 'dice4friends' logo is in the bottom right corner.

**BUNT,  
BUNTER,  
AM BUNTESTEN**

**DER KLEINE  
BUNTE  
WÜRFELSHOP**

**DIE GANZE WELT DER WÜRFEL  
INKLUSIVE SPIELE-CAFÉ**

Stadtweide 24  
23562 Lübeck

[www.dice4friends.de](http://www.dice4friends.de)

**dice4friends**

## Seefahrt in der Antike

Die Gefahr von Felsen und Sandbänken führte zur Entwicklung des ersten Navigationsinstrumentes, der Lotleine.

Dabei handelte es sich um eine einfache Vorrichtung: eine lange Leine mit Knoten auf der ganzen Länge, welche die Abstände markierten und einem Gewicht am unteren Ende.

Die Lotleine sollte dem Navigator die Wassertiefe anzeigen, sofern diese die Länge der Leine nicht übertraf. Die Unterseite des Gewichtes ( Blei) war oft mit Talg bestrichen. Sodass der Seemann nach dem Heraufholen der Leine erkennen konnte, welches

Sediment den Meeresboden bedeckte. Die Navigatoren lernten so Art und Farbe des vom Gewicht heraufbeförderten Sandes, Schlick oder Seegras zu erkennen und machten sich diese Information für ihre Navigation zunutze

Die Lotleine galt in der frühen Seefahrt als ein so wichtiges Gerät, dass man auf Schiffen, die wegen ausstehender Zollabgaben oder aus anderen Gründen im Hafen an die Kette gelegt wurden, die Lotleine beschlagnahmte.

Quelle: A. Aczel, *Der Kompass*

Rüdiger Behrmann

## MIT DEM SEEBUCH VON 1470 VON SKAGEN AN DIE WARNOW

(SEGELANWEISUNGEN FÜR DIE SCHIFFER U.A. DER HANSE-)-----

1) WENN IHR SKAGEN REV PASSIERT HABT, UND AUF 14 FADEN WEICHEN GRUND HABT, GEHT SÜDWÄRTS (180°, T170°), KEINEN ANDEREN KURS, SOLANGE BIS LOESÖ NORDOST (045°, T035°) VON EUCH LIEGT;

2) GEHT DANN SÜDOST (135°, T125°), BIS IHR 10 FADEN KRIEGT, WERFT DAS LOT;

3) FOLGET JÜTLANDS KÜSTE WEITER SÜDSÜDWEST (203°, T193°) NACH HJELM

4) UND WEITER SÜD (180°, T170°) NACH HATTEREV [EVTL. AUCH VEJRÖ FLÄK], BIS IHR 7 FADEN HABT, NICHT NÄHER, DAZWISCHEN [ZW. VEJRÖ U. BOSSERNE] IST TIEFES WASSER;

5) WENN DIE INSEL VON VEJRÖ WESTNORDWEST (293°, T183°) LIEGT, SO GEHT SÜDSÜDWEST (203°, T193°), SO LANG BIS IHR KALUNDBORG SEHT,

6) DANN GEHT SÜD ZU OST (169°, T159°) BIS NACH ROMSÖ;

7) FORTAN SÜD ZU OST (169°, T159°) BIS SPROGÖ.

8) WENN SPROGÖ QUERAB LIEGT UND IHR AUF 13 FADEN WEICHEN GRUND HABT, SEID IHR BEI VRESEN; KOMMT NICHT NÄHER ALS 7 FADEN.

9) WENN IHR 16 ODER 20 FADEN HABT, HALTET STARK NACH LUV AUF LANGELAND ZU SÜDWÄRTS (180°, T170°) AUF DIE MITTE DES LANDES,

10) FORTAN SÜDSÜDWEST (203°, T193°);

11) WENN IHR DANN TRONES[?] PASSIERT HABT, GEHT OSTSÜDOST (113°, T103°),

12) DANN KOMMT IHR VOR DIE WARNOW.

**Diese Anweisung wurde von einem mir bekannten Navigationslehrer der Lufthansa gesehlt. Mit den heutigen Missweisungen kam er mit dem Segler tatsächlich an die Warnow**

Die Kompassrose:

VAR 1470 = 10°W

		mag.Kurs	tru.Kurs				
0	Nord	000°	350°	8	Ost	090°	080°
1	Nord zu Ost	011°	001°	9	Ost zu Süd	101°	091°
2	Nordnordost	022°	012°	10	Ostsüdost	113°	103°
3	Nordost zu Nord	034°	024°	11	Südost zu Ost	124°	114°
4	Nordost	045°	035°	12	Südost	135°	125°
5	Nordost zu Ost	056°	046°	13	Südost zu Süd	146°	136°
6	Ostnordost	068°	058°	14	Südsüdost	158°	148°
7	Ost zu Nord	079°	069°				

Rüdiger Behrmann

# AUFNAHME - ANTRAG

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

Mitgliedsnummer \_\_\_\_\_

Eintrittsdatum \_\_\_\_\_

(wird vom Verein ausgefüllt)

Der Unterzeichnende erklärt hiermit seinen Beitritt in die "Gesellschaft Weltkulturgut e.V." und erkennt durch seine Unterschrift dessen Satzung an.

Name, Vorname / Firma \_\_\_\_\_

Straße / Hausnummer \_\_\_\_\_

PLZ / Ort \_\_\_\_\_

Geburtsdatum \_\_\_\_\_

Telefon / Mobil \_\_\_\_\_

Beruf \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

Ausbildung / Studium bis (Datum) \_\_\_\_\_

Bitte Nachweis beifügen!

## JAHRESBEITRÄGE

### EINZELMITGLIED

einschl. Kinder bis 16 Jahre

40 €

### SCHÜLER & STUDENTEN

20 €

### FÖRDERMITGLIED

120 €

### FAMILIEN

einschl. Kinder bis 16 Jahre

70 €

Ort, Datum \_\_\_\_\_

Unterschrift (bei Minderjährigen gesetzl. Vertreter) \_\_\_\_\_

Erteilung der **Einzugsermächtigung** und eines **SEPA-Lastschriftmandats**.

Die Entrichtung des Beitrages erfolgt durch Bankeinzug regelmäßig im April des Jahres.

Zahlungsempfänger:

**Gesellschaft Weltkulturgut, Hansestadt Lübeck e.V.**

Gläubiger-Identifikationsnummer:

DE 42 ZZZ00000177402

Mandatsreferenz:

(wird separat mitgeteilt)

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die "Gesellschaft Weltkulturgut e.V." Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der "Gesellschaft für Weltkulturgut e.V." von meinem Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Name, Vorname / Firma des Kontoinhabers \* \_\_\_\_\_

Straße / Hausnummer / PLZ / Ort \* \_\_\_\_\_

BIC \_\_\_\_\_

IBAN \_\_\_\_\_

### Datenschutzerklärung:

Ich bin damit einverstanden, dass die von mir gegebenen Daten elektronisch durch einen Verantwortlichen der Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V. verarbeitet und gespeichert werden dürfen, solange ich Mitglied bin. Mit der Weitergabe der Daten (elektronisch / Papierform) innerhalb des geschäftsführenden Vorstandes, bin ich einverstanden. Nach meinem Ausscheiden aus dem Verein dürfen nur noch Name, Vorname sowie Eintritts- / Austrittsdatum zum Nachweis einer ehemaligen Mitgliedschaft archiviert werden. Mit der Veröffentlichung von Fotos und Filmen der Gesellschaft Weltkulturgut in Printmedien und Internet bin ich ohne Nennung personenbezogener Daten einverstanden.

Ort, Datum \_\_\_\_\_

Unterschrift (bei Minderjährigen gesetzl. Vertreter) \_\_\_\_\_

\* Falls abweichend vom obigen Mitglied

Wir freuen uns, wieder zahlreiche neue Mitglieder/innen begrüßen zu dürfen.

2024



1030	Steffen Dr.	Olaf
1031	Meier	Andreas
1032	Burckhardt	Martin
1033	Zymelka	Sabine
1034	Bunge	Michael
1035	Kanitz	Michael
1036	Höpner	Ludwig
1037	Radde	Hannelore
1038	Wirtz	Anke
1039	Geyer	Tobias
1040	Dreyer	Dieter
1041	Lübeck	Irma



# Entdecke die Welt der Störtebeker Brauspezialitäten!



## Einzigartig vielfältig.

Neben traditionellen Bierstilen entstehen in der Störtebeker Braumanufaktur in Stralsund besondere Eigenkreationen wie das **Atlantik-Ale** oder das **Hanse-Porter**.

weitere Informationen unter:  
[stoertebeker.com](http://stoertebeker.com)



**Störtebeker**  
BRAUSPEZIALITÄTEN