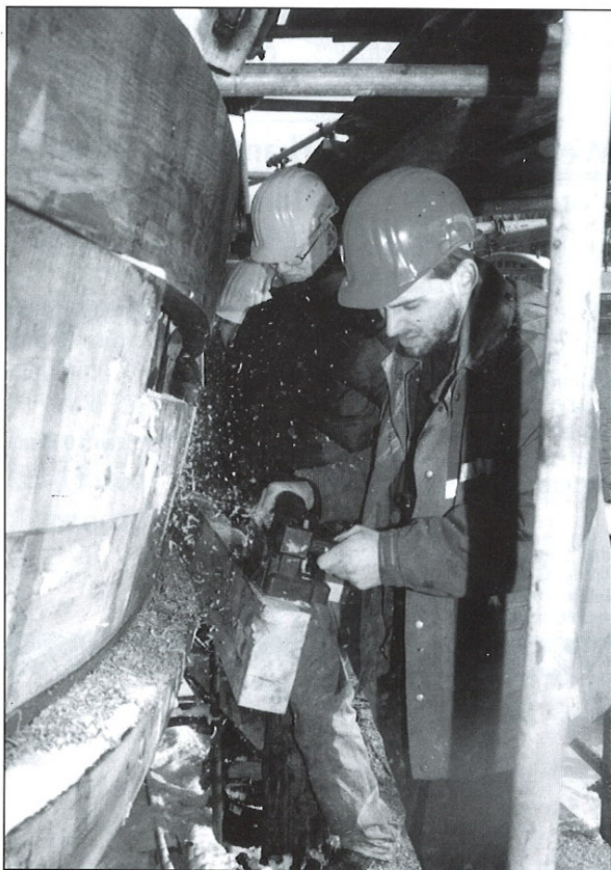


Blick-Punkte



Informationen der

Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V.



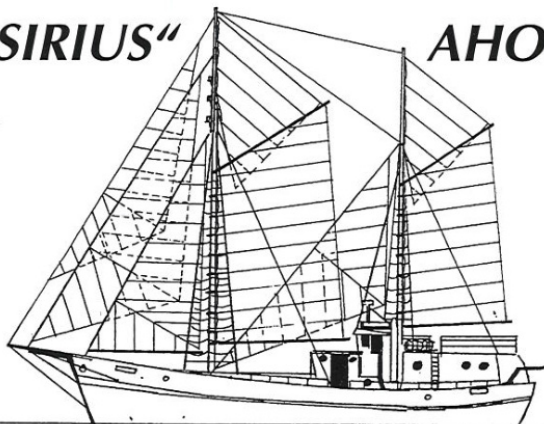
Die letzte Planke wird am Hanseschiff für den Einbau vorbereitet

Nr. 1/03

9/5. Jahrg.

„SIRIUS“

AHOI!



Weltkultur & Waterkant vom Feinsten

Hotel JENSEN - am Holstentor in Lübeck
Gaffelketch „SIRIUS“ Törn auf der Trave

Spezialarrangement:

2 Übernachtungen einschließlich Frühstücksbuffet in der
Hansestadt Lübeck im Ringhotel, 1 Schnuppertörn (6 Std.)
auf dem Traditionssegler „SIRIUS“ einschl. Begrüßungs-
sherry; zünftigem Seemannsessen und eine „Mug Kaffee“
mit selbstgeb. Kuchen.

Preis € 169,- (ab 10 Pers.)

Fordern Sie bitte weitere Unterlagen:

SK „SIRIUS“

Hotel Jensen Betriebsgesellschaft
An der Obertrave 4-5, 23552 Lübeck
Telefon 04 51 / 70 24 90

Impressum:

Blick - Punkte

Informationen der

„Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V.“, Finkenbergr 39, 23558 Lübeck

Geschäftsstelle: Falkenstr. 56, 23564 Lübeck
Tel.: 0451-3881866

Redaktion: Jochen Kaufner (Joc)
Anzeigen: Heino Scharnje

Satz: Susanne Haß
Fotos: Bange 9, Kaufner 2, Verein 2
Druck: Schipplack + Winkler Printmedien OHG

Unsere Projekte:

- "Hanseschiff des 15. Jahrhunderts"
- "Zeit-Punkte" - Schauvitrienen
- "Lübsches Hansevolk"
- "Schleppbarkasse SW 2"
- "Lübecker Hafen- und Schifffahrtsmuseum"
- "Geschichtspfadhefte"

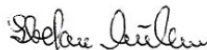
Zur Sache

Gemessen an ihrem Alter ist die "Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck" mit dem Gründungsjahr 1991 gegenüber vielen großen Lübecker Vereinigungen ein noch junger Verein. Gemessen an der Mitgliederzahl kann unsere Gesellschaft mit mehr als 200 Mitgliedern jedoch bereits zu den großen Vereinigungen in Lübeck gezählt werden.

Sicherlich sind die außergewöhnlichen Projekte unserer Gesellschaft, wie etwa das „Hanseschiff“ und die „Zeit-Punkte“-Modelle, für unsere Mitglieder von besonderem Interesse. Doch für viele Mitglieder steht das soziale Engagement, welches mit der Bereitstellung von über 90 ABM-Plätzen und drei Ausbildungsplätzen zum Bootsbauer deutlich wurde, mittlerweile gleichrangig zu ihrem Interesse an der Lübecker Geschichte.

Doch noch etwas zeigt sich zunehmend aus den Aufnahmeanträgen der letzten Jahre. Immer mehr Beitritte erfolgen auch durch Personen, die außerhalb Lübecks wohnen. Neben den Menschen, die Lübeck bei ihren Besuchen lieben gelernt haben, sehen zunehmend auch ehemalige Lübecker, die es in die Fremde geführt hat, in der Mitgliedschaft in unserer Gesellschaft die Möglichkeit, sich auch aus der Entfernung sichtbar für Lübeck zu engagieren und sich an der Entwicklung der Stadt aktiv zu beteiligen.

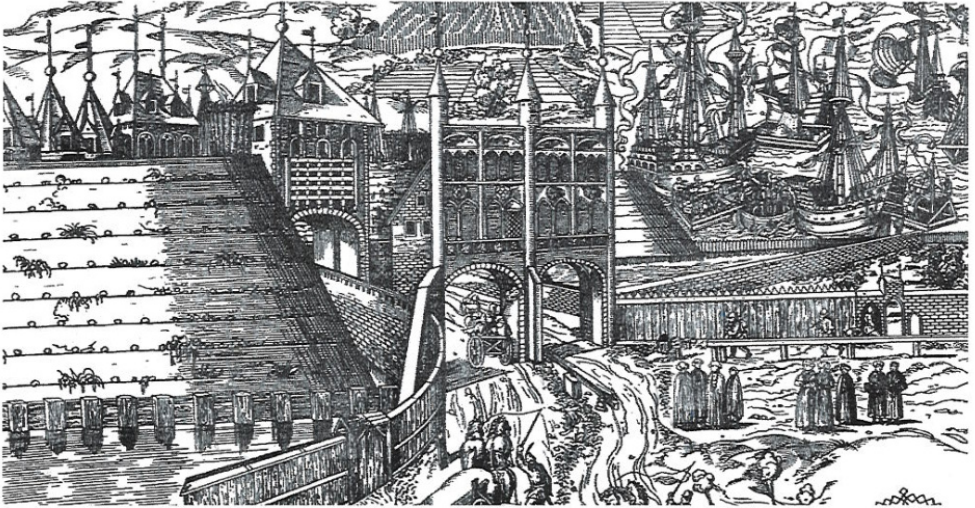
Hoffen wir also für das Jahr 2003, dass unser Verein neben der Weiterentwicklung seiner Projekte ebenso sein soziales Engagement weiterführen kann, und damit auch weiterhin ein attraktiver Treffpunkt für Menschen bleibt, die sich für Lübeck engagieren wollen.



Stefan Müller
Vorsitzender

In der Werkstatt „Zeit-Punkte“ entstehen neue Modelle

Das Projekt „Zeit-Punkte“ ist auch im fünften Arbeitsjahr auf guten Wegen. Neben der Fertigstellung des Modells „Schiffergesellschaft“ stehen drei historische Bauwerke auf dem Arbeitsprogramm. Es sind dies das „Äußere Burgtor“, das „Mittlere Burgtor“ und das „Zweite äußere Holstentor“.



Die Burgtore auf dem Holzschnitt von Diebel (1552)

Bei den vorbereiteten Ermittlungen für den Bau der Modelle wurde deutlich, dass Quellen und Belege für diese Bauwerke relativ dürftig sind. Die nachfolgende Betrachtung gibt einen kurzen Überblick über die Geschichte der Tore.

Die Burgtore zählen zu den frühen Schutzbauten Lübecks, weil vom Norden her, über die Landzunge zwischen Trave und Wakenitz, der einzige natürliche Zugang in die Stadt bestand.

Die Detmar-Chronik gibt für den Bau des **mittleren Burgtores** das Jahr 1299 an, denn es heißt dort: „do let bowen de Stat den Torm an den Wal vor deme Borchdore (gemeint ist das heute noch stehende Burgtor). Es wurde 1622 bei der Anlage neuer Befestigungen

vollständig abgetragen. Der 1552 entstandene große Holzschnitt von Elias Diebel zeigt das Tor als einen kräftigen Turm mit einer Durchfahrt und einem Pyramidendach. An der Feldseite befanden sich zwei Reihen kleiner Rundbogenfenster und ein Fallgitter.

Das im gotischen Stil erbaute **äußere Burgtor** entstand offenbar 1442-44 und befand sich außerhalb eines Grabens, der um 1290 zwischen Trave und Wakenitz ausgehoben worden war. Der vorstehend schon zitierte Holzschnitt von Diebel zeigt das Tor als Bauwerk mit drei Rundtürmen und zwei Durchfahrten. Das Gebäude weist eine auffällige Ähnlichkeit mit dem südlichen Teil des Rathauses (Kriegsstubenbau) auf. Daher wird es auch dem damaligen Ratsbaumeister Nikolaus Peck zugeschrieben, der der Erbauer des Kriegsstubensbaues

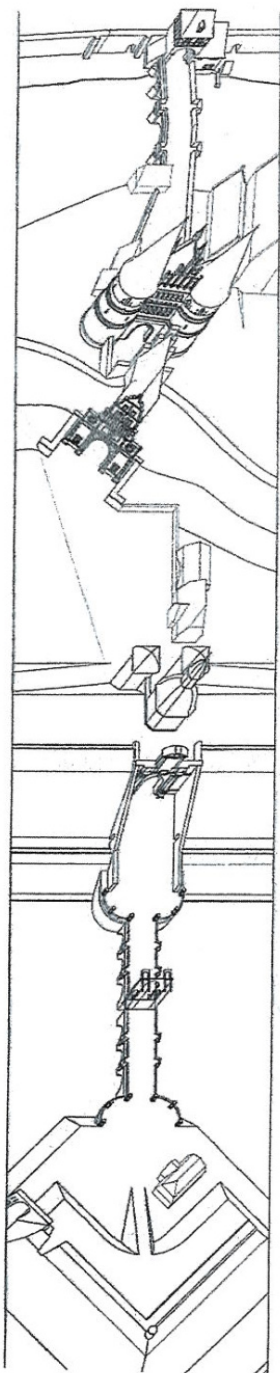
war. Tore nach der Art des äußeren Burgtores waren im 14. und 15. Jahrhundert im Backsteingebiet recht verbreitet, wie Tore u.a. in Neubrandenburg und Templin belegen. Ein genaues Datum über den Abriss des Tores ist nicht nachgewiesen

Ohne Frage, das **zweite äußere Holstentor** zählt zu den wenig bekannten Lübecker Stadttoren. Ein bereits 1621 erbautes Tor wurde im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Verteidigungswälle und des Stadtgrabens wieder abgetragen. In Verbindung mit diesen Arbeiten, unter der Leitung des Niederländers Johann von Brüssel, entstand dann das zweite äußere Holstentor. 1636 vollendet, war es als Kurtinentor in den Wall eingebettet. Die Front der Feldseite war aus Sandstein gestaltet. Über dem Tordurchgang befand sich der Lübecker Doppeladler und die Inschrift „Sub alis altissimi (Unter den Fittichen des Höchsten). Der eigentliche Torbau bestand aus einem achtseitigen, in den Wall eingebetteten Turm. An der Stadtseite war das Tor von zwei kleinen Türmchen flankiert. Über dem Torbogen befand sich die Inschrift „Si deus pro nobisquiscontranos“ (Wenn Gott für uns ist, wer ist dann gegen uns?).

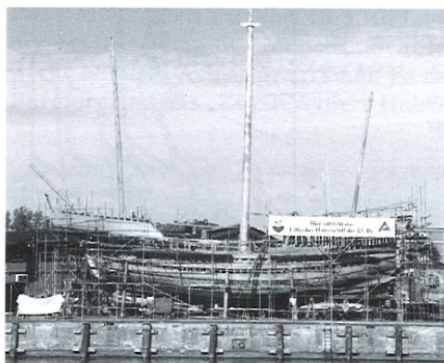
Dieses Tor stand, mehrfach instandgesetzt, bis zum Jahre 1808.

Der Vollständigkeit halber sei angemerkt, dass es noch ein weiteres Tor gab. Es war als einfacher und schmuckloser Bau in das 1684 außerhalb des Stadtgrabens angelegte Ravelin (dreieckige Befestigung) eingebettet. Die nebenstehende Isometrie zeigt die Holstentoranlage in einer Gesamtdarstellung.

Joc

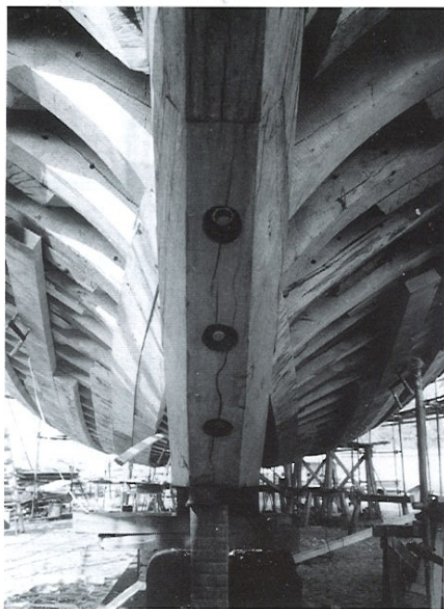


Altes Aussehen – moderne Technik



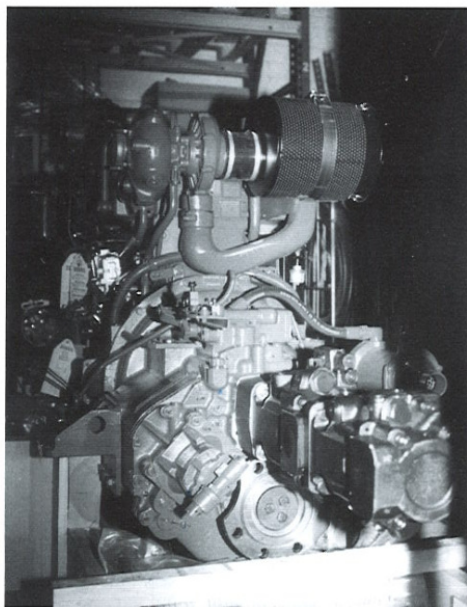
Im Oktober 2002 stehen alle Masten des Hanseschiffes

Unser Hanseschiff, die „Lisa von Lübeck“, wird sicher eines Tages mit ihrem historischen Aussehen das Hafengebilde Lübecks verändern. Der Betrachter sieht sich zurück versetzt in das 15. Jh.. Was er auf den ersten Blick nicht entdeckt, ist die moderne Technik, die sich hinter der alten Fassade verbirgt.



Vorstegen und Spanten während der Beplankung

Der alte Segler mit seinen drei Masten, wird nicht - wie früher - nur vom Wind vorwärts bewegt. Ein Sechszylinder-Schiffsdiesel, Voll-



Die Hauptmaschine steht abholbereit bei der Firma GEMO

von 255 KW = 347 PS, wird bei Flaute und Gegenwind die 1,2 m im Durchmesser messende dreiflügelige Schiffsschraube drehen und für flotte Fahrt sorgen. Als Manövrierhilfe



Ruderhacke und Mastbeschlag liegen zum Einbau bereit

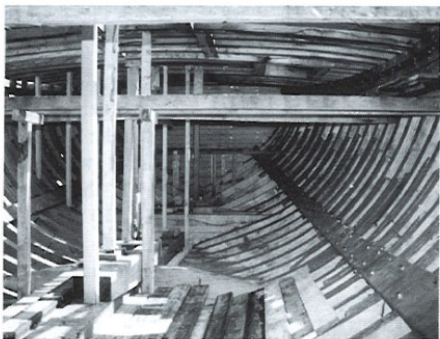
wird vor dem Vorsteven ein 42 KW Hydraulik-Bugstrahlruder montiert. Den Öldruck liefert eine Pumpe am Getriebe der Hauptmaschine. Für die Stromversorgung gibt es, außer der üblichen Batterie, einen Hilfsdiesel, dessen Generator eine Leistung von 30 KW bei 230 Volt hat.

Der Motorenraum, im hinteren Drittel des Schiffes, erscheint noch sehr groß, wird aber demnächst vollgebaut mit dem Sechszylinder-Volvo. zwei großen Dieseltanks, einem Tages-



Ein Treibstofftank wird durch die Ladeluke eingebracht

tank, der Kläranlage, der Heizung und der Feuerlöschanlage. Die 4500 Liter fassenden

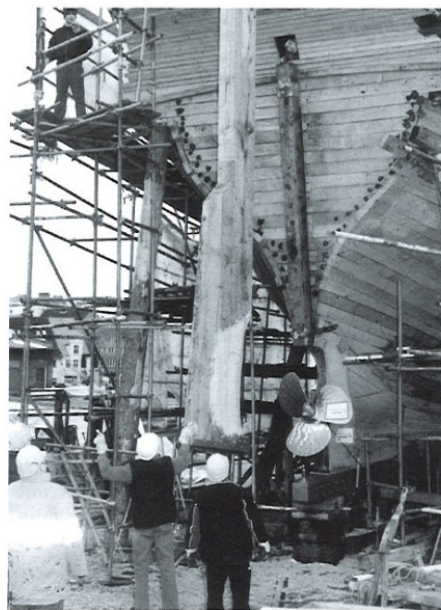


Der Schiffsrumpf ohne „Innenleben“

Heizöltanks befinden sich vorn, neben dem Generator. Unter dem Laderaum (großer Salon) befinden sich ein Klärtank und drei Wassertanks. Dadurch wird der Raum für den Innenballast extrem klein. Das zwingt uns die 40 Tonnen Blei-Ballast auf kleinem Raum unterzubringen. Früher war genug Platz für Felssteine.

Als Navigationshilfe sind supermoderne Geräte vorgesehen. Im Mastkorb auf dem Hauptmast versteckt sich ein Radargerät, in der Funkbude ein GPS Navigator, ein Navigations-Echolot, ein Inmarsat E EPIRB Empfänger, außerdem ein Nartex Empfänger und ein UKW Sprechfunkgerät.

Segel und Tauwerk werden alt und historisch aussehen, bestehen aber aus moderner Faser, damit die Takelage lange erhalten bleibt und nicht verrottet.



Das Ruderblatt wird montiert

Gesteuert wird, wenn es nötig ist, wie früher mit einer Ruderpinne, oder auf moderne Art hydraulisch, mit einem Steuerrad.

Heino Scharjje

Baustoff Holz

Wie schon in früheren Ausgaben der „Blick-Punkte“ berichtet, ist der Rumpf unseres Hanseschiffes Eiche auf Eiche gebaut, d. h. Kiel und Spantgerüst bestehen, ebenso wie die Außenhaut aus Eichenholz. Eiche ist eine der härtesten heimischen Hölzer. Sie weist



eine hohe Festigkeit auf und ist unempfindlich gegen den Wechsel von Wasser und Luft. Nachteilig für den Schiffbau ist das hohe Gewicht, sowie die geringe Flexibilität, bedingt durch die Kurzfasrigkeit des Eichenholzes. Die Masten, Rahen und Spieren sind aus letztgenannten Gründen aus Lärche bzw. Douglasie gebaut. Lärche und Douglasie sind langfaserige dehnbare Hölzer mit geringem Gewicht. Lärche ist zudem durch den hohen Harz- und Terpentanteil sehr witterungsbeständig. Deshalb werden die Decks mit Lärche beplankt. Das Holz verrottet kaum und muss nicht behandelt werden. Auch die Seiten der Kastelle werden mit Lärche beplankt. Hierbei wirkt sich, wie auch bei der Deckbeplankung, das geringe Gewicht positiv auf die Stabilität des Schiffes aus.

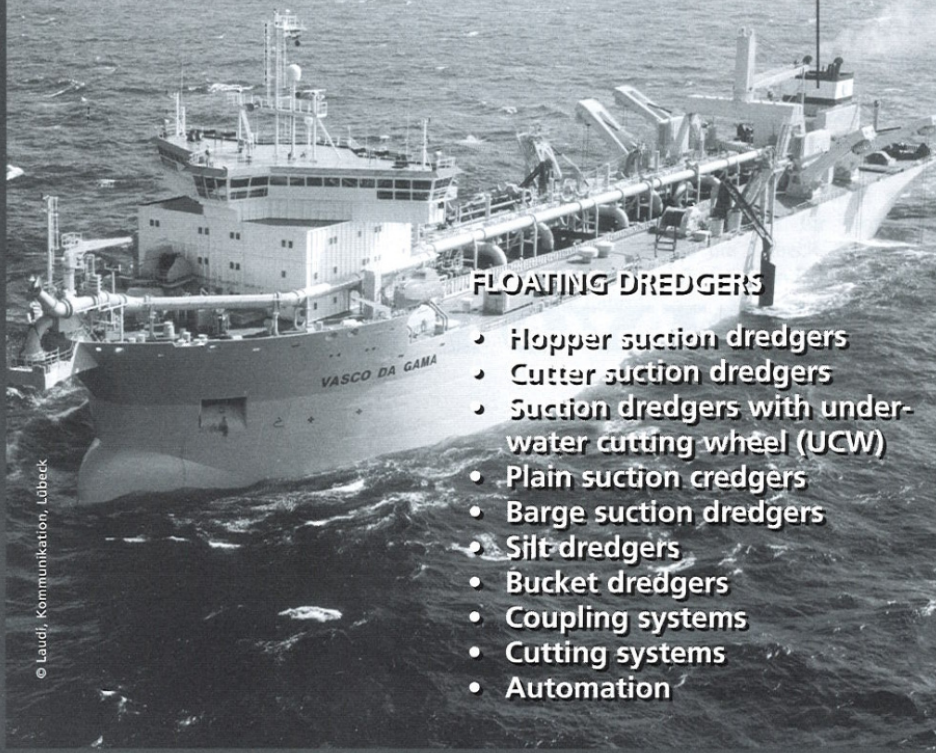
In der heutigen Zeit steht den Boots- und Schiffbauern eine Vielzahl von Hölzern mit unterschiedlichsten Eigenschaften für die verschiedenen Bauteile des Schiffes zur Verfügung. Sie wachsen über alle Erdteile verteilt. Der Transport aus den entlegensten Stellen im Urwald zu einer - womöglich mehrere tausend Kilometer entfernten - Werft ist heute kein Problem. Bis vor wenigen Jahrzehnten mussten sich die Werften in der Regel mit den vor Ort verfügbaren Hölzern begnügen. Diese waren durch die unterschiedlichen klimatischen und geologischen

Standortbedingungen in ihrer Artenvielfalt eingeschränkt.

Auf dem Gebiet des heutigen Schleswig-Holsteins, würden seit ca. 7000 Jahren fast nur Buchen wachsen. Seit dieser Zeit herrscht atlantisches Klima, mit kühlen Sommern und milden Wintern vor. Ausgedehnte Frostperioden kommen so gut wie nicht mehr vor. Die bis auf die Doggerbank (die Doggerbank war damals noch eine Landfläche) reichenden geschlossenen Kiefernwälder wurden durch Eichenmischwald ersetzt. Der Kiefer als Frostkeimer fehlte eine dreimonatige Frostperiode als Signal zum Keimen. Die Eiche wurde wiederum bis ca. 1300 n. Chr. fast vollkommen durch die Buche verdrängt. Diese benötigt als Schattengewächs weniger Licht als die Eiche. Erst durch künstliche Anpflanzungen nimmt der Eichenbestand seit dem Mittelalter wieder zu. Derzeit haben wir im Lübecker Stadtwald einen Eichenholzanteil von 25 % - allerdings mit abnehmender Tendenz. Nadelhölzer gab es im Mittelalter auf dem Gebiet unseres Bundeslandes fast gar nicht mehr. So ist auch erklärbar, warum zur Hansezeit Schiffe in unserer Gegend nur aus Eiche gebaut wurden. Die weitaus häufiger vorkommende Buche eignet sich leider nur für Planken, die ständig unter Wasser bleiben. Wasser/Luftwechsel lässt Buche schnell verrotten. Das notwendige Nadelholz für die Masten und anderen Rundhölzer wird man aus Skandinavien oder Ostpreußen und Pommern über See eingeführt haben. Durch das dort vorherrschende Kontinentalklima, gibt es in diesen Regionen bis heute große Kieferbestände. Dort hat man die Schiffe meistens komplett aus Kiefer gebaut. Berühmt wurde die „Rigakiefer“, die bis nach Holland und England verschifft wurde. In Lübeck ist man erst seit dem 18. Jh. von der Nadelholzeinfuhr unabhängig. 1610 wurde im Lübecker Stadtwald (Woltersdorf) das erste Nadelholz gepflanzt. Die Douglasie, die wir für den Großmast verwendet haben, kommt ursprünglich aus Nordamerika. Sie wird erst seit ca. 130 Jahren bei uns angepflanzt.

Burkhard Bange

Competence in Dredging Technology



FLOATING DREDGERS

- Hopper suction dredgers
- Cutter suction dredgers
- Suction dredgers with underwater cutting wheel (UCW)
- Plain suction dredgers
- Barge suction dredgers
- Silt dredgers
- Bucket dredgers
- Coupling systems
- Cutting systems
- Automation

© Laudj, Kommunikation, Lübeck

VOSTA.LMG
DREDGING TECHNOLOGY

Einsiedelstr. 6, 23554 Lübeck/Germany
Tel. +49 (451) 45 01-5 17, Fax +49 (451) 45 01-7 62
<http://www.edredge.com>, E-mail: lmg@lmg-hl.com

Klaprozenweg 75, NL-1033 NN Amsterdam
Tel. +31(20)493-6666, Fax +31(20)493-6670
E-mail: info@vostaredge.com

Wir sorgen für den Vortrieb

GEMO GMBH

VOLVO PENTA

Vertragshändler
Auf dem Baggersand 17
D-23570 Travemünde
Tel. 0 45 02/48 77
Fax 0 45 02/24 25
www.Gemo-online.de

Die Crew der „SW2“

Unser Projekt „SW2“ - Betrieb und Unterhaltung einer historischen Werftbarkasse - braucht viele helfende Hände, wenn es im Wortsinne „In Fahrt“ bleiben soll.

So war es auch in der Fahrt-Saison 2002. Die „SW2“ war zu zahlreichen Touren auf Lübecks Gewässern unterwegs. Die Gäste an Bord, Gruppen ganz unterschiedlicher Art, hatten so Gelegenheit, Lübeck aus einem ganz anderen Blickwinkel zu betrachten. Denn vom Wasser her gesehen, lassen sich ganz unbekannte und sicher reizvolle Seiten der Stadt entdecken.

Verantwortlich für den gesamten Betrieb der „SW2“ ist **Martin Haucke** als Projektleiter. Ihm steht eine ganze Reihe Vereinsmitglie-



der zur Seite, die im Wechsel als Bootbesatzung tätig waren. Es sind dies:

Norbert Erben, Jochen Harder, Andreas Lindner, Horst Ramczyk, Günter Reichert und Hans Richter.

Ihnen sei an dieser Stelle herzlich für ihre Mitarbeit gedankt. Derzeit befindet sich unsere Barkasse noch im Winterlager an Land. Bald wird sie fit gemacht für eine neue

Fahrt-Saison rund um Lübeck. Dazu wünschen wir uns viele Gäste an Bord und allzeit „Gute Fahrt“.

Joc

MAAK-LINIE Personenschiffahrt

- **Stadt-, Kanal- und Hafenerundfahrten**
durch den Hafen und rund um die „Insel“ Lübeck
Abfahrten täglich ab 10.00 Uhr jede halbe Stunde,
Fahrtdauer rd. 1 Stunde mit Live-Erklärung
- **Charterfahrten** für Hochzeiten, Geburtstage, Jubiläen,
Betriebsausflüge, Tagungen, etc.
Auf Wunsch mit Buffet, Musik und vielem mehr...
- **Sonderfahrten** nach Travemünde, Hamberge, Berkenthin, Mölln, ...
Fahrten zur Passatbesichtigung oder zur Hanseschiffswerft



...einfach besser!

Mehr Informationen unter: Tel. 04 51 / 7 06 38 59, Fax: 04 51 / 7 07 20 25
e-mail: maak-linie@t-online.de, Internet: www.maak-linie.de

„An der Planke“ ist was los

Vor zwei Jahren hat sich der Vorstand unserer Gesellschaft entschlossen, einen Stammtisch für Mitglieder und Freunde des Vereins einzurichten.

Seit dieser Zeit tagt der Stammtisch regelmäßig am ersten Donnerstag eines Monats in

den Räumen der Hanseschiffwerft auf der Wallhalbinsel. Mit seinem Namen „An der Planke“ wird er auch dem Tagungsort, der Werft für den Bau der „Lisa von Lübeck“, gerecht. Mittlerweile hat sich ein fester Stamm von Besuchern gebildet. Und, das ist besonders erfreulich, das Treffen ist beileibe keine Männerdomäne. Es wird auch fleißig von Damen des Vereins besucht.



Der Stammtisch versteht sich nicht nur als „Klönrunde“. Vielmehr bietet er den Teilnehmern die Gelegenheit, sich zwanglos über Aktivitäten des Vereins und Neuigkeiten zu informieren. Diese Möglichkeit nutzen in der Regel etwa 30 Mitglieder und gelegentlich auch Außenstehende.

Ganz sicher wird der Stammtisch noch mehr Institution wenn er später einmal an Bord der „Lisa von Lübeck“ sein Domizil aufschlägt.

Joc

sonntags 11³⁰-14³⁰ Uhr

Inkl.: Kaffee satt • Apfel- u. Orangensaft vom Buffett

BR  **NCH**

*ausschlafen und
geniessen*

p.P. EUR 17,-* Kinder bis 6 Jahre frei* 7-12 Jahre EUR 8,50

SCANDIC

**HOTEL
LÜBECK**

Tel. (0451) 370 60
Fax (0451) 370 66 66

23568 Lübeck
Travemünder Allee 3

SCHRAUBEN-KÖHLER

Ihr verlässlicher Partner



Schrauben, Muttern und sonstige Normteile und alles, was nicht unter DIN erfaßt ist. Besonders auch Teile nach Zeichnung oder Muster in allen gebräuchlichen Materialien für:

Industrie, Handwerk und Handel

Wir liefern kurzfristig alles, was zum Befestigen und Verbinden benötigt wird.

23560 Lübeck, Kruppstraße 3 - 5,
Telefon 04 51 / 5 40 36, Fax 5 78 56

www.schrauben-koehler.de,
schrauben-koehler-luebeck@t-online.de

*Bitte fragen Sie uns!
Wir beraten Sie gerne!*

Schiffsglocke für das Hanseschiff



12,5 kg schwer - aus Messing gegossen und anschließend auf Hochglanz poliert - das ist die Schiffsglocke unseres Hanseschiffes. Das der Name „LISA von LÜBECK“ in erhabenen

Buchstaben die Glocke ziert, versteht sich von selbst. Gestiftet hat das gute Stück unser Vereinsmitglied Wilfried Rahlff-Petersson.

Die Glocke dient nicht nur als Schmuckstück des Hanseschiffes. Sie ist von der Seeberufsgenossenschaft als Teil der nautischen Ausrüstung vorgeschrieben. Bei Nebel und schlechter Sicht soll sie als akustisches Signal andere Schiffe warnen. Um der Vorschrift zu genügen, muss die Glocke vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie baumustergeprüft und zugelassen sein.

Schiffsglocken gibt es schon seit über 1000 Jahren. Seit dem 14. Jh. haben sie die klassische Form. Im 16. Jh. haben sie sich entgültig für alle Seeschiffe durchgesetzt.

Meistens überdauern sie das Leben des Schiffes. Sie sind oft das einzige Überbleibsel eines einstmaligen stolzen Seglers oder eines großen Dampfers. Sie einzuschmelzen bringt Unglück - sie unbefugt zu läuten kostet lediglich eine Runde Bier.

Burkhard Bange

Sehnsucht nach dem Meer

*„Wenn du ein Boot bauen willst,
so trommle nicht Menschen zusammen (...),
um die Aufgaben zu vergeben,
sondern lehre die Menschen die
Sehnsucht nach dem Meer.“*

(Saint Exupéry)

Die Sehnsucht habe ich früh gefühlt mit dem ersten Sturmsegeltörns als Kind vor Rügen und dann dem ersten Jollensegeln auf dem Priwall kurz nach der Wende.

Weit und endlos wurde das Meer, als ich das Windjammersegeln (ich war 15 Jahre alt) für mich entdeckte. Tagelang nur Wasser und Weite und als einzige Grenze die Kraft des Menschen und die Stärke des Schiffes.

Ja, das Schiff. Irgendwann wollte ich dann wissen, was ein gutes Schiff wirklich ausmacht; und ich wollte mehr wissen; nicht nur wie man Blöcke ölt oder Wanten teert.

Kurz vor meinem Abitur im Jahr 2000 habe ich dann das Hanseschiff-Projekt kennen gelernt und entschieden, dass dies genau die Kunst ist, die ich lernen möchte, die Kunst des Bootsbauens.

Also habe ich im Herbst 2000 angefangen zu lernen, wie man große Spanten baut und etliche andere Teile eines Schiffes. Im Laufe der 2 1/2 Jahre durfte ich Mas-

ten hobeln, Linienrisse zeichnen und draußen im strahlenden Sonnenschein



oder bei Schnee und klirrender Kälte am Hanseschiff bauen.

Unser (Bennett, David und ich) jetziges Projekt ist das Beiboot der „Lisa von Lübeck“, ein 4 Meter langes, klinkergeplanktes Dinghi. Vom Riss zum Boot, eine großartige Aufgabe für einen Lehrling. Hier ist

vieles gefragt, von der Arbeit auf dem Schnürboden über Schablonen bauen, Planken anpassen bis hin zum Setzen von Kupfernieten. Heute (17.02.03) haben wir die zweite Planke auf Steuerbordseite angebaut.

Nach Abschluss der Lehre im Sommer 2003 möchte ich meine neue Freiheit erleben und mehr von der Welt sehen. Es wird sicher an vielen Orten Gelegenheit geben, Boote zu bauen oder zu reparieren. Der Beruf der Bootsbauerin gibt mir die Möglichkeit, das Nützliche, die Arbeit, zu verbinden mit meinem Interesse an Schiffen und der Liebe zum Meer.

Juliane Müller

Schloßnotdienst - preiswert

Ohne wenn
+ aber ...
alle Stadtteile
preiswert!
Seit 17 Jahren
in Lübeck!!!

(04 51) **76 000**

- ◆ Türöffnungen
- ◆ Tresoröffnungen
- ◆ Einbruchschäden
- ◆ Einbruchsicherungen
- ◆ Schließanlagen
- ◆ Absicherung aller Art



Wir sind minutenschnell in allen Stadtteilen, z.B.:

Lübeck Mitte: Königstraße
St. Lorenz-Süd: Töpferweg
St. Lorenz-Nord: Ziegelstraße
Schlutup: Wesloer Straße

Kücknitz: Solmitzstraße
Travemünde: Moorredder
St. Jürgen: Ratzeburger Allee
Mettenhof: Skandnaviendamm

Eichholz: Brandenbaumer Landstraße
Moising: Niendorfer Straße
Bad Schwartau: Eutiner Ring
Stockelsdorf: Lohstraße

Schlüsseldienst Schaffrath + HIS GmbH · 23554 Lübeck · Schwartauer Landstr. 118



Gewerbepark Trems

Peter Stelzner

Tremser Grundstücksgesellschaft mbH

Schwartauer Landstraße 114-118 · 23554 Lübeck

Tel. 04 51 / 4 08 21 74 · Fax 04 51 / 4 08 21 75 · Handy 01 72 / 4 12 29 95



APPARATEBAU NORD G.M.B.H. Blech- und Metallbearbeitung

Von der Konstruktion bis zur Fertigung

Schwartauer Landstr. 114-118

23554 Lübeck

0451 - 4 08 50 40

Maritimes Lexikon

„Blick-Punkte“ setzt das kleine maritime Lexikon mit der Beschreibung weiterer Schiffstypen des Mittelalters fort.

Fleute, Fluite, Vliete

In Holland entwickeltes, als Bark getakeltes Dreimastschiff, das mit Beginn des 17. Jahrhunderts auch von den Hansestädten eingesetzt wurde. Mit der Fleute wurde der Schiffbau revolutioniert. Das Verhältnis der Länge zur Breite, im hansischen Schiffbau noch 3:1, höchstens 4:1, erreichte bei der Fleute nicht selten 6:1. Das wiederum führte zu der günstigen Takelage mit den höheren Masten bei geringerem Tiefgang.

Galeone

Viermastiges, seltener dreimastiges Segelschiff. Spanisch-portugiesischer Herkunft. Galeonen wurden sowohl zu Kriegs- als auch zu Transportzwecken eingesetzt. Zwei der vier Masten waren in der Regel rahgetakelt. Die Schiffe verfügten über hohe Aufbauten, hatten mehrere durchgehende Decks und konnten bis zu 1000 Lasten Tragfähigkeit erreichen. Aus dem Nao und der Karavelle als Weiterentwicklung zum Hochseefrachter für die Atlantiküberquerung hervorgegangen, bildeten sie im 17. Jahrhundert den Kern der spanischen Silberflotte. Im Nord- und Ostseeraum wurde Mitte des 17. Jahrhunderts auf der Grundlage der Erfahrungen mit der Karacke ein leichter und manövrierfähiger Galeone-Typ, die „Galione“, mit 250 bis 300 Lasten und bis zu 60 Metern Länge entwickelt. Die Bezeichnung erfolgte wahrscheinlich nach dem spitz zulaufenden Vorbau am Bug, dem „Galion“.

Kraier

Frachtsegler, vermutlich friesischer Herkunft. In hansischen Quellen als „kreyer“, „crayere“ oder „kragere“ nachgewiesen. Entwicklung verlief vom einmastigen Wattenboot zum Dreimaster. Seit dem 14. Jahrhundert vor allem in der Ostseefahrt überliefert. Im 15. und 16. Jahrhundert verkehrten dreimastige Schiffe auch in der Norwegen- und Flandernfahrt. In dieser Zeit werden wiederholt „merskreier“ genannt, was auf einen Mars-Topp des Großmastes hindeutet. Die Tragfähigkeit der Kraier lag zwischen 40 und 50 Lasten. Die Besatzung betrug normal 12 Mann.

Pinke

Dreimastiger Kraweelschiffstyp. Vermutlich aus dem westlichen Mittelmeer. Dort bereits seit dem 15. Jahrhundert als dreimastiges 100 bis 150 Lasten tragende Frachtschiffe im Einsatz. Im hansischen Raum sind Pinke für das Jahr 1454 als kleine Depeschenboote überliefert. Im 16. Jahrhundert waren Pinkenschiffe bis zu 100 Lasten Tragfähigkeit mit hohen Heckaufbauten versehen; nach vorn lief der Schiffskörper spitz aus. Typisch für die Pinke war der auseinander geneigte Marsfall des Vor- und Besanmastes. Pinken waren sowohl mit Schratsegeln als auch mit Barktakelage anzutreffen. Für die Hanse ist eine genaue Betakelung der Pinke nicht bekannt. Im 16. Jahrhundert sind die Pinken auch in hansischen Flottengeschwadern eingegliedert.

Die „Gesellschaft Weltkulturgut“ wächst weiter

Das Interesse an einer Mitgliedschaft in unserem Verein hält unverändert an. Wir dürfen daher erneut eine stattliche Zahl neuer Mitglieder begrüßen:

Karl-Heinz Wiechmann
Gert - E. Thalau
Ingo Meiser
Andreas von Ohlen
Renate Dobstadt
Dr. Peter Voß

Hans-Joachim Zschüttig
Klaus Dörwald
Charly Brüser
Christa Seega
Gisela Schön
Friedrich Böhmke

Markus Täckelburg
Tobias Geyer
Christel Reinold
Claudia Mauntz
Rüdiger Longuet

Und die körperschaftlichen Mitglieder:

Stadtverkehr Lübeck
Energie und Wasser Lübeck
Lübecker Yacht Club e.V.

Wir sind zuversichtlich, dass die Gesellschaft Weltkulturgut auch in den kommenden Monaten weiterhin kräftig wächst.

Das Ziel für dieses Jahr sind 300 Mitglieder.



Wer Sicherheiten will,
braucht auf Freiheiten nicht
zu verzichten: Die Gothaer
VarioTime-Police.

Gothaer
Versicherungen

Versicherungsbüro **Klaus Völsen**
Postfach 111123 · 23521 Lübeck
Telefon: 04 51 / 707 34 45

BESTATTUNGS-VORSORGE



Eigene Trauerhalle

Das ist Vorsorge schon zu Lebzeiten.
Damit die Hinterbliebenen nicht in ihrer Trauer allein gelassen werden.
Fragen Sie uns,
wir beraten Sie gerne.

Unsere Filialen:

Friedhofsallee 112

Lübeck-Moisling
Niendorfer Str. 50-56

Kücknitz, Solmitzstr. 13

Kaufhof, Marliring 70/72



schäfer & co
Bestattungsgesellschaft

Balauerföhr 9 - 23552 Lübeck
Tel. 79 81 00 - Fax 7 27 77

Internet: www.bestattungsgesellschaft-schaefer.de

Anschriften:

Gesellschaft Weltkulturgut
Hansestadt Lübeck e.V.
Finkenberg 39
23558 Lübeck

Gesellschaft Weltkulturgut
Hansestadt Lübeck e.V.
Werkstatt „Zeitpunkte“
Falkenstr. 56
23564 Lübeck
Tel.: 0451-388 18 66
Fax.: 0451-388 19 93

Spendenkonto:
Sparkasse zu Lübeck
BLZ 230 501 01
Kto. Nr. 1 053 917

Gesellschaft Weltkulturgut
Hansestadt Lübeck e.V.
Hanseschiffwerft
Willy-Brandt-Allee 19
(Wallhalbinsel)
23554 Lübeck
Tel.: 0451-7 98 28 39
Fax.: 0451-7 98 28 57

Internet:
<http://www.weltkulturgut-luebeck.de>
email:
weltkulturgut@edvchl.de

Vereinskonto:
Sparkasse zu Lübeck
BLZ 230 501 01
Kto. Nr. 1 009 240

(Spendenbescheinigung wird unaufgefordert übersandt. Bitte volle Anschrift angeben.)



**Energie und Wasser
Lübeck**

Eine starke Energie für Lübeck

**Strom
Gas
Wasser
Wärme**

Service-Line: 0180-222 888 0
Moislinger Allee 9 • 23547 Lübeck

Finanzgruppe



www.sparkasse-luebeck.de

**EIN BLICK IN IHRE ZUKUNFT. MIT
DER SPARKASSEN-PRIVATVORSORGE.**



Sparkasse zu Lübeck

Mit unserer privaten Altersvorsorge können Sie der Zukunft unbeschwert entgegensehen. Und sich dank Ihres individuellen Vorsorgeplans auf starke Renditen für das Alter freuen. Mehr Informationen in Ihrer Sparkassen-Geschäftsstelle oder unter www.sparkasse-luebeck.de.
Wenn's um Geld geht – Sparkasse