

Blick - Punkte



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



Jahresheft 2025

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.

Anmeldung im Werftbüro unter 0451-798 27 40 zu den Bürozeiten.

März - September dienstags und donnerstags von 09:00 bis 13:00 Uhr

Oktober - Februar nur dienstags von 09:00 bis 13:00 Uhr

Die Buchung der Barkasse kostet 100,- € und beinhaltet die Mindestbuchungszeit von 2 Stunden. Jede weitere Stunde kostet 50,-€.

Dieser Preis ist unabhängig von der Anzahl der Gäste.

Maximal können pro Fahrt 12 Gäste an Bord teilnehmen.

Impressum:	<i>Blick-Punkte</i>	
Information der:	<i>„Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e. V.“</i>	
Redaktion und Satz	A.v.d.Nieuwendijk Joachim Wuhlert	Titelfoto: Rüdiger Behrmann Fotos Inhalt: M. Antler, Kreuzer, J. Wuhlert, T. Eheleben, S. Heddinga, K. Raasch, S. Rüß, A.v.d.Nieuwendijk, K. Schulz, H.-J. Wulff M. Böttger, H.-H. Baumgärtner, W. Scharf
Anzeigen:	Joachim Wuhlert A.v.d.Nieuwendijk	
Der Vorstand	Druck: Druckhaus Menne GmbH	
1. Vorsitzender:	Marco Antler	
Stellvertretende Vorsitzende	Rüdiger Behrmann, Gert Krüger	
Finanzverwalterin:	Heike Fickenscher	Schriftführerin: Heidemarie Wulff

Vorwort

Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

es ist vollbracht: wieder einmal hat unser Redaktionsteam ein ansprechendes Jahresheft zusammengestellt, um einen Rückblick auf das abgelaufene Vereinsjahr 2025 zu ermöglichen. Dafür einen herzlichen Dank! Aber auch den zahlreichen Beiträgen aus der Riege der aktiven Mitglieder sei an dieser Stelle besonders gedankt: nur durch ihre Beiträge gelingt dieser interessante Jahresrückblick überhaupt.

Sinn (m)eines Vorwortes – frei nach Google – ist es, *eine persönliche Einführung in ein Werk zu geben, die Motivation des Autors darzulegen und dem Leser Hintergrundinformationen oder Danksagungen zu vermitteln. Es dient dazu, eine Brücke zwischen dem Autor und dem Leser zu schlagen, ohne den Inhalt des eigentlichen Textes vorwegzunehmen.*

Ich versuche auf jeden Fall, diesem Anspruch gerecht zu werden.

2025 liegt hinter uns. Eigentlich ein Jahr wie jedes andere? Nein: es war ein Jahr, auf das wir als Vereinsmitglieder besonders stolz sein sollten. Für zwei Jubilare war dieses Jahr von besonderer Bedeutung.

Seit 2005 befindet sich unser Hanseschiff „Lisa von Lübeck“ nun im aktiven Dienst und blickt auf eine interessante Dienstzeit zurück. Die Tradition der Hanse über die Grenzen Lübecks hinaus zu transportieren war erklärtes Ziel der Initiatorin und

gleichnamigen Namensgeberin Lisa Dräger. Eine Vielzahl von Fahrten ins In- und Ausland wurden mit dem Schiff und seiner Crew unternommen; insbesondere als Repräsentant der Hansestadt Lübeck war die „Lisa“ ein gern gesehener Gast zu maritimen Großveranstaltungen. Mittlerweile ist das Schiff zwanzig Jahre älter geworden – und nicht nur das Schiff. Auch die „reifere“ Crew schwelgt mittlerweile in Erinnerungen in die Anfangszeit mit dem neuen Schiff. Heute muss der Vorstand abwägen, welche Veranstaltungen besucht oder welche Anfragen für Charterfahrten u.ä. durchgeführt werden. Bei sämtlichen Aktivitäten müssen vorrangig haushälterische Belange abgewogen werden: kann die Teilnahme oder Fahrt kostendeckend durchgeführt werden? Letztlich muss der Verein wie ein Wirtschaftsunternehmen geführt werden und so planen und handeln, was uns auch im abgelaufenen Vereinsjahr erneut gelungen ist.

Ein weiterer Aspekt in Bezug auf die Annahme und Durchführung von Fahrten ist ein verfügbarer Stamm an Crewmitgliedern. Alters- und gesundheitsbedingte Abgänge hatten auch wir zu verzeichnen; daher wurde aktiv Werbung in den Medien betrieben, so dass neue Crewmitglieder – insbesondere auch „Fachpersonal“ – für den Betrieb des Hanseschiffes gewonnen werden konnten.

Als zweiten Jubilar möchte ich unsere Werftbarkasse „SW2“ nennen, die in diesem Jahr auf eine mittlerweile stattliche Dienstzeit zurückblicken kann.

Oder sollte ich besser sagen: „Fritz“, „Technischer Betrieb 1“, „Hamma 1“ oder „Elfriede“? Zwischen „Fritz“ und „SW2“ liegen mittlerweile 100 Jahre.

Unsere Barkasse erfreut sich im Geburtsjahrsjahr bester Gesundheit und wird, dank intensiver Pflege unserer Barkassencrew, uns noch viele Jahre erfreuen. Während der Gästefahrten auf der Trave und um die Altstadtinsel kann man originale historische Technik bestaunen und damit eine Zeitreise in die Vergangenheit unternehmen.

Ein Grund mehr, einen Antrag an den Bereich Archäologie und Denkmalpflege der Hansestadt Lübeck zu formulieren, um eine *„Anerkennung und einen Eintrag in die Denkmalliste der beweglichen Kulturdenkmale der Hansestadt Lübeck“* zu erwirken. Nach eingehender Prüfung und Ortstermin ist der Eintrag bzw. die Anerkennung zwischenzeitlich erfolgt und die „SW2“ in der Denkmalliste unter der lfd. Nr. 5403 erfasst.

Das wöchentliche Arbeiten in der Werft ist in dem Umfang weiterhin erforderlich, um unsere Projekte zu betreuen. Die Eigentumsverhältnisse sind zu Jahresbeginn an die Deutsche Stiftung Denkmalschutz (DSD) übertragen worden. Aufgrund der vertraglich fixierten Vereinbarung im Kaufvertrag hat

man uns darin ein Verbleiberecht zugesichert. Damit ist auch zwischen uns und der Jugendbauhütte eine dauerhafte Zusammenarbeit gesichert.

Wie in der Handelsschifffahrt so sind mittlerweile auch in der Traditionsschifffahrt für den Schiffsbetrieb eine Vielzahl von Auflagen und Bestimmungen zu erfüllen bzw. einzuhalten. In diesem Jahr sind wir als Verein in besonderem Maße gefordert gewesen, als nach erfolgter Zwischenbesichtigung im Frühjahr durch die Behörde BG Verkehr seitens dieser ein Besichtigungsbericht mit einer nicht unerheblichen Mängelliste erstellt wurde. Es wurde uns danach nur ein vorläufiges Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe ausgestellt, um dann wenigsten planmäßig zum 1. Mai erste Gästefahrten durchführen zu können.

Sämtliche Mängel konnten bis zum Ablauf des vorläufigen Zeugnisses Ende September abgestellt werden. Über das Jahr entwickelte sich ein umfangreicher Schriftverkehr mit der Behörde, der im Hinblick auf Umfang und Zeitaufwand über ein vertragliches Maß ehrenamtlicher Tätigkeit hinausging. Dank an alle Aktiven, die hier für eine erfolgreiche Abarbeitung der Mängelliste gesorgt haben.

Zufriedene Gäste an Bord sind der Lohn für die geleistete Arbeit der ungefähr 75 aktiven Mitglieder unseres Vereins. Eine *ehrenamtliche Tätigkeit ist eine freiwillige,*

unentgeltliche und gemeinwohlorientierte Aufgabe, die man in seiner Freizeit ausübt, so die Erklärung bei Google. Zum Glück finden sich immer wieder Menschen, die dieses für sich umsetzen und in Anspruch nehmen.

Nehmen Sie sich jetzt die Zeit, unser Vereinsjahr in der aktuellen Ausgabe der

Blick-Punkte Revue passieren zu lassen und überlegen Sie gerne dabei, ob es nicht an der Zeit wäre, einmal bei uns an Bord als Gast zu verweilen oder als zukünftiges Crewmitglied „anzuheuern“.

Ihr

Marco Antler

- 1. Vorsitzender -



Lübecker Werften

Teil II: Die Schiffswerft Henry Koch

Der spätere Gründer der Werft Henry (Heinrich) Koch wurde 1832 als Sohn des Getreidehändlers Claus Koch in Wischhafen geboren. Seine ersten



Henry Koch

Berufserfahrungen sammelte er als Seemann in Hamburg. 1851 fuhr er mit der „Euphrasia“ nach Australien. Das Jahr 1851 ging in die australische

Geschichte ein, da erstmals die Goldfunde in der Kolonie Victoria bekannt wurden und einen GOLDRAUSCH auslösten. Hier wollte er sein Glück machen, verließ das Schiff und zog ins Innere des Landes, nach Long Gully. Dort wurde er bald Aufseher, später Teilhaber und dann sogar Eigentümer der Goldmine.

1857 heiratete er Maria Heintz aus Phillipsburg im damaligen Großherzogtum Baden. Die Verbindung brachte 14 Kinder in die Welt. Nur sechs Söhne und vier Töchter überlebten die Eltern.

1872 kehrte die Familie nach Deutschland zurück. Da sein Sohn Henry zur Schule und Pension nach Lübeck gegeben wurde, knüpfte er erste Kontakte zur Hansestadt.

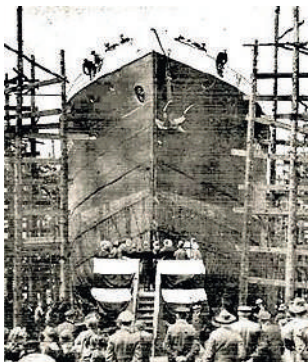
Er erwarb Haus und Grundstück am Jerusalemsberg 4. 1877 wurden zwischen der Hansestadt und ihm ein Vertrag zum Betrieb einer Schiffsreparaturwerkstatt geschlossen. Jahre später kaufte er angrenzende Flächen zur Erweiterung seiner Reparaturwerkstatt. Zu gleicher Zeit erwarb er die Reederei „Dampfschiffahrts-Gesellschaft Pioneer“, die den Verkehr zwischen Lübeck und Travemünde betrieb. Mit der Schließung und dem Verkauf der Meyer Werft auf der Wallhalbinsel kam der Holzschiffbau in Lübeck zum Erliegen. Henry Koch hatte die Zeit erkannt. Mehr und mehr wurde der Bedarf von Reparaturen industrialisiert. Kessel und Maschinen konnten nun bei ihm gewartet werden. 1882 wurde zwischen der Hansestadt und Henry Koch



Das damalige Werftgelände

ein Kauf- und Tauschvertrag geschlossen. Das Gelände der Reparaturwerkstatt überließ er der Hansestadt, dafür bekam Henry Koch Trave seewärts das Gelände von der Ballastkuhle und das Gelände parallel zum Glashüttenweg.

Jetzt war der Weg frei zur Errichtung einer Schiffswerft! In Berichten von 1883 hatte sein Betrieb etwa 350 Mitarbeiter. Der



Die "Lübeck" kurz vor dem Stapellauf

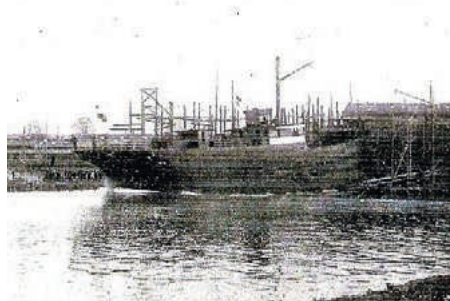
erste Neubau erhielt den Namen „Eugen Krohn“ und war mit 723 BRT vermessen. 1884 wurde der Verein Deutscher Schiffswerften gegründet. Henry Koch war einer von acht Gründungsmitgliedern.

Nach langem Leiden verstarb Henry Koch 1888 im Alter von 56 Jahren. Noch vor seinem Ableben setzte er sieben seiner Kinder als Erben ein. Mit der Fortführung



Der Schwimmkran der Werft

der Werft beauftragte er Baudirektor Peter Rehder und den Reichstagsabgeordneten Ernst Stiller. Die technische Leitung übernahmen die Schiffbauingenieure August Brinkmann und Gustav Stolz. Die Söhne Willi und Franz kamen später in die technische und kaufmännische Werftleitung.



Stapellauf der "Anneliese"

Bis zur Jahrhundertwende war die Koch Werft einer der größten Werften im Kaiserreich. In der Größe vergleichbar mit dem Drägerwerk. Die Lübecker Werft hatte annähernd 850 Mitarbeitern. Sie besaß ein Schwimmdock für Schiffe bis 4000 BRT, einen Schwimmkran und einen Eisenbahnanschluss. Kontinuierlich wurden Erneuerungen, Umbauten und Erweiterungen für die Werkstätten, Hellinge und Liegeplätze geschaffen.

1908 wurde die Werft in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhundert gab es Umschichtungen an den Eigentumsverhältnissen. Zur gleichen Zeit gingen Neubaufträge zurück.

Noch 1903 erreichte man mit 1100 Mitarbeitern eine abgelieferte Tonnage von etwa 19.000 Tonnen. In den Jahren 1907 – 1908 sank die Belegschaft auf 324 Mitarbeiter. Danach erholte sich die Konjunktur bis 1913 wieder und es wurden wieder mehr Schiffe bestellt und Mitarbeiter eingestellt.

Die Kriegs- und Nachkriegszeit war für das Deutsche Reich und die Werftindustrie eine unsichere Zeit. 1923 führte die Währungsreform zu einer gewissen Stabilität,



Die 1884 gebaute "Vesta"

aber vom Ende des Jahrzehnts bis zum Scheitern der Weimarer Republik brach die Weltwirtschaftskrise in allen Bereichen massiv aus.

Während der unruhigen Zeit von 1918 bis 1930 wurden mehrfach Gespräche zwischen den Anteilseignern der Lübecker Werften geführt. Inhalt der Gespräche war eine Fusion der LMG und Koch einerseits und der LMG und Flender andererseits.

Da die langwierigen Gespräche mit der Lübecker Kreditanstalt, den beteiligten Banken, den Werften Flender und LMG kein Ergebnis zeigten, meldete der Vorstand der Koch Werft im Mai 1935 Konkurs an. Einige Gebäude der Koch Werft und Anlagen werden heute noch genutzt.

Hans Heuer

Neubau No.

272 „Patricia“	Bj. 1928, 3979 BRT, 114m Lang	HAL – HAPAG
273 „Palata“	Bj. 1928, 3979 BRT, 114m Lang	HAL – HAPAG
254 „Lübeck“	Bj. 1925, 1704 BRT, 80 m Lang	Lübeck Linie
236 „Progress“	Bj. 1916, 5257 BRT, 117m Lang	H- C. Horn
231 „Hamburg“	Bj. 1915, 3077 BRT, 95m Lang	OPDR
175 „Chienghai“	Bj. 1907, 1815 BRT, 81m Lang	NDL
150 „Haparanda“	Bj. 1903, 1005 BRT, 64m Lang	HMG
248 „Eilbek“	Bj. 1923, 2125 BRT, 88m Lang	Knorr & Burchardt
227 „Delia“	Bj. 1914 , 1225 BRT, 74m Lang	Kirsten
170 „Marie Leonhardt“	Bj. 1906, 1906 BRT, 91m Lang	L & B
48 „Rhea“	Bj. 1892, 508 BRT, 48,7m Lang	Neptun

Letzter Neubau: Bau No. 287, Bj. 1930 „Reichspräsident von Hindenburg“, Fischdampfer

Quelle: Heinz Haaker "Die Schiffswerft von Henry Koch AG" Kabel Verlag

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,
Geburtsstagsfeier, 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

Torsten Ehleben, der neue Crewplaner stellt sich vor.



Es wurde ein Nachfolger von Klaus Bursch als Crewplaner gesucht und ich wurde gefunden! Ich, Torsten Ehleben, bin verheiratet, habe zwei erwachsene

Töchter, wohne in Lübeck und bin zudem waschechter Lübecker.

Als Staatlich geprüfter Energietechniker war ich zuletzt Senior Sales Consultant in der Werbeforschung. Meine Hobbys sind Sportwagen, Oldtimer, Segeln, Haus + Garten, Reisen, „Lisa von Lübeck“.

Warum gerade ein Ehrenamt und die Lisa von Lübeck? Für mich stand es schon immer fest, dass ich nach meiner Arbeitszeit ehrenamtlich tätig sein werde. Die „Lisa von Lübeck“ hat mich schon immer interessiert und fasziniert und ich finde sie gehört zu Lübeck, wie all die Sehenswürdigkeiten, die wir hier haben.

So bin ich dann im August auf Marco zugegangen und habe ihm mitgeteilt, dass ich eintreten werde und wenn mal eine Position im Verein frei wird, dann könnte ich mir vorstellen, diese auch zu bekleiden.

Allerdings hatte ich nicht damit gerechnet, dass Marco sofort antworten würde, aktuell wurde nämlich ein Crewplaner gesucht. Ich dachte mir, dass kann ich mir

ja mal anhören. Als ich dann das erste Mal an einem Dienstag mit zur „Lisa“ fuhr, trafen Marco und ich auf dem Parkplatz Klaus, von dem wir erfuhren, dass es sein letzter Arbeitstag sei. Ihr könnt euch sicherlich unsere Blicke vorstellen und ich dachte nur, zum Glück bin ich heute schon dabei. Klaus hat mich dann netterweise noch in die wichtigen Punkte eingearbeitet!

Wie stelle ich mir nun die Crewplanung für die Zukunft vor? Da ich seit September dabei bin, habe ich die ersten Erfahrungen gesammelt und führe erst einmal die Arbeit von Klaus incl. der geführten Liste mit kleinen Anpassungen fort. Da ihr mich dankenswerterweise sehr nett und offen aufgenommen habt, fällt es mir bis jetzt auch eher leicht.

Einen Lernprozess habe ich auch bereits erfahren müssen. Die Kommunikation per Mail ist nicht unbedingt von allen geliebt! Das ist aber für mich kein Problem, ihr könnt mich anrufen, per Mail, per WhatsApp oder per SMS mit mir kommunizieren.

Eine Bitte habe ich, je eher ihr euch für die entsprechenden Fahrten anmeldet, desto besser können wir planen. Also scheut euch nicht, mit mir in Kontakt zu treten, auch wenn mal Änderungen vorzunehmen sind.

Ich freue mich auf eine gute Zeit mit euch!

Torsten Ehleben

Wir Ehrenamtlichen vom Museum der Arbeit Hamburg begeben uns auf schwankende Planken.



Das Museum der Arbeit in Hamburg Barmbek

Am 1. Mai 2025 hieß es für die Ehrenamtlichen der Graphischen Abteilung des Museums der Arbeit: Leinen los! Auf Einladung von Toni van den Nieuwendijk, der uns lange Zeit im Museum unterstützte und dort eine Präsentation zum industriellen Tiefdruck organisierte, lernten wir endlich seinen neuen »Arbeitsplatz«, die Lisa von Lübeck, kennen.



Die Setzerei im Museum der Arbeit

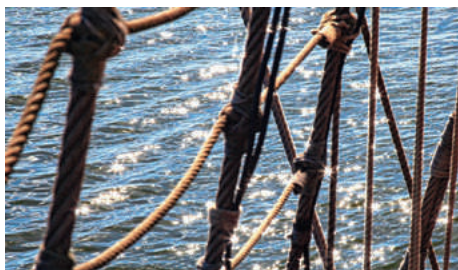
Druck- und Setzmaschinen standen am Tag der Arbeit ohnehin still und so fanden wir uns mit einer größeren Gruppe bei



Die Ehrenamtlichen vom MdA sind an Bord.

strahlendem Sonnenschein am Liegeplatz im Museumshafen ein.

Kaum hatten wir abgelegt, bekamen wir



Impression von Bord der Lisa

die Geschichte des Schiffes – oder wie wir lernten: das Kraweel – anschaulich erläutert. Da wir als Ehrenamtliche im



Impression von Bord der Lisa

Museum der Arbeit eine gut 600 Jahre alte Tradition des Setzens und Druckens lebendig erhalten, konnten wir gut nachvollziehen, wieviel Mühe, Aufwand und



Die Seele baumeln lassen

Herzblut im detailgetreuen Bau dieses schwimmenden Kulturguts stecken. Nachdem wir die hochgeklappte Eric-Warburg-

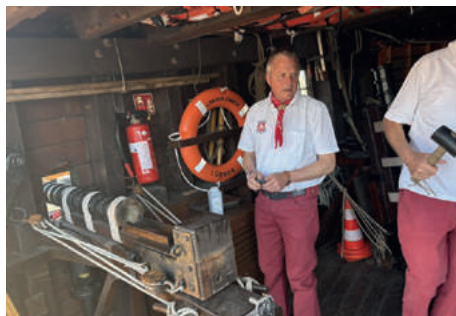


Der Kapitän führt das Logbuch

Brücke passierten, glitten wir gemütlich auf der Trave dahin und konnten die Seele baumeln lassen. Und zwischendurch das Deck

genauer inspizieren, dem Rudergänger über die Schulter schauen und den Kapitän beim Führen des Logbuches beobachten.

Das Abfeuern der Bordkanone in der Lübecker Bucht markierte im wahrsten Sinne des



Vorbereitung zum Abfeuern der Bordkanone

Wortes den Wendepunkt und es ging, jetzt unter Segeln, wieder Richtung Lübeck zurück. Es waren wunderschöne, zeitvergesene Stunden, die in Erinnerung bleiben. Und so wird sicher der eine oder andere von uns bald wieder ein Passagier auf der Lisa sein ...

Klaus Raasch

Vorerst verabschieden wir uns gemäß unserer Tradition:

GOTT GRÜSS DIE KUNST



Das historische Zunftzeichen der Buchdrucker

Die wehrhafte Lisa von Lübeck

Wo Reichtum fließt, sind Räuber nicht fern – das galt besonders für die Seewege der Hanse. Die mit kostbaren Waren beladenen



Beladung eines Handelsschiffes im Mittelalter.

Handelsschiffe, wie unser Kraweel „Lisa von Lübeck“, waren ein begehrtes Ziel für Piraten, die auf Beute aus waren. Die Hanse, als mächtiger Zusammenschluss von Kaufleuten und Städten, wappneten ihre Schiffe gegen den Verlust ihrer Handelswaren. Sie waren ebenfalls bewaffnet und



Künstlerische Darstellung eines Konvois.

fuhren möglichst im Konvoi und einige wurden auch von mit „Kriegsvolk“ besetzten Schiffen begleitet. Bewaffnet waren die Handelsschiffe mit Kanonen.

Kanonen, die mittels Schwarzpulver – einer Mischung aus Salpeter, Schwefel und Holzkohle - Steinkugeln verschossen, waren zur damaligen Zeit eine relativ neue Bewaffnung. Erste Erwähnungen von Kano-



Schiffskanone 14. Jh.

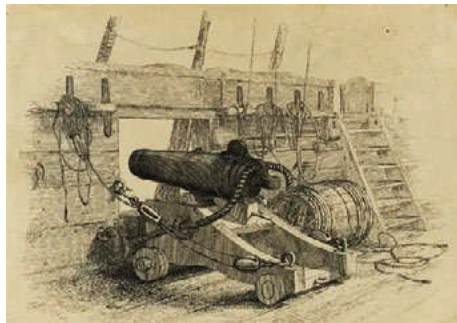
nen in Europa stammen aus der ersten Hälfte des 14. Jh. (Florenz 1326 und Lille 1340).

Die ersten Kanonen wurden von Glockengießern hergestellt. Glockengießer verwendeten Bronze und nur sie verfügten über die Kenntnisse und Fähigkeiten für den Guss größerer Objekte. Bronze ist allerdings eine relativ weiche Legierung, die sich unter der Hitze und Kraft der Explosion schnell abnutzt und verformt. Hinzu kam, dass nur kleinere Kaliber gefertigt werden konnten, etwa bis zur Größe eines Apfels.

Die Weiterentwicklung der Waffen schritt rasant voran. Um größere und haltbarere Kanonen zu fertigen, verwendete man dann Eisen und ersann eine andere Fertigungsart. Wie bei der Herstellung von Fässern wurden konisch geschmiedete Eisenstreifen erhitzt und zu einem Rohr zusammengeschweißt. Anschließend wurden zur Stabilisierung der Form schmiedeeiserne Ringe auf das Rohr gezogen.

Überliefert ist, dass mit dieser Art der Fertigung bereits 1377 eine Kanone mit dem Kaliber von einem halben Meter hergestellt wurde, die eine Steinkugel von 450 Pfund verschießen konnte.

Die neuen Waffen mit Explosionsstoffen veränderten sehr schnell die Kriegs- und Verteidigungstechnik. Um die Kanonen noch effektiver zu machen, wurden sie auf



Kanone auf einer Lafette.

Lafetten montiert. Das sind fahrbare Gestelle. Eine lafettierte Kanone ermöglicht ein besseres Zielen, da die Höhen- und Seitenrichtung geändert werden kann.

Damit wurde das Ende von Ritterheeren und Burgen eingeleitet und Stadtmauern waren zunehmend wirkungslos.

Beim Bau der „Lisa von Lübeck“, dem Nachbau eines Schiffes aus dem 15. Jh.,

stellte man fest, dass ein wichtiges Detail aus der damaligen Zeit fehlt: eine Kanone. Diese sollte entsprechend der historischen Bauart gefertigt sein. Als Julius Ahlmann, Schwiegersohn von Lisa Dräger (Namensgeberin und Initiatorin des Baus unseres Kraweels) und Geschäftsführer der ACO Group, davon erfuhr, bot er umgehend an, eine entsprechende Kanone in seiner Gießerei in Kaiserslautern herstellen zu lassen.

Die Kanone ist ein beliebtes Requisit an Bord der „Lisa“. Für unsere Gäste an Bord ist es



Unser Kanonier zündet die Bordkanone.

immer ein Highlight, wenn in der Lübecker Bucht mit dieser Kanone ein imaginäres Piratenschiff beschossen und versenkt wird.

A.v.d.Nieuwendijk

*Auszüge aus Blick-Punkte 2/2005 und
2/2006 von Stefan Müller und Heino*

Scharnje



**DIE
SEGEL
MACHERIN**
MAREIKE TETZLAFF

Bootsverdecke Sonnensegel
Persenninge Reparaturen

www.die-segelmacherin.de

Amtliche Prüfung der Verschlüsse für die Bordkanonen

Alle 5 Jahre müssen sich die Verschlüsse unserer Bordkanonen einer amtlichen Beschussprüfung unterziehen. Aus diesem Grund fuhren Burkhard Zessin und ich zum amtlichen Prüftermin nach Mellrichstadt in Bayern. Um 09:00 Uhr morgens konnten wir den vorbestellten Transporter von der Autovermietung in Lübeck abholen und zu unserer Werft, im Schuppen D, fahren. Dort haben wir eine Kanone und fünf zu prüfende Verschlüsse in den Transporter verladen und für die anschließende Fahrt gesichert. Gegen 11:00 Uhr sind wir



dann Richtung Mellrichstadt aufgebrochen. Die Anreise mit nur einem Stopp verlief erfreulicherweise problemlos. Gegen 17:00 Uhr trafen wir dort vor Ort ein und konnten das Hotel auch gleich beziehen. Nach der dortigen Anmeldung haben wir schon einmal geschaut, wo wir am nächsten Tag denn hinmüssen. Nach dem Frühstück am nächsten Morgen haben wir uns um 08:00 Uhr beim amtlichen Beschussamt gemeldet. Zufällig waren noch Mitglieder von zwei anderen

Schützenvereinen vor Ort. Umgehend erfolgte die Anmeldung und die dazugehörige Büroarbeit wurde auch gleich erledigt. Zum Beschuss sind wir dann außerhalb des Ortes in einen natürlichen steinernen Kessel, ähnlich eines Steinbruchs, gefahren. Dort haben wir die Kanone zur Prüfung aufgebaut. Nachdem



alle Anwesenden sich in einem Sicherheitsbereich befanden, feuerten die Angestellten des Amtes die Kanonen mehrfach ab. Nach der erfolgreichen Prüfung erhielten wir das amtliche Prüfzeichen, welches auch in die Kanonen eingeschlagen wurde. Anschließend haben wir die Palette mit der Kanone und den Verschlüssen wieder verladen und konnten um 11:00 Uhr die Heimreise antreten. Gegen 17.00 Uhr erreichten wir dann unsere Heimatstadt, konnten das Auto entladen und bei der Autovermietung wieder abgeben. Damit endete dann auch dieser erfolgreiche Tag.

KlausSchulz

Neues aus dem "Bücherschapp"

Die Herren der See
Axel S. Meyer



Auf Empfehlung von Joachim Wuhlert,
Crew-Mitglied Lisa von Lübeck

Eine dramatische Seeschlacht. Eine tragische Liebe. Ein Mann, der nichts zu verlieren hat. Nordeuropa, 1471. Zwischen der Hanse und England tobt ein erbitterter Seekrieg um die Vorherrschaft über die Nordsee. Till Landers, ein junger Kaufmann aus Wismar, heuert auf dem «Mariendraken» an, mit dem der Kaperfahrer Paul Beneke gegen England segelt. Benekes Ruf als genialer Seeheld und grausamer Krieger ist legendär. Wie Landers herausfindet, sind es dunkle Dämonen, die ihn antreiben. Seit dem Verlust seiner großen Liebe Margreta ist Beneke ein gebrochener Mann. Für ihren rätselhaften Tod macht er deren Vater, den Danziger Kaufmann Bernt Pawest, verantwortlich. Nun ist Pawest mit dem «Peter von Danzig» – dem größten Kriegsschiff seiner Zeit.....

Schiffskatzen
Detlef Bluhm



Auf Empfehlung von Heidi Wulff,
Crew-Mitglied Lisa von Lübeck

Ohne Katzen sähe die Weltkarte heute anders aus; ohne sie wären die großen See-Expeditionen und Entdeckungsfahrten kaum möglich gewesen: Auf den wochenlangen Fahrten über den Atlantik waren die Schiffskatzen lebenswichtige Begleiter, denn sie schützten die Lebensmittelvorräte vor Ratten und Mäusen. Noch bis ins 20. Jahrhundert hinein war deshalb ihre Anwesenheit auf Handels- und Kriegsschiffen, Expeditionen und Passagierfahrten selbstverständlich. Eine französische Versicherung forderte sogar die Anwesenheit einer Katze an Bord des Schiffs, andernfalls ging der Versicherungsschutz verloren. Die Tradition, eine Katze mit an Bord zu nehmen, wird bis heute vielerorts beibehalten. Detlef Bluhm hat die Geschichte der Schiffskatzen rekonstruiert und erzählt von ihrem Leben an Bord....

Joachim Wuhlert

Neues aus dem "Bücherschapp"

Der Kaffeedieb
Tom Hillenbrand



Auf Empfehlung von,
Susanne Viellieber-Wuhlert

Ein historisches Abenteuer voller Spannung, Intrigen und der Jagd nach dem schwarzen Gold des Orients – Kaffee!

Wir schreiben das Jahr 1683. Europa befindet sich im Griff einer neuen Droge: Kahve. Das begehrte Getränk ist teuer, denn die Osmanen haben das Monopol darauf und wachen streng über ihren Schatz. Doch der junge Engländer Obediah Chalon, Spekulant, Händler und Filou, hat einen waghalsigen Plan: Er will den Türken die wertvollen Kaffeebohnen abluchsen, koste es, was es wolle. Mit finanzieller Unterstützung der Vereinigten Ostindischen Compagnie stellt Chalon ein Team internationaler Spezialisten zusammen, um das scheinbar Unmögliche zu schaffen...

Und als Hörbuch.....Kino für die Ohren!!!

Flaschenpost
Wolfgang Struck



Auf Empfehlung von Heidi Wulff,
Crew-Mitglied Lisa von Lübeck

14. Juli 1864, Windstärke elf, kurz vor Kap Hoorn: eine Flaschenpost wird auf die Reise geschickt, die bis heute unser Verständnis vom Meer und von globalen Zusammenhängen prägt. Denn mit dieser und vielen weiteren Flaschen, die mit der Bitte um Rücksendung gefüllt waren, begründete der Geophysiker und Polarforscher Georg Neumayer die maritime Strömungsforschung. Sein groß angelegtes Experiment dokumentierte er in Alben, in denen er über 600 Antworten auf die schwimmenden Botschaften sammelte. Die Alben betrachtend, berichtet Wolfgang Struck von den oft rätselhaften Routen der Flaschen, aber auch von den Kapitänen und Passagieren, die sie aussetzten, von Fischern, Strandgutsammlerinnen und Hafenbeamten, die sie fanden....

Joachim Wuhlert

Ein traumhafter Morgen.

Ein traumhafter Morgen mit Aufstiegs-Chance! Als ich morgens bei herrlichem Sonnenschein zu einer Gästefahrt mit unserem Haneschiff eintraf, hatte sich ein großer Steigkran auf dem Kai aufgebaut.



Steigkran und Hebebühne werden positioniert

Die Aussicht von dort oben im Arbeitskorb musste grandios sein!

Ich fiel direkt in einen Tagtraum, und der ging so:

Meine Crew-Kollegen begrüßten mich schon mit der Aussage, ob das denn nicht etwas für mich wäre. Augenblicklich erschien der Boss des Krans nach seinem offiziellen Einsatz an unserer Gangway und fragte interessiert, ob unser Schiff so



Das Großsegel wird inspiziert

etwas wie ein Ausflugsdampfer sei. Naja! Nachsichtiges Lächeln und einer Einladung von Bootsmann Klaus Schulz, an Bord zu kommen, um sich den „Ausflugsdampfer“ genauer ansehen zu können, kam er gerne nach. Er revanchierte sich mit einer Einladung, im Arbeitskorb mit ihm hochzufahren. Dieses Angebot gab Klaus



In luftiger Höhe mit tollem Ausblick

großzügigerweise an mich weiter. Ich war sofort bereit und bestieg mit großem Glücksgefühl den Korb. In 51 Meter Höhe genoss ich die großartige Aussicht: blauer Himmel, Sonne, eine klare Rundumsicht und die „kleine“ LISA von Lübeck! Ein bisschen das Gefühl des Schwebens, wenn man sieht, wie bizarr der lange ausfahrbare Hebearm wirkt. Ein grandioser Tagesbeginn mit viel Glück und großer Freude.

Ein Schulterklopfen holte mich aus meinem Tagtraum zurück auf die Planken der Lisa.

Susanne Heddinga

Maritimes Rätsel Wer oder was bin ich?

Und wieder ist es soweit, unser nächstes Preisrätsel steht an. Soviel sei hierzu verraten, diese hier abgebildete Tonne ist ausschließlich in der Nordsee anzutreffen. Sie wird seit 1664 ausgelegt und ist vermutlich das älteste Seezeichen an der deutschen Küste außerhalb einer Flussmündung. Die Frage lautet also: Wie nennt sich dieses Seezeichen (hier gibt es zwei Möglichkeiten) und wo befindet es sich genau.



Und nun viel Spaß beim Rätseln.....

Joachim Wuhlert

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

Einsendeschluss ist der 30.09.2026

Vereinsmitglieder sind von der Teilnahme ausgeschlossen

Auflösung des Preisrätsels aus Heft 2024

Richtig ist: der Jakobsstab

Der Jakobsstab (lateinisch baculus Jacobi), auch Gradstock oder Kreuzstab, ist ein früheres astronomisches Instrument zur Winkelmessung und zur mittelbaren Streckenmessung. Es wurde vor allem in der Seefahrt, aber auch in der Landvermessung und Astronomie verwendet. Der Jakobsstab war in der Nautik der Vorläufer des Sextanten. Die Erfindung des

auf See leichter als das Astrolabium zu handhabenden Jakobsstabs liegt zwar im 13. Jahrhundert und hat sogar Ähnlichkeit mit einer von Avicenna im 11. Jahrhundert entwickelten Visiervorrichtung, aber erst Johannes Müller, genannt Regiomontanus, machte das Instrument im 15. Jahrhundert zu einem beliebten Messgerät

Die/der Gewinner von 2 Fahrkarten für eine Fahrt mit der Lisa von Lübeck wurde per Los gezogen. Herzlichen Glückwunsch!

Lisa Kapitän sorgt für Riesenüberraschung im Jahre 2007

Der damalige Lisa Kapitän Charly Brüser und sein Kollege Dieter Bars, beide auch Brüder unserer weltweiten Vereinigung



Albert Seidel mit Frau kurz vor der abenteuerlichen Reise

Hernandad de la Costa, in Deutschland als Brüder der Küste bekannt, sprechen über die vielen internationalen Begegnungen, die sich daraus so ergeben haben.

Charly erzählt von einem ganz besonderen Bruder: Albert Seidl, Bruder des Tisches Savannah. Albert, gebürtiger Deutscher aus Essen, akademisch ausgebildeter Maler, war mit seiner Familie in den 50ern nach Kanada ausgewandert. Dort baut er eine 12m Ketch aus Holz, die „Illahee“, und segelt mit Familie in der



Die von Albert Seidel gebaute Ketch „Illahee“

Karibik, Panama und Kolumbien. 1968 werden sie in der Santa Marta Bay vor Kolumbien von Piraten überfallen. Bei der Erwähnung des Namens Albert Seidl unterbricht Dieter und erinnert sich, einmal einen Albert Seidl getroffen zu haben. Dieter war als junger Kapitän mit seinem Schiff vor Ort als der Überfall stattfand.



Die Barkentine „Barba Negra“, von Albert Seidel umgebaut aus einer 100 Jahre alten Galeas

Offensichtlich konnte Dieter der ausgeraubten Familie mit fehlender Ausrüstung und anderen Dingen entscheidend helfen, so dass eine Weiterreise möglich wurde. Dieter und sein erster Offizier hatten kurzzeitig engen Kontakt zur Familie Seidl. Seitdem war der Kontakt abgebrochen. Nach seiner Scheidung kaufte Albert Anfang der 70er in

Norwegen eine 100 Jahre alte Galeas. Er baute sie drei Jahre lang zur Barkentine um und taufte sie „Barba Negra“. Seine beiden jüngsten Kinder, Marcus und David, waren ständig bei ihm und hatten bis dahin noch niemals an Land gewohnt.



1973 startete er sein Bildungsprogramm „Save the Seas“, arbeitete mit Jacques Cousteau in der Walforschung, wurde von Hollywood für Dreharbeiten geordert und



Die Seidel Brüder mit einem der zahlreichen Lehrer

nahm an der 200 - Jahr - Feier in NY teil. Später segelte er nach Europa und machte u. a. Butterfahrten nach Helgoland.

15 Jahre lang wuchsen die Söhne an Bord auf, lernten unter diversen Lehrern auf Basis Hand gegen Kojen diverse Sprachen und sind bereits in jungen



Statsraad Lehmkuhl

Jahren Kapitän und erster Offizier auf der norwegischen Schönheit, der Dreimastbark „Statsraad Lehmkuhl“. Für den August hatte sich Albert mit Frau Alice zum erneuten Besuch bei uns in Lübeck



angesagt. Durch Besuche in Savannah und Treffen unserer Bruderschaft weltweit war eine enge Freundschaft entstanden. Dieter Bars wurde informiert und bereitete alles für das Wiedersehen nach langer Zeit vor. Albert hatte von allem keine



Eine der weltweit 200 lokalen chapters (Tables)

Ahnung. Am Tag vor dem geplanten Treffen fuhren wir ihn über die Burgtorbrücke und sein seemännisches Auge



Die Lisa von Lübeck, unübersehbar!

entdeckte sofort die „Lisa“ auf ihrem Weg zur Wallhalbinsel. Man solle doch sofort einmal an die Pier fahren, damit er sich das anschauen könne, er wurde auf den kommenden Tag vertröstet. Neben Dieter war zum Treffen auch der damalige erste Offizier, mittlerweile Lotse, ich glaube in Cuxhaven, eingetroffen. Mitgebracht hatte er viele Bilder von der Erstbegegnung nach dem Überfall. Am folgenden Tag ging es mit Albert und Frau direkt zur Lisa. Dort angekommen war kein Mensch zu sehen. Wir nötigten Albert an Bord zu gehen, es gebe da eine Sondergenehmigung. Was sich dann ergab war für alle Beteiligten ein unvergessliches Erlebnis. Unsere Bruderschaft ist zwar voll von unerwarteten Begegnungen, aber diese bleibt uns in besonderer Erinnerung.

Bruder des Tisches Lübeck-Travemünde
Heinz „Speckseite“ Scheel

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

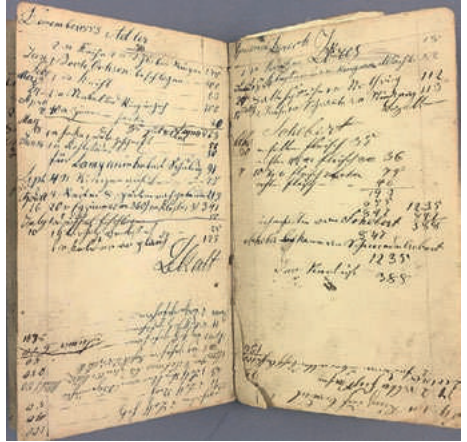
Matthew Fontaine Maury

Seine schwere Verletzung wies ihm den Weg zur wahren Bestimmung.



Als Teil seiner Ausbildung nahm Maury Gilbert du Mortier de La Fayette von 1827-1830 auf seiner Schiffsreise zurück nach Frankreich an

Jahrhundert zurückreichten bis zu den Anfängen der Marine. Maury studierte sie alle und sammelte daraus Angaben von



Logbuch von 1853

der Weltumsegelung der U.S.S. Vincennes teil. Nach der Ausbildung diente Maury von 1837 bis 1839 als Seeoffizier in der US-Marine. Der Sturz von einer Reisekutsche, bei dem er sich die Hüfte brach und eine nie heilende Knieverletzung davontrug, beendete seinen aktiven Dienst. Doch er konnte bei der Marine bleiben und begann, Logbücher von Überseeschiffen zu sammeln und zu studieren. Im Jahr 1842 wurde Maury Direktor des Archivs der Seekarten und 1844 des Nautischen Observatoriums in Washington, D.C.

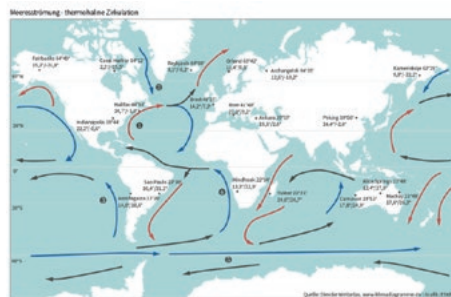
Als Matrose beobachtete er, dass die Kapitäne alle ihre Erkenntnisse über Wetterverhältnisse, gegenläufige Winde, Strömungen und andere Besonderheiten von Wetter und Seegang in ihre Logbücher eintrugen. Doch dort blieben sie anderen vorenthalten und gerieten in Vergessenheit. Im Observatorium fand er Unmengen in Kisten gelagerte alte Logbücher und Karten, die bis ins 18.

Winden, Windstillen, Windstärken, Strömungen, Triften (Drift), Gegenströmungen aller Meere zu allen Jahreszeiten. Sein Traum und Ziel war es, alle diese separat gewonnenen Erkenntnisse allen Seekapitänen zur Verfügung zu stellen, um Reisen sicherer, effizienter und schneller zu machen. Auch die Walwanderungen konnte er aus manchen Angaben herauslesen und trug sie in besondere Karten ein, da zu seiner Zeit die Walwanderungen weitgehend unbekannt waren. Walfänger verbrachten oft Monate und Jahre nutzlos auf den Meeren, da sie vom Wanderverhalten und den jeweiligen Aufenthalten der Wale nichts wussten.

1845 veröffentlichte Maury erste Wind- und Strömungskarten (Wind and Current Chart of the North Atlantic, Sailing Directions and Physical Geography of the Seas and Its Meteorology). Anhand der Karten konnten die meisten Reisen drastisch verkürzt werden. Auf seinen Vorschlag hin wurde ab 1848 mit meteorologischen Beobachtungen auf Schiffen begonnen.

Die erfahrenen Kapitäne der Handelsschiffe waren über diese Ratschläge von einem Marineoffizier, der kaum zehn Jahre zur See gefahren war, zunächst gar nicht begeistert.

Schließlich probierte Kpt. Jackson mit seiner Bark W.H.D.C. im Jahr 1848



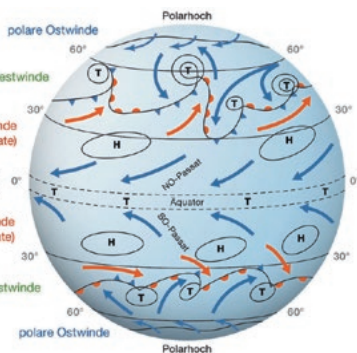
Meeresströmungen

Tagen. Damit hatte er auf der gesamten Strecke 35 Tage eingespart. Die Neuigkeit verbreitete sich in Windeseile durch alle Kontore in Baltimore, New York und Boston. Plötzlich hatten es alle Reeder und Kapitäne außerordentlich eilig, die neuartigen Seekarten in die Hände zu bekommen.

Maury machte ihnen ein Angebot, das so verlockend war, dass sie es kaum ablehnen konnten. Er hatte ein 10 Seiten langes Abstract Log fort he Use of American Navigator (Abriss des Logbuchs für den Gebrauch amerikanischer Nautiker) vorbereitet in der die wesentlichen Informationen seiner Wind and Current Chart zusammengefasst waren. Außerdem enthielt der Band 12 freie Seiten, die die Nautiker auf der Seereise mit folgenden Informationen ausfüllen sollten.

- Datum, Uhrzeit, Position (Breite und Länge)
- Kurs und Geschwindigkeit
- Windrichtung und -stärke

Maurys Karten aus. Er segelte mit seiner Bark von Baltimore aus los und benötigte von den Landausläufern Virginias bis nach Rio 38 Tage; normalerweise brauchte man etwa 55 Tage. Die Rückfahrt schaffte Jackson nach denselben Karten in 37



Windsysteme

- Wetterlage (z. B. Bewölkung, Temperatur, Barometerstand)
- Strömung, besondere Beobachtungen
- Segelstellung und nautische Manöver

Für diese Information wollte Maury jedem Kpt. die neuesten Wind and Current Charts schenken.

Nur vier Monate nachdem Kpt. Jackson nach Rio gefahren war, hatte Maury sein kurzgefasstes Logbuch bereits von vier weiteren Schiffen zurückerhalten, die gleichfalls diese Route gefahren waren; sie hatten durchschnittlich 10 Tage gespart. Gegen Ende des Sommers

strömten die Informationen nur so herein, und Maury und seine Leute hatten alle Hände voll zu tun, um diese auszuwerten. Die Karten wurden nach den einlaufenden Informationen ständig überarbeitet und verbessert. Bis Ende 1851 hatte Maury von mehr als 1000 Kapitänen Informationen erhalten. Nach und nach wurden Karten von allen Meeren der Welt veröffentlicht.

Bis 1854 gingen etwa eine Million Auskünfte über die vorherrschenden Windrichtungen und -stärken auf allen Meeren bei ihm ein.

Rüdiger Behrmann

**BUNT,
BUNTER,
AM BUNTESTEN**

**DER KLEINE
BUNTE
WÜRFELSHOP**

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

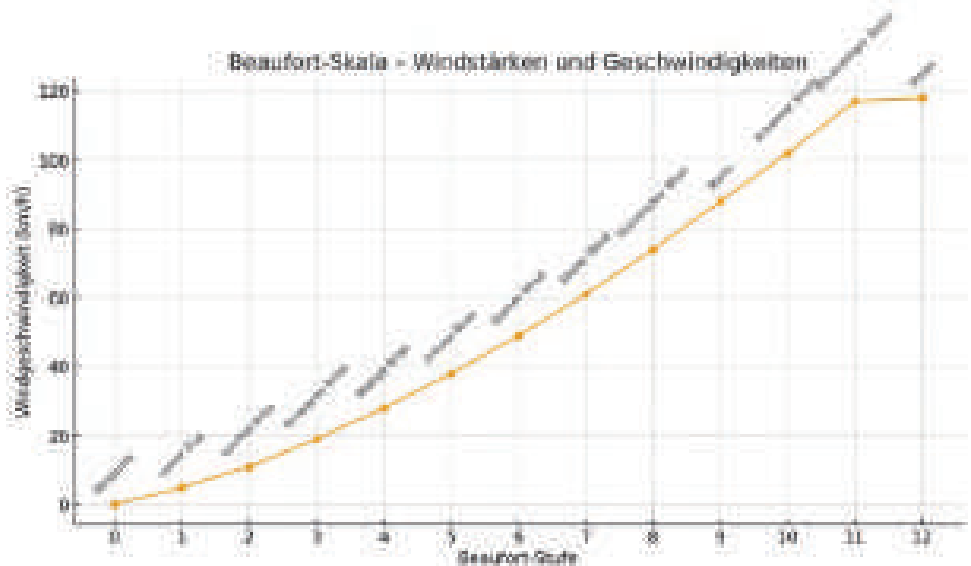
Stadtweide 24
23562 Lübeck

www.dice4friends.de

dice4friends®

Die Windstärken nach Beaufort

0. *Windstille*: Windgeschwindigkeit (WG): 0 km/h, Meer: spiegelglatt
1. *Leiser Zug*: WG: 1-5 km/h, Meer: kleine Wellen
2. *Leichte Brise*: WG: 6-11 km/h, Meer: Wellen mit weißen Kämmen
3. *Schwache Brise*: WG: 12-19 km/h, Meer: Wellen mit weißen Kämmen
4. *Mäßige Brise*: WG: 20-28 km/h, Meer: Wellen mit weißen Kämmen und Spritzwasser
5. *Frische Brise*: WG: 29-38 km/h, Meer: hohe Wellen mit weißen Kämmen und Spritzwasser
6. *Starker Wind*: WG: 39-49 km/h, Meer: sehr hohe Wellen mit weißen Kämmen und Spritzwasser
7. *Sturm*: WG: 50-61 km/h, Meer: extrem hohe Wellen mit weißen Kämmen und Spritzwasser
8. *Schwerer Sturm*: WG: 62-74 km/h, Meer: sehr extreme Wellen mit weißen Kämmen und Spritzwasser
9. *Orkanartiger Sturm*: WG: 75-87 km/h, Meer: extreme Wellen mit weißen Kämmen und Spritzwasser
10. *Sturm*: WG: 88-101 km/h, Meer: sehr extreme Wellen mit weißen Kämmen und Spritzwasser
11. *Schwerer Orkan*: WG: 102-117 km/h, Meer: extrem hohe Wellen mit weißen Kämmen und Spritzwasser
12. *Orkan*: WG: 118 km/h und mehr, Meer: extrem hohe Wellen mit weißen Kämmen und Spritzwasser



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

Heute: Wo kommt eigentlich der Begriff "Glasen" her

Der Begriff „Glasen“ stammt, wie konnte es auch anders sein, aus der Seeschifffahrt. Zur Zeiterfassung diente damals eine gläserne Sanduhr oder auch Stundenglas genannt.



Es gab ein Halbstundenglas sowie ein Viertelstundenglas. Wurde ein Halbstundenglas umgedreht so wurde dieses durch das Anschlagen der Schiffsglocke angezeigt.

Die Anzahl der Anschläge zeigte die Häufigkeit des Umdrehens des Halbstundenglases an. Diese Zählweise ging bis „acht Glasen“. Eine Schiffswache dauerte genau acht Glasen. Das bedeutete somit, dass bei acht Glasen Wachende der alten Wache und der Wachbeginn der neuen Wache war. Zum Beginn der neuen Wache fand dann auch das Viertelstundenglas seine Verwendung. Die Zeiterfassung begann dann von neuem. „Acht Glasen“ (Wachbeginn),

„ein Glasen“, „zwei Glasen“, „drei Glasen“, „acht Glasen“ (Wachende). Das Schlagen der Schiffsglocke sowie das Umdrehen der Sanduhr war Aufgabe des Wachhabenden. Jede volle Stunde wurde mit einem Doppelschlag und jede halbe Stunde mit einem Einzelschlag, gut hörbar auf dem gesamten Schiff, angezeigt. Hörte man zwei Doppelschläge sowie einen einzelnen Schlag, so bedeutete dieses „es ist fünf Glasen“. Acht Glasen, also das Ende einer Wache, wird auch heute noch in der Seeschifffahrt als



Symbol vom Übergang des Lebens in den Tod benutzt. Der viermalige Doppelschlag mit der Schiffsglocke wird oft beim Tod und der Bestattung eines Seemanns sowie zu dessen Gedenken verwendet.

Joachim Wuhlert



Jahresimpres

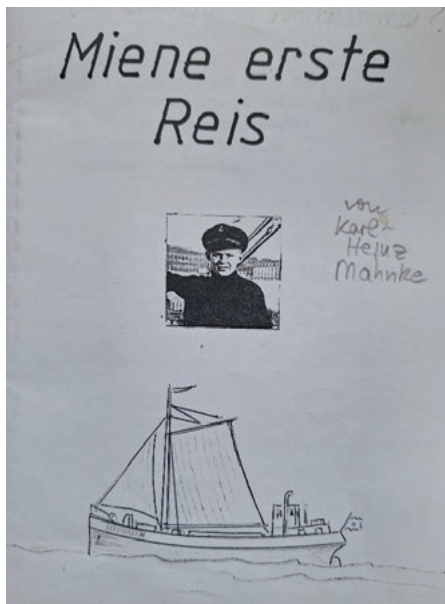


sionen 2025



Miene erste Reis, so füng de Seefort an.

Nu geit de Schaultiet bald to enn. Noch een half Johr denn waar ik konfermiert. Noch har ik beten Tied, bett Ostern 1937. Wat nu woll up mi to kümmt, vääł Utwahl gew dat för uns Jungs uppn Lann nich. Min Schaukollegen harn sik all Arbeit besorgt, een güng nan Burn de annern Jungs güng inne Fabrik as Hülfsarbeiter, un har mi in Kopp sett, un wull to See. Blon keener wüs man wi datt güng, denn ik wir dee irst ut uns Dörp, de to See wull. Nu har min Mudder rümfragt, wo man sik mell müss. So drepen wi een Matros de in sin Ferien sin Vadder bit Holtsagen helpen dee. So führten mit nee Kreissag up Lohnarbeit. Un wüsten nu wo wie uns woll künn. De Schaultiet un Konfirmation heff ik nu achter mi, wi schriben dat Datum 22 April 1937. Min Mudder führte mit mi naa Wismer, dor söchten wi denn Hürbaas Paul Krakow up, de har in de Schürstaat een Zigarnladen. He wirn ollen Kaptain un wüss mit als bescheit. Mit sien Spitzboot stünn he nu vör mi, un segt na Jung un du wist to See, hess du dat ook gau överlegt, ik säd ja. Denn führten wi wedder na Hus un töwten up Orrer. Dee Hürbaas haar to min Mudder segt, watt so all tau nee Seemannsutrüstung tauhürt. Bi Jörgensen uppen Spiegelbarg gew dat als, dicke Ünnerbüxen un Ünnerhemm, Büx un Jack, un een blagen



Sweter mitn Rullkragen, poor Gummistäwel un een Ölmantel natürlich noch nee blag Mütz mitten blanken Schirm un een goll Anker. Nu wirk all een halben Seemann ann Schipp.

An 28. April güngt nu los un süll uns bi Paul Krakow mell. Un nu wiert sowit, dor stünn ik nu mit min Seesack bi Emm för de Dör, min Öllern wiern natürlich mit bi. Nu güng dee oll Kaptain mit uns nat Boomhus an de Haaf, dor kreeg ik denn min Seefortsbook un wür anmustert. Dor legen allerhand Schäpen Dammers un Säglers, de biet ut un inladen wiern. Dor leeg ook een Motorsägler „Heinrich“ ut Haaren an de Ems, wo ik as Kochsjung mustert haar.

Dat wier de lüst Rang, un de lüste Hüür von 18 M in Haand. De Hürbaas Paul Krakow hett mi an Burd brögt, un bi denn Schipper afliefert. Wi wirn vier Mann Besatzung, Schipper Rolfes, Bestmann Schepers Licht matros Schepers un ik as Moses. So wūr de jüngst an Bord betietelt. De drei wiern all miteinander verwant. Wi schreben denn 28 April 1937 Klock twee. Min Öllern wünschten mi völ Glück un nu güng miene irste Fort in See.



Die Lisa in Öl von Karl Heinz Mahncke

De Lienen los, un de Maschin smet Ring utn Utpuff, dat Schipp güng sachter weg von de Pier. Nu güngt in See mit 248 Tunn Weiten na Düsseldörp, natürlich bet Holland över See. Dissen Dag künn ik mi

noch als ankieken un Verklören laten wat so an annern Dag up mi to kümmt. Min Koj haar ik int Vörschipp för mi allein twischen Sägeltüch un Farbenpött. As ik so min Plünn utpackte wier mi doch bäten anners inne Maag, wat nu woll all up mi taukümt. Dat Wädder wir goot un glatte See, so leed ik mi datt gefall, över so blew datt nich un annern Dag güngt anners rüm. Gegen Abend wirn wi vör dee Holtenauer Schlüs, dor güng wi vör Anker. An annern Dag güngt denn dörch denn Kanal. Bin Schippshändler Röschmann in Rendsburg wūr Proviant övernaam. Wat ik all för arbeiten maaken müss, dat kaken müs ik övernääm beten har ik von to Hus all mitkregen, över fääl künn ik dorvon nich gebuken. In de Kombüs, wat togliegs uns Ätrum wir, stünn ein emalje Fühierd de wūr noch mit Kahlen bött. Dat wir de eenstigs Fürstell an Bord. Feel Utwahl geef dat nich. Toon Biespill, toon Frühstück gew dat meist Bratkantüffel de wörn ut roh Kantüffel brat doröver geten sik ein Schuß Essig, un to Meddag gewt meist Eentopp, Arften, Bohnen, Linsen mit meist ranziagen Speck.

Wenn dat kaakt Tüffel gew wörn dor noch Mähklüten mit kaakt, de gewt toon Abenbrot in Schieben överbraat. Dorrüm sädens to disse Ort Säglers ook Klütenäwer. Wat sünst noch all so an Verpflegung an Burd wier, meist Konserven un vör alln Dingen een Fatt

solten Hiring, de wörn in sur legt, orer utwatert un brat. Fleesch gewt blot Sünndag, meist Surbraden, de wör poor Daag vorher in Essig legt, denn schmeckte dat gammeliche nich so rut. Dat Stück Rindfleisch hüng in Fleeschsack inne Mast, denn een Köhlschapp gew dat nich. Dat Drinkwater wier knapp bemäten, dat müss ja köft warn, so müst ik mi mit Seewater waschen, wo ik man selten Tiet to har. Toilett gew dat blod vörn Schipper, wi müsten uns Geschäft in Maschinenrum up ne Pütz (Eimer) maaken un denn buten Bords kippen. De schitigste Arbeit wer vör ni graat gaunau. Sowi Deck waschen, Maschinenrum putzen, Rost kloppen, Laderühm ut feegen, kaaken, afwaschen, Logis sauber maaken un wat süss noch all vörn Schitkram anfölt. So kann man sik vörstell dat ik mit min 14 Jahr dat Heimweh plagt hett, un dee Seekrankheit keem ok noch dortoo.

So füng datt mit mien Seemannsläben an. Alltoväl heff ik dor nich liert, över nu wüst ik watt man all so in dee irste Tiet bi de Seefohrt up een to kümmt. So haar ik doch mit min 14 Jahr allerhand to sehn kregen, von Holland denn Rhein hoch bett Mannheim un dee Elf över de Havel un Spree na Berlin un vont Ruhrgebiet bett Niestadt in Holsteen. Bett up min letzte Reis von Wanne Eikel mit Smädkahlen na Kiel. Donn överkeem mi datt Heimweh so dull dat ik ohne aftomustern einfach

weglopen bün. Min Mudder wier froh datt ik wedder to Hus wir, min Vadder har dor nee anner Ansicht. 3 Maand heff ik datt doch utholl. So blew ik 3 Wochen to Hus, un denn güngt, un denn wedder henn na Paul Krakow, ik glöf hee künn mi verstaan. So bün ik denn bi de Seefohrt bleben, heff noch 13 anner Schäpen hatt. 1945 as dee Krieg vörbi weer, wird ut mit dee Seefohrt. Nu bün ik bilütten all 78 Jahr, un wull datt noch daalschrieben wi min Anfang int Berufsleben west is.



Auch dieses Aquarell ist von K. H. Mahnke

Karl Heinz Mahnke geb. 07.03.1923,
Seedorf Insel Poel.

8 Jahre Volksschule von 1929 – 1937.
Am 28.04.1937 mein erstes Schiff, den
Motorsegler „Heinrich“ von Haaren an
der Ems.

i.A. Joachim Wuhlert

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.

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
oder
www.hanseschiff-luebeck.de

E-Mail:

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.



KUCHT – GLENKE – SZCZENSNY UND PARTNER

STEUERBERATER – RECHTSANWALT

Sandkamp 9-11
23611 Bad Schwartau

Tel. (04 51) 28 07 90

Fax (04 51) 2 80 79 59

E-Mail: info@kvín.de



www.kvin.de



2005 - 2025



1925 - 2025

20 Jahre im Dienst und 100-jähriger Geburtstag

Auf zwei besondere Jubiläen kann die Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V. im Jahr 2025 zurückblicken.

Beim ersten Jubilar handelt es sich um das Hanseschiff „Lisa von Lübeck“, welches in diesem Jahr auf eine 20-jährige Dienstzeit zurückblicken kann. Und besonders hervorzuheben ist unsere historische Hafenbarkasse „SW 2“, die in diesem Jahr 100 Jahre alt geworden ist.

Auf Initiative der Namensgeberin Lisa Dräger wurde in den Jahren 1999 bis 2004 der Nachbau eines historischen Hanseschiffes aus dem 15. Jahrhundert in Lübeck umgesetzt und mit diesem nach der anschließenden Erprobungszeit ab dem Jahre 2005 erstmals Gästefahrten durchgeführt. Die hochmotivierte Crew war in der Folgezeit nicht nur auf der Trave, der Lübecker Bucht und den

angrenzenden Seegebieten zu maritimen Großveranstaltungen präsent; in den Logbüchern sind auch Fahrten nach Polen, Dänemark, Niederlande und England vermerkt.

So wurde maritime Tradition der Hanse über die Grenzen der Hansestadt Lübeck transportiert. Als Botschafterin der Hansestadt Lübeck war und ist die „Lisa von Lübeck“ in den Häfen im In- und Ausland ein gern gesehener Gast.

Auch nach nunmehr 20 Jahren im aktiven Dienst sind die ehrenamtlich tätigen Crewmitglieder bemüht, das Schiff in einem den behördlichen Auflagen entsprechenden Zustand zu erhalten. Regelmäßige Überprüfungen durch die BG Verkehr (Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation) bescheinigen die Seetüchtigkeit des Schiffes, soweit keinerlei Mängel festgestellt werden. Obwohl die Auflagen zum Betrieb eines derartigen Seefahrzeuges mittlerweile sehr

hoch sind, sind neben dem Arbeitseinsatz der Vereinsmitglieder auch größere finanzielle Aufwendungen erforderlich geworden, deren Deckung durch die zahlreichen Gäste- und Charterfahrten sowie Spenden ermöglicht werden konnten. Werftaufenthalte dienen regelmäßig zum Erhalt des Schiffes; Arbeiten müssen gelegentlich auch an Werftpersonal vergeben werden, wenn diese nicht in Eigenleistung ausgeführt werden können. In den Wintermonaten und bis zum Saisonbeginn im Mai sind jährlich wiederkehrende Überprüfungen durch zertifizierte Fremdfirmen in Auftrag zu geben, ohne die der Betrieb des Schiffes nicht gestattet ist.

Fünfstellige Beträge werden fast jährlich fällig, ohne dass im Gegenzug auch nur eine Seemeile mit zahlenden Gästen zurückgelegt wurde. Die Einnahmen werden immer erst im Laufe der Saison „eingefahren“.

Erstmals wurden anlässlich der Zwischenbesichtigung durch die Behörde in diesem Jahr schiffbaubauliche Gegebenheiten als Mängel eingestuft, obwohl das Schiff während der Bauphase 1999 bis 2004 ständig durch den Germanischen Lloyd als Schiffsklassifizierungsgesellschaft überwacht und kontrolliert wurde. Insgesamt ist anzumerken, dass es der Traditionsschiffahrt nicht leicht gemacht wird, historische Wasserfahrzeuge in Fahrt zu halten. Mittlerweile sind alle „Mängel“ abgestellt,

so dass der Schiffsbetrieb mit Gästen aktuell bis 30. September 2025 gesichert ist. Nun steht einer Zulassung bis zur nächsten Erneuerungsbesichtigung eigentlich nichts mehr im Wege.

Letztlich garantiert die Vielzahl der durch die ehrenamtlich tätigen Vereinsmitglieder durchgeführten Arbeiten den Erfolg eines derartigen und nun mittlerweile 20jährigen Projektes.

Mit dem alternden Schiff wird auch die Crew älter. Das bedeutet, wie in so vielen anderen Vereinen, dass dringend Nachwuchs bzw. personelle und materielle Unterstützung erforderlich wird.

Daher werden ständig neue Crewmitglieder gesucht, die zum Betrieb und Erhalt des Schiffes erforderlich sind. Dazu sind Vorkenntnisse nicht zwingend erforderlich. Lediglich bei Nautikern und Technikern sind diverse Voraussetzungen zu erfüllen, um ein derartiges Schiff führen zu dürfen.

Wesentlich älter ist die Werftbarkasse „SW 2“; sie blickt auf eine wechselhafte Vergangenheit zurück. Sie wurde auf der Hamburger Werft J. Oelkers gebaut und am 19. Mai 1925 erstmals in Fahrt genommen. Unser Jubilar versah unter dem Namen „Fritz“ bis zum Ende des 2. Weltkrieges Dienst im Hamburger Hafen, wurde dann 1946 von der Reederei Hapag Lloyd übernommen und in „Technischer Betrieb 1“ umbenannt.

Ende 1972 erwarb die Schlichting-Werft in Lübeck-Travemünde das Fahrzeug, wo es dann als „SW 2“ bis zur Schließung der Werft Ende 1987 im Einsatz war. Mit dem Kauf des Werftgeländes durch die „Rosenhof“-Gruppe ging die Barkasse in deren Eigentum über, um nach Renovierungsarbeiten und der Umbenennung in „Elfriede“ als Ausflugsschiff der Senioren-Residenz „Rosenhof Travemünde“ eingesetzt zu werden.

Am 26.11.1994 wurde die Barkasse als Sachspende an die Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck übergeben. Vom Januar bis zum Mai 1995 erfolgte eine Grunderneuerung durch ehemalige Mitarbeiter der Firma Krupp-Fördertechnik im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme. Neben der vollständigen Überholung des Bootskörpers und der Antriebsanlage erhielt die Barkasse ein Setzbord (erhöhtes Bord), um den geänderten Vorschriften für die Personenbeförderung zu entsprechen. Zur weiteren Erhöhung der Sicherheit erfolgte der Einbau einer elektrischen Startanlage, ein neuer Eichschein wurde erstellt und der Schlepphaken sowie die Druckluftanlage erhielten neue Testate des Germanischen Lloyd. Am 31. Mai 1995 erhielt die Barkasse wieder den Namen „SW 2“ und wurde in den Farben und mit der Beschriftung der ehemaligen „Schlichting-Werft“ versehen als Traditionsschiff

durch die Gesellschaft erneut in Fahrt gesetzt. Damit ist die Barkasse auch ein letztes Symbol für den Schiffbau, der einst in Lübeck und Travemünde über eine lange Zeit beheimatet war.

Der Verein ist auch hier mit seinen Aktiven bemüht, das Fahrzeug mit historischer Technik zu erhalten und für Fahrten, um Lübeck und auf der Trave, anzubieten.

In diesem Jahr wurde ein Antrag bei der Denkmalfachbehörde der Hansestadt Lübeck auf Anerkennung als historisches Denkmal gestellt; nach eingehender Prüfung und einem Ortstermin wurde dieser mittlerweile positiv beschieden.

Es bleibt zu hoffen, dass beide „Geburtskinder“ auch zukünftig sowohl als schwimmende Zeugen maritimer Tradition und auch als Repräsentant der Hansestadt Lübeck noch viele Jahre auf See anzutreffen sind.

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: kontor@hanseschiff-luebeck.de
Internet: www.hanseschiff-luebeck.de

Übungstage der DGzRS, April und September 2025

1. Übungstag am 12. April 2025

Im Zuge unserer diesjährigen Trainingsfahrten (10.04. bis 13.04.) fand am Freitag, den 12. April, eine Übungseinheit der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) an Bord der „Lisa von Lübeck“ statt. Hierzu fuhren wir am frühen Nachmittag mit der Lisa von Travemünde aus in die Neustädter Bucht,



an eine mit der Übungsleitung der DGzRS abgestimmte Position. Wir simulierten eine Grundberührung sowie einen daraus entstandenen Ruderschaden und ankerten dort. Die Seenotretter wurden alarmiert und die Rettungsmaßnahmen umgehend eingeleitet. Zur Rettung eilten die Seenotretter mit den Seenotrettungsbooten „Casper Otten“ und „Hans Ingwersen“ zum „Unglücksort“. Nach deren Eintreffen wurde die von der DGzRS betriebene

Rettungsleitstelle See durch unsere Schiffsführung über die derzeitige Situation des Schiffes informiert. Die Seenotretter übernahmen



die Koordinierung der dann folgenden Maßnahmen. Die „Wassereinbrüche“ durch die Grundberührung konnten lokalisiert werden. Auf Grund des Einsatzes diverser Tauchpumpen konnte das Schiff stabilisiert





und die Wassereinbrüche gestoppt werden. Die Schwimmfähigkeit und Stabilität der Lisa war somit gesichert. Nun galt es die Lisa auf Grund ihres „Ruderschadens“ in

einen sicheren Hafen zu schleppen. Hierzu wurden die Schlepppleinen an die „Casper Otten“ und die „Hans Ingwersen“ übergeben und es hieß auf der Lisa wieder „Anker auf“. Der Schleppverband setzte sich nun langsam in Bewegung. Nach einer kurzen Schleppzeit wurde die Übung dann offiziell durch die Übungsleitung für erfolgreich beendet erklärt. Die Seenotretter als auch die Lisa konnten ihre Fahrt Richtung ihrer Station bzw. ihres Heimathafens zufrieden wiederaufnehmen.

2. Übungstag am 12. September 2025

Vom 11. bis 13. September fand die DGzRS Großübung SAREx Neustadt 2025 (SAREx = Search and Rescue Exercise, Such- und Rettungsübung) statt. An dieser Übung nahmen rund 100 Einsatzkräfte, neun Rettungseinheiten der DGzRS, externe Schiffe und Hubschrauber sowie professionelle Verletzten-darsteller (ETG Emergency Training Group = Notfall-Trainings-Gruppe) teil. Übungen dieser Größe hält die DGzRS jährlich zwei Mal ab, jeweils in Nord- und Ostsee, um die Zusammenarbeit auf See zu trainieren. Die genauen Szenarien werden den beteiligten Besatzungen erst mit der jeweiligen „Alarmierung“ mitgeteilt. Bei den teilnehmenden Schiffen vor Neustadt handelte es sich um den Seenotrettungskreuzer „Nis Randers“

(Station Darßer Ort/ Prerow), „Felix Sand“ (Station Grömitz), „Fritz Knack“ (Station Maasholm) sowie von den Freiwilligen-Stationen die Seenotrettungsboote „Wolfgang Wiese“ (Station Timmendorf/Poel), „Hans Ingwersen“ (zu jener Zeit Station Heiligenhafen), „Jürgen Horst“ (Station Schilksee),



„Henrich Wuppesahl“ (Station Neustadt) sowie das Trainingsboot „Mervi“ und das Trainingsschiff „Carlo Schneider“ der DGzRS-Trainingsflotte.

Am Freitag, den 12. September, kam dann die Lisa auch wieder mit ins Spiel. Wir trafen uns dafür um 07.00 Uhr an Bord und machten das Schiff seeklar. Um 09.15 Uhr hieß es dann Leinen los. Die Eric-Warburg-Brücke konnten wir um 09.30 Uhr passieren. In Travemünde angekommen machten wir am Ostpreußenkai kurzzeitig fest. Hier kamen die



offiziellen Beobachter der DGzRS sowie fünf Verletzendarsteller an Bord. Nach einer gemeinsamen Manöverbesprechung sowie einem leckeren Mittagessen an Bord, ging es um 13.00 Uhr los. Ablegen vom Ostpreußenkai und Kurs in die Neustädter Bucht. Auch dieses Mal erhielten wir die Koordinaten für unsere Ankerposition durch die Übungsleitung.



Während der Fahrt zur Ankerposition wurde darum gebeten, dass 5 Crewmitglieder der Lisa als Ersthelfer fungieren mögen. Die Helfer waren schnell gefunden. Pünktlich um 15.00 Uhr wurde das Startzeichen für die Übung gegeben und der „Seenotfall“ gemeldet. Simuliert wurde ein nicht beabsichtigtes Not-Ankermanöver. Hierdurch kam es an Bord zu fünf Verletzten. Es gab Kopf- und Schulterverletzungen, Verbrühungen an den Armen, Ohnmachtsanfälle sowie eine Person mit Herzproblemen in der Messe.



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

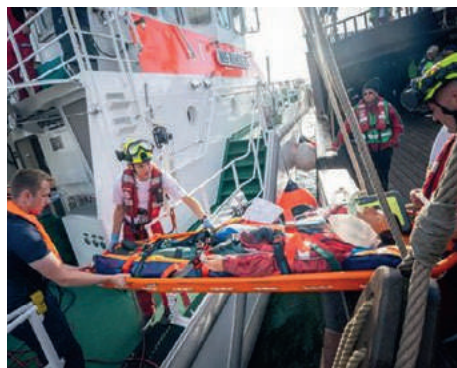
SCHAFFRAN PROPELLER + SERVICE GmbH

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

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



Da ich persönlich zu den Ersthelfern gehörte, muss ich sagen, dass die Verletzten-darsteller unglaublich realitätsnah ihre Rollen gespielt haben. Die ernannten Ersthelfer der Lisa hatten dadurch über lange Zeit kaum die Möglichkeit, sich einmal selber zu besinnen und die Situation der Verletzten für sich zu ordnen. Permanent wurden wir durch die „Verletzten“ in neue Betreuungssituationen gebracht. So oder ähnlich muss es sich im tatsächlichen Ernstfall anfühlen (hoffentlich erleben wir das nie). Nach dem Eintreffen



der Rettungseinheiten übernehmen dann natürlich die Seenotretter die fachliche Weiterversorgung der Verunfallten. Je nach Verletzungsgrad wurde entsprechend gehandelt. Die Transportfähigkeit der Verletzten in der Messe wurde hergestellt und die Bergung durch das schmale Treppenhaus hinaus aufs Hauptdeck war eine zusätzliche Herausforderung. Nachdem alle Verletzten behandelt und transportfähig waren, kam die nächste Herausforderung. Die Übernahme der Verletzten von Bord der Lisa auf die längsseits liegenden Seenotrettungskreuzer und -boote. Als auch dieses erfolgreich abgeschlossen war, hieß es gegen 18.00 Uhr „Ende der Übung“ durch die Übungsleitung der DGzRS. Als dann eine Rettungseinheit nach der anderen die Lisa verlassen hatte, hieß es für uns dann auch gegen 18.30 Uhr „Anker auf“ und Kurs Richtung Lübeck.

Nachdem wir um 21.00 Uhr wieder in Lübeck fest waren, das Schiff aufgeklart hatten und das Einlaufbier genossen, endete auch für uns ein äußerst spannender und sehr nachhaltiger Tag. Eines haben wir an diesem Tag auf jeden Fall gelernt:

Bei den Seenotrettern sind wir bestens aufgehoben.

Joachim Wuhlert

Über die Seenotretter:

Die DGzRS ist zuständig für den maritimen Such- und Rettungsdienst in den deutschen Gebieten von Nord- und Ostsee. Zur Erfüllung ihrer Aufgaben hält sie rund 60 Seenotrettungskreuzer und –boote auf 53 Stationen zwischen Borkum im Westen und Usedom im Osten einsatzbereit – rund um die Uhr, bei jedem Wetter. Etwa 180 fest angestellte und 800 freiwillige Seenotretter fahren Jahr für Jahr rund 2.000 Einsätze. Die gesamte unabhängige und eigenverantwortliche Arbeit der Seenotretter wird ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen finanziert,



ohne jegliche staatliche-öffentliche Mittel zu beanspruchen. Seit Gründung der DGzRS 1865 haben ihre Besatzungen mehr als 87.000 Menschen aus Seenot gerettet oder aus drohenden Gefahren befreit. Schirmherr des Rettungswerkes ist der Bundespräsident.

Weitere Informationen: seenotretter.de

Ein Schiff, das sich Gemeinde nennt: Eine SEH-Fahrt mit der „Lisa von Lübeck“



Am Sonnabend, den 5.7.2025, hieß es für den Lübecker Gemeindefeausflug pünktlich um 12:15 Uhr „Leinen los“. Mitglieder der Gemeinde sowie einige

Angehörige und Freunde hatten sich eingefunden, um eine Seefahrt auf der Trave mit besonderer Note zu starten.

An Bord eines Kraweels, Nachbau aus dem 15. Jahrhundert, dem Nachfolgetyp der Koggen, sollte es zu einer Entdeckungsreise werden.

Bereits am Anlegeplatz, Schuppen D, auf der Wallhalbinsel ergaben sich erste Eindrücke von der Wasserseite, so z. B. der



Blick auf gegenüberliegende ehemalige Hafenschuppen, die Rückseite des einstigen Gerichtsgebäudes sowie Reste des Dominikanerklosters.

Traveabwärts zeigten sich backbords Fabrikgebäude zur Getreideverarbeitung, auf der Steuerbordseite gab es Reste

ehemaliger Werftanlagen zu sehen. Dann ein kurzweiliger Stopp an der Eric-Warburg-Brücke. Wir warteten auf freie Durchfahrt.

Nach erfolgter Weiterfahrt sah man auf der linken Seite die Getreidesilos in Vorwerk, darauffolgend rechter Hand den Schellbruch in Karlshof. Sodann folgte die slawische Siedlung Liubice in Alt-Lübeck bei Dänischburg, weiter dann die Häuser auf der rechten Seite von Israelsdorf (Irrsalensdorpe).



Es folgte nun die kleine verträumte Fischersiedlung Gothmund.

Jetzt öffnete sich die Trave nach Passieren der ehemaligen Herrenbrücke. Schlutup folgte mit versteckter Kirchturmspitze von St. Andreas. Ebenfalls in Schlutup sah man den Schwedenkai für den Papierumschlag aus Skandinavien.

Dann folgte die Laubenkolonie auf der Herreninsel mit gegenüberliegendem Lehmannkai, sodann die Reste des ehemaligen Hochofenwerkes in Herrenwyk. Stülperhuk in Kücknitz mit Weideland/Naturschutzgebiet gab es auf Backbordseite zu entdecken.

Nun endlich in Reichweite von Travemünde waren dann auf Steuerbordseite die

Überreste der ehemaligen Demarkationsgrenze der DDR im Dassower See zu sehen.

Auf der linken Seite gab es erste Verladeanlagen des Skandinavienkais. Anschließend folgte die Häuserzeile der Travemünder Vorderreihe.



Jetzt war auch der Zeitpunkt gekommen, das große Segel mit Lübschem Doppeladler zu setzen. Eine leichte Brise machte es möglich.

Rechte Hand zeigte sich nun der Segelyachthafen mit einem Schiff der noch existierenden P-Serie, der Passat, direkt gegenüberliegend die Lotsenstation sowie die



benachbarte Funkstation für die gesamte Ostseeküste. Auf halbwegs offener See erfolgte nun die Kehrtwende einer insge-

samt etwa 5-stündigen Entdeckungsfahrt in Richtung Heimathafen.

Zu danken bleibt für Idee und Organisation unserer Glaubensschwester Heike Fickenscher sowie der tatkräftigen Mannschaft der „Gesellschaft Weltkulturgut“, Hansestadt Lübeck e. V. für einen erlebnisreichen SEH-/Seeausflug bei trockenem Wetter und durchweg guter Stimmung!

Text und Fotos: Hans-Hermann Baumgärtner

Kieler Woche 2025 – eine Herausforderung für Schiff und Crew



Poster

Bereits früh im Jahr wurde im Rahmen einer Besprechung mit den Funktionären die mögliche Teilnahme an überregionalen maritimen Großveranstaltungen erörtert und abgestimmt. So rückte auch die Teilnahme an der Kieler Woche in den Fokus. Zwei Kapitäne teilten sich die Veranstaltungstage sowie An- bzw. Abreise. Dann war der Crewplaner gefordert, eine entsprechende Crew für die Tage vom 19. bis 29. Juni zu finden und zusammenzustellen – Crewwechsel inbegriffen. Vom 22. bis 28. Juni waren im Zeitfenster 10:00 bis 16:00 Uhr Gästefahrten geplant, für die im Vorwege u.a. auf der vereinseigenen INTERNET-Seite geworben wurde. Die Abschlussfahrt am letzten Samstag war frühzeitig gut gebucht, bei den übrigen Fahrten wurde auf den Kartenverkauf am Liegeplatz in Kiel vertraut.



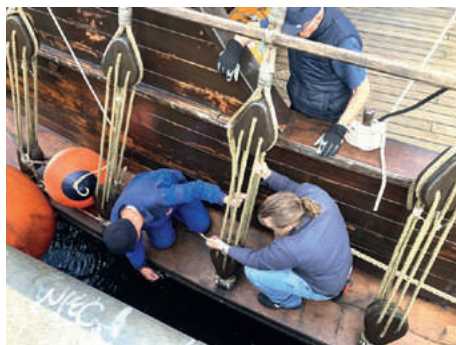
Die Lisa mit Kurs auf Kiel

Um die Anreisezeit etwas zu verkürzen, war ein Zwischenstopp in Travemünde eingeplant; unter Berücksichtigung der neuen



Arbeitseinsatz während der Überfahrt

Verkehrsvorschriften im Bereich der Tunnelbaustelle im Fehmarnbelt erfolgte das Einlaufen in Kiel bei bestem Wetter und selbstverständlich unter Segeln dann am frühen Abend. Leider war erst das Einlaufen unter



Arbeiten auch am Liegeplatz

Segeln möglich, die Strecke seit dem Ablegen in Lübeck musste unter Einsatz der Maschine erfolgen. Schon in der Kieler Förde war unser Hanseschiff schnell

in den Fokus der (Handy-) Objektive geraten – wann segelt schon einmal ein derartiges Schiff in die Landeshauptstadt.



Lisa am Liegeplatz BASTION

Der darauffolgende Samstag wurde u.a. für Wartungsarbeiten, „open ship“ und den Kartenverkauf genutzt.

Hervorzuheben war der gute Service der für die Durchführung der Kieler Woche verantwortlichen Bereiche der Stadt Kiel: kostenlose Brötchen jeden Morgen, keine Berechnung von Liegeplatzgebühren u.s.w. sowie immer einen kompetenten Ansprechpartner. Lediglich der Strom und die Abwasserentsorgung wurden in Rechnung gestellt.

Der „Liegeplatz Bastion“ seeseitig vor der Hörnbrücke war zwar ideal für ein jederzeitiges und von den Brückenöffnungszeiten unabhängiges Ab- bzw. Anlegen, er war aber auch nichts für Ruhesuchende Crewmitglieder. Jeweils ab Mittag bis tief in die Nacht wurde man von den in unmittelbarer Nähe befindlichen Fahrgeschäften und Vergnügungseinrichtungen beschallt. Auch das Klientel,

welches bis in die frühen Morgenstunden die Bereiche um den Liegeplatz bevölkerte, gehörte augenscheinlich nicht zum maritim interessierten Publikum der Kieler Woche. Trotz der vorherrschenden hochsommerlichen Temperaturen, musste das Schiff gegen unvorhergesehenen Besuch gesichert und verschlossen werden.

Der Sommer blieb uns auch am Sonntag erhalten. Wetter: SSW 3 Bft., Bewölkung 0/8 und Temperatur + 25 Grad, – Sommer! Gleich nach dem Auslaufen wurden sämtliche Segel gesetzt, zur Freude der 11 eingeschifften Gäste. Für die See- bzw. Sehleute gab es viel zu sehen: die Regattafelder vor Schilksee sowie vor dem ehemaligen Olympiahafen die laufenden Regatten mit historischen 12ern. Die sogenannte 12mR- Klasse mit 20 bis 25m Länge und 3,5 bis 4m Breite war von 1908 bis 1920 olympische Klasse und von



Gästefahrt inmitten von Traditionsseglern

1958 bis 1987 America's Cup- Klasse. Sollte uns der Wettergott an den folgenden Tagen auch wohlgesonnen sein?



Die Lisa im Kieler Hafen

Selbstverständlich nicht. Typisches Kieler-Woche-Wetter stellte sich ein: Starkwind, Regen und teilweise Sonne wechselten sich ab. Nur mit gerefftem Großsegel am darauffolgenden Montag ging es in Richtung Außenförde.



Historischer Raddampfer FREYA

Nachdem der Wind stetig zunahm und während der sich einstellenden Schauerböen über 8 Knoten Geschwindigkeit an der Logge abzulesen waren, wurde das Großsegel eingeholt und die Rückfahrt vorzeitig angetreten.

Die nur 6 an Bord befindlichen Gäste waren kaum an Deck zu sehen – verständlich bei

dem Wetter. Umso mehr war der Service gefordert, die verbleibende Zeit bis zum geplanten Anlegen gegen 16:00 Uhr so angenehm wie möglich zu gestalten.



Kieler Wetter

Da am Dienstag 7 Windstärken und mehr vorhergesagt wurden, war ein Auslaufen vom „Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe“ nicht mehr abgedeckt bzw. gestattet. So

mussten dann zwangsläufig die bereits erfolgten Buchungen storniert werden.

Am Mittwoch erfolgte dann im Verlaufe des Tages ein Crewwechsel. Erst am Freitag konnten zur Windjammerparade 21 Gäste eingeschifft werden.

Die Teilnahme an einer derartigen Großveranstaltung, so das Resümee, lohnt sich erst, wenn Kostendeckung garantiert ist. Lässt man die aufgrund der Wetterlage ausgefallenen Gästefahrten außer Acht, so wurden von 200 Plätzen leider nur 81 verkauft.

Wenn dann noch Treibstoffkosten, Verpflegungskosten für die Crew sowie sonstige Gebühren gegengerechnet werden, hat die Teilnahme in der Endabrechnung nicht zum finanziellen Erhalt des Hanseschiffes beigetragen.

Marco Antler

Meine erste Trainingsfahrt auf der „Lisa“

Ein bisschen aufgeregt aber auch voller Vorfreude war ich schon, als ich im April nach Travemünde radelte, um meine erste Trainingsfahrt zu absolvieren. Und dann kam ich auch noch etwas zu spät, weil ich den Shuttlebus verpasst hatte – peinlich. Aber es war ein herrlicher Tag, nicht allzu viel Wind, was mir ganz recht war, da ich eigentlich nicht ganz seetüchtig bin.



Nach der grundlegenden Einführung ging es auf die Ostsee. Wir sollten verschiedene Szenarien kennenlernen, unter anderem Wassereinbruch im Bug. Also Schwimmwesten anlegen (darin fühlt man sich allerdings wie ein „Teletubbie“, recht bewegungseingeschränkt) und den Seenotrettungskreuzer anrufen. Warten. Dann sieht man schon die beiden orangenen Boote in der Ferne auf uns zukommen. Ist schon ein gutes Gefühl, wenn die vertrauensereckenden Helfer an Bord kommen.

Nachdem das „Problem“ mit dem Wasser im Bug gelöst ist, proben wir gleich noch, dass ein „Patient“ unter Deck versorgt

werden muss. Gar nicht so leicht, diesen die steile Treppe nach oben zu befördern und dann auf den Seenotrettungskreuzer zu hieven. Aber auch das schaffen wir gemeinsam.

Danach müssen wir noch üben, die „manövrierunfähige“ Lisa abzuschleppen, auch gar nicht so einfach. Ein Boot zieht vorne, das andere muss hinten dafür sorgen, dass die Lisa in der Spur bleibt.

Nachdem die Seenotrettungskreuzer ihren Job gemacht haben, bleibt uns noch das Training mit dem Schlauchboot. Eine Boje wird ausgeworfen („Mann über Bord“) und muss geborgen werden. Puh, eine wackelige Angelegenheit, ein Glück, dass ich da nicht in das Miniboot muss.

Dann endlich der für mich erhabene Moment, das erste Mal Segel setzen. Irgendwie ein cooles Gefühl, wenn der große Doppelkopfadler sich entfaltet



und es dann entspannt zurück nach Travemünde geht. Ein wirklich schöner und ereignisreicher Tag und ich freue mich auf meine erste Saison auf der Lisa (und hoffentlich noch viele mehr).

Martina Böttger

Betreff: „Neues aus Mutters Häkelstudio“

Meine Mutter leidet seit Jahrzehnten an MS (Multiple Sklerose). Sie hat immer wieder mit starken Schmerzen und Krämpfen, unter anderem in den Händen, zu tun. Seit Jahrzehnten sind ihr Tätigkeiten, die Feinmotorik erfordern, nicht mehr möglich. Manchmal ist es so schlimm, dass sie selbst grob motorische Tätigkeiten nicht mehr bewältigen kann. In meiner Kindheit war Sie eigentlich immer am Stricken oder Häkeln von allen möglichen Dingen. Beispielsweise hat Sie meinem Kuschelzweig, den ich seit frühester Kindheit immer zum Schlafen bei mir hatte, einen neuen Anzug gestrickt. Durch Ihre Erkrankung und deren Auswirkungen war das aber irgendwann auch nicht mehr möglich. Vor einiger Zeit jedoch verspürte sie ein, wie sie es nennt, „Jucken“ in den Fingern, eine gewisse Unruhe. Sie merkte, dass sie irgendetwas mit ihren Händen und Fingern tun müsse, also versuchte sie sich nach Jahrzehnten wieder am Häkeln. Dies brachte ihr genau die „Linderung“ bzw. Erfüllung, die ihre Hände und Finger brauchten. So ist sie nun seit einiger Zeit am Häkeln von kleinen Tieren und anderen Dingen. Sie weiß, dass ich seit Jahren Mitglied der Besatzung auf der Lisa von Lübeck bin. Das freut sie, da sie selber ein großer Fan von unserem schönen Schiff ist und brachte sie auf eine Idee.

Vor einiger Zeit erhielt ich eine Mail von

meinem Vater mit dem Betreff „Neues aus Mutters Häkelstudio“. Ich konnte es kaum glauben, dass meine Mutter, die wegen Ihrer MS Erkrankung jahrelang weder Häkel- noch Stricknadel anfassen konnte,



nun eine Miniatur-Version unserer Lisa angefertigt hatte.

Ich habe umgehend meine Eltern angerufen und meine Mutter gebeten, dieses Wunderwerk nochmal zu wiederholen. Denn es sei doch klar, dass ich, als begeistertes Besatzungsmitglied, meine eigene kleine Häkel-Lisa haben muss.

Ein paar Monate später war es dann soweit. Ich erhielt ein Päckchen, in dem meine eigene kleine Lisa von Lübeck, handgehäkelt von meiner Mutter, enthalten war.

Bernd Kaja

Mit der „Lisa von Lübeck“ auf historischer Spurensuche, der Trave von Lübeck bis Travemünde folgend



Aquarell der Lisa von Lübeck

Am 31. Juli 2025 legte die „Lisa von Lübeck“ mit einer ungewöhnlichen Mannschaft ab. 50 kleine und große geschichtsinteressierte Bad Schwartauer und die Stammcrew brachen zu einer historischen Spurensuche auf: „...der Trave von Lübeck bis Travemünde folgend“. Die generationenübergreifende Exkursion war vom Förderverein Museum der Stadt Bad Schwartau e.V. in Zusammenarbeit mit der kommunalen Stadtjugendpflege Bad Schwartau und der Gesellschaft Weltkulturgut der Hansestadt Lübeck organisiert worden.

Bei kühlem Wetter und Westwind legte das Kraweel von der Pier ab. Gleich zu Anfang erklärte der Initiator dieses Törns, Wolfgang Scharf, wie wohl zur Hansezeit dieser Teil des Hafens mit Burgtor, Stadtmauer und Burgtor ausgesehen hat. Das prächtige Kraweel war den kleinen Schwartauern schon bekannt, denn zur Vorbereitung besuchten alle einige Wochen zuvor die „Lisa von Lübeck“ im Hafen und wurden von den Herren Chr.

Gärtner und H.-J. Wulff im kleinen aber feinen Museum über die Gegebenheiten an Bord und den Bau des Schiffes bestens informiert. Besuche im Geschichtserlebnisraum „Roter Hahn“ in Kücknitz, im Europäischen Hansemuseum und eine eigens vom Förderverein für diese Unternehmung erstellte Broschüre mit Zeichnungen, Fotos und Kartenmaterial sorgten dafür, dass kleine und große Se(h)leute nicht überfordert waren.

Dank günstiger Westwinde konnte nach Passieren der Warburgbrücke die Fock gesetzt werden. Mit optimaler Fahrt von drei Knoten blieb immer genügend Zeit,



Segeln mit der Fock

die untergegangenen historischen Stätten wie Alt-Lübeck, die Flusssperre des dänischen Königs Waldemar bei Dänischburg, die Befestigung auf Stülper Huk und die

Burg in Travemünde zu betrachten. Texten und Bildern des überreichten Magazins konnten die geschichtlichen Hintergründe entnommen werden.

Ab Stülper Huk querab demonstrierte Hans-Jürgen Wulff, wie man zur Zeit der Hanse die Wassertiefe mit dem Handlot messen konnte, wie mit einfachen Mitteln die Geschwindigkeit geschätzt wurde und welche Bedeutung Fahrtenbücher oder ein Jakobsstab für die Navigation hatten.

Travemünde querab interessierte das Thema Piraten. Einzelne Schiffe in der Ostsee waren zu Zeiten der Hanse häufig



Bei der Piratenabwehr

einer solchen Gefahr ausgesetzt. Mit Armbrüsten, Spießen, Kampfplattformen auf zwei Masten und den Geschützen wäre die „Lisa von Lübeck“ aber sicher keine leichte Beute gewesen. Die mitfahrenden kleinen Ritter waren gleich zweimal sofort zur Stelle!

Auf dem Rückweg rückte der lange Weg von Travemünde nach Lübeck in den Vordergrund. Wie tief war überhaupt das

Fahrwasser zur Zeit der Hanse? Leichtern, Treideln, Ballasten, Stangengeld, Treidelpfade, aber auch die Schönheit der heutigen Ufer mit den Naturerlebnisräumen Dummersdorfer Ufer und Schellbruch waren ebenfalls spannende Themen.



Steuerfrau Emilia mit W.Scharf und Dr.H.Kähning

Ein Trave-Quiz mit zehn kniffligen Fragen wurde anschließend von den Kindern und den Tutoren gelöst und schlussendlich von Sigrid Wassermeyer, der Leiterin der Stadtjugendpflege, mit einem Zertifikat des „Trave-Bachelors“ belohnt.

Die Vorbereitungen für eine solche Unternehmung waren enorm. Aber die Kinder, die Tutoren und die Crew der „Lisa von Lübeck“ waren der Meinung:

Es war die Mühe wert!

Wolfgang Scharf

Letzte Ausfahrt 2025

„Was haben wir für ein Glück“ dachte ich am Freitag, dem 3. Oktober, als wir zur Wallhalbinsel radelten und die strahlende Sonne genossen. „Für morgen ist Regen und Sturm angesagt“

Auf dem Schiff tummelten sich schon viele Ehrenamtliche, teilweise mit Familie, und bereiteten das Ablegen vor. Es herrschte gute Stimmung, da diese Fahrt ein kleines Dankeschön für die im Jahr geleistete Arbeit war. Für mich war es schön, viele Leute kennenzulernen, da ich noch nicht so lange dabei bin. Hoffentlich kann ich mir über den Winter alle Namen merken.



Um 12:15 Uhr ging es los, denn die Brücke macht um 12:30 Uhr auf. Lustig, das Ganze mal von einer anderen Perspektive zu sehen. Sonst stehe ich eher oben und bin genervt.

Dass die Trave so interessant und auch wunderschön ist, war mir vor dieser Fahrt

nicht klar. Aufgrund des Feiertages und des guten Wetters war auch viel los. Kurz vor Travemünde konnten wir die Segel setzen und waren mal wieder der absolute Hingucker (und Fotomotiv) für die vielen Menschen am Ufer. Auf der Ostsee blies es auch ganz ordentlich und alle waren glücklich, noch mal gemeinsam so einen schönen Tag zu erleben. Auch



wurde der obligatorische Kanonenschuss abgegeben, allerdings ohne die „Wissemara“, die leider keine Auslauf-genehmigung hatte. Sonst hätten wir uns nämlich eine zünftige Seeschlacht geliefert.

Auf dem Rückweg erklärte Björn mir noch den früheren Verlauf der Trave und dass Kaiser Wilhelm im Zuge der Fertigstellung des Elbe-Lübeck-Kanals die Trave begradigt und verbreitert hat. Sehr interessant. Pünktlich um 17 Uhr öffnete sich die Brücke wieder, so dass wir kurz darauf am Kai festmachen konnten.

Martina Böttger

AUFNAHME - ANTRAG

Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V.

Mitgliedsnummer _____
(wird vom Verein ausgefüllt)

Eintrittsdatum _____

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 Einrichtung 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 _____

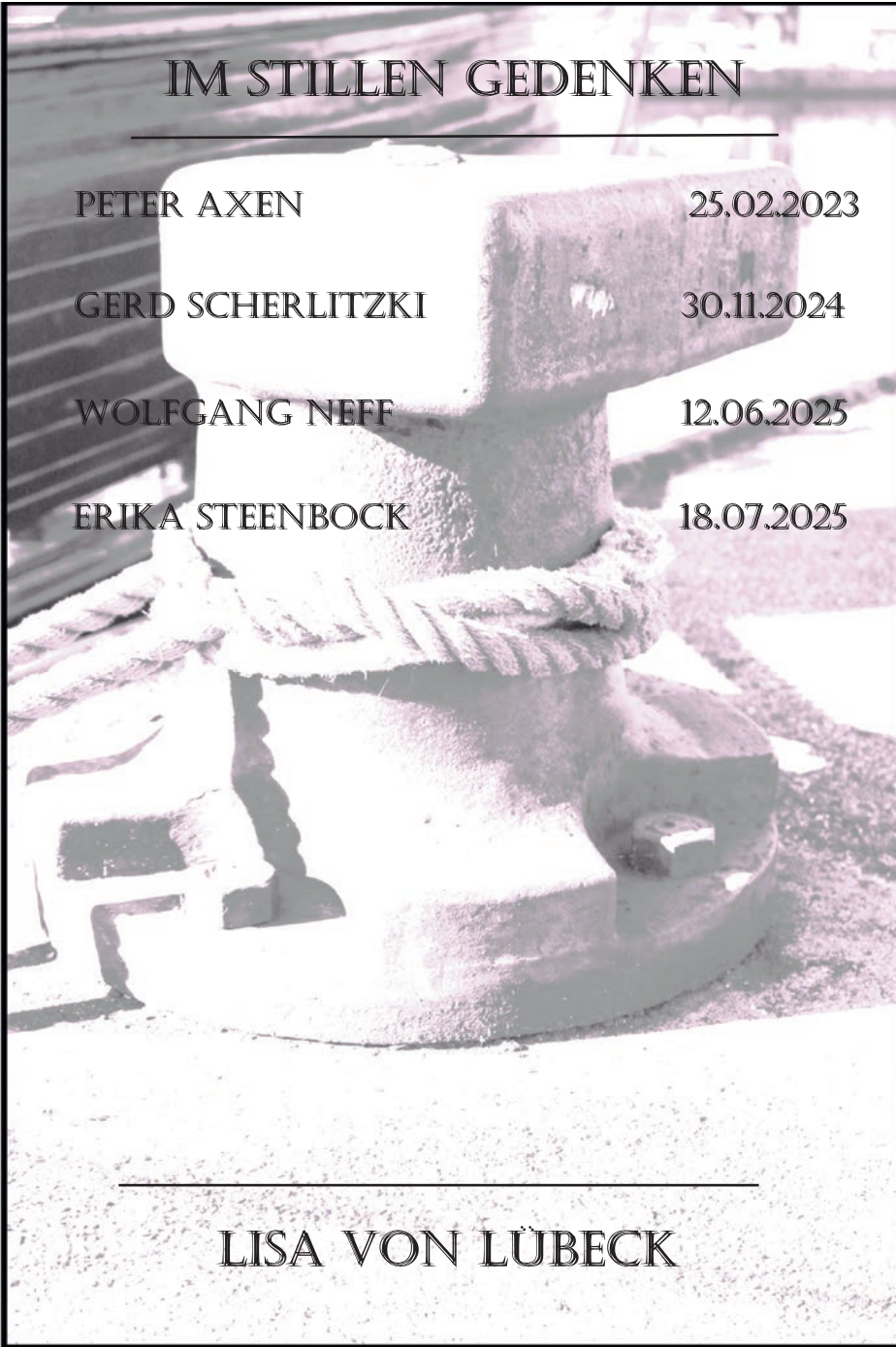
Datenschutzerklärung:

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

A background image of a ship's bollard with a rope coiled around it, set against a blurred background of a ship's deck.

IM STILLEN GEDENKEN

PETER AXEN

25.02.2023

GERD SCHERLITZKI

30.11.2024

WOLFGANG NEFF

12.06.2025

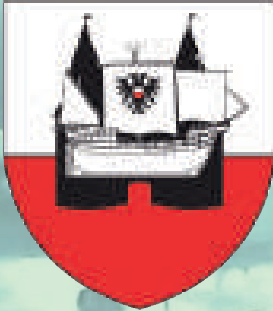
ERIKA STEENBOCK

18.07.2025

LISA VON LÜBECK

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

2025



1042	Laux	Jürgen
1043	Pollok	Merja
1044	Gesecus	Gerta
1045	Schell	Heinz
1046	Antler	Jutta
1047	Karwinski	Jens
1049	Tautenhahn	Michael
1050	Ehleben	Torsten
1051	Otten	Bernd
1052	Otten	Kristin
1053	Petter	Michael
1054	Meuter	Christian
1055	Futh	Manfred



Entdecke die Welt der Störtebeker Brauspezialitäten!



Einzigartig vielfältig.

Neben klassischen Bierstilen wie dem **Bernstein-Weizen** entstehen in der Störtebeker Braumanufaktur besondere Eigenkreationen wie das **Atlantik-Ale**.

Erlebe Braukunst hautnah bei täglichen Führungen in der Hansestadt Stralsund.

stoertebeker.com



Störtebeker
BRAUSPEZIALITÄTEN