

Blick-Punkte



Informationen der

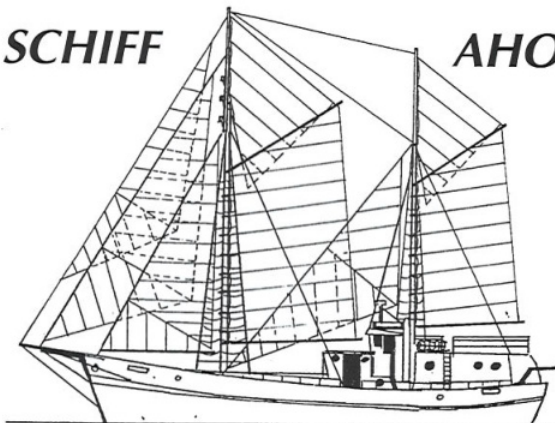
Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V.



Der heilige Nikolaus, Schutzpatron der Seefahrer

SCHIFF

AHOI!



**Das Ringhotel Jensen
bietet Ihnen unser Ahoi - Arrangement:**

2 Übernachtungen einschließlich Frühstücksbuffet in der Hansestadt Lübeck im Ringhotel, 1 Schnuppertörn (6 Std.) auf einem Traditionsegler einschl. Begrüßungssherry, zünftigem Seemannsessen und eine "Mug Kaffee" mit selbstgeb. Kuchen.

Preis € 169,- (ab 10 Pers.)

Fordern Sie bitte weitere Unterlagen:

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.“, Finkenberg 39, 23558 Lübeck

Redaktion und Satz: Heike Schmarje
Redaktionmitgl. Stefan Müller, Jochen Kaufner,
Dieter Knabe, Burkhard Bange

Fotos: Dieter Knabe, Henrik Müller, H.-J. Wulff
Burkhard Bange, Eike Lehmann,

Anzeigen: Heino Schmarje

Druck: Schipplick + Winkler Printmedien GmbH

Vor der Zusendung von Beiträgen bitte Rücksprache mit der Redaktion halten.

Unsere Projekte:

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

Zur Sache

Wie in den Jahren zuvor startete die „Lisa von Lübeck“ die diesjährige Fahrtsaison wieder mit der Fahrt zum Hamburger Hafengeburtstag. Anschließend ging es zum ersten Treffen der 2006 gegründeten „Koggen-Compagnie“ nach Bremerhaven. Auf dem Weg dorthin besuchte das Hanseschiff noch die Städte Glückstadt und Cuxhaven. Während der Saison wurde unter anderem noch Neustadt, Wismar, Rostock angelaufen, Kopenhagen, Malmö, Bornholm und Stralsund folgten noch.

Ob bei den offiziellen Veranstaltungen in den verschiedenen Städten oder nur bei einem Zwischenstopp in einem Hafen konnten wir feststellen, dass die „Lisa von Lübeck“ nicht nur ein stets willkommener Gast war, sondern regelmäßig auch als offizieller Botschafter der Stadt Lübeck angesehen wurde und entsprechend durch Vertreter der Städte begrüßt wurde. Bei diesen Empfängen war es für uns eine Selbstverständlichkeit, uns für den Empfang zu bedanken. Aus unserem Vereinsbestand überreichten wir als Präsente Nachprägungen des „Lübecker Schilling von 1502“, das Buch oder den Film über den Bau der „Lisa von Lübeck“ oder Flaschen mit Rotspan „Lisa von Lübeck“.

Wie in der Aufzählung erkennbar, haben wir im eigenen Bestand nur wenige Artikel, die sich als angemessene Präsente eignen und die zudem in erster Linie das Schiff und unseren Verein präsentieren. Um mit dem Hanseschiff unsere Stadt zukünftig auch mehr in der uns häufig zugesprochenen Funktion als Botschafter Lübecks angemessen repräsentieren zu können, baten wir im Frühjahr die Stadtverwaltung um Unterstützung durch Präsente aus deren Bestand. Für das Jahr 2007 erhielten wir zwei Schachteln Marzipan-Konfekt!! Wir sind nun gespannt, was die Stadtverwaltung uns 2008 mit auf den Weg gibt – vorsichtshalber errechnen wir schon mal, wie sich der Inhalt von zwei Schachteln Marzipan gerecht auf zehn Städte verteilen lässt.....

Stefan Müller
Vorsitzender



Allgemeines aus dem Verein

Die Jahreshauptversammlungen 2006 und 2007 brachten einige personelle Veränderungen.

Bereits auf der Jahreshauptversammlung 2006 fand ein Wechsel im Geschäftsführenden Vorstand statt. Nach langen Jahren engagierter Mitarbeit im Amt des „Schriftführer Projekte“ wurde *Joachim Kaufner* durch *Dieter Baars*, der bisher im Beirat mitwirkte, abgelöst. Auf der Jahreshauptversammlung am 28. März 2007 erfolgten mit der Neubesetzung der beiden Ämter der Finanzverwalter zwei weitere Personalveränderungen im Geschäftsführenden Vorstand. Für den Bereich „Vereinsfinanzen“ ist zukünftig *Harry Sonnenburg* und für die „Projektfinanzen“ *Harry Müller* zuständig. Doch auch im Beirat des Gesamtvorstands gibt es seit 2006 eine Reihe neue Gesichter.

Durch die Wahl von D. Baars in den Geschäftsführenden Vorstand war die Position des „Finanzbeirat Projekte“ neu zu besetzen, in diese Position wurde *Horst Ramczyk* gewählt. Ein Wechsel erfolgte bei den Ämtern „Pressebeirat Projekte“ und „Projektbetreuer SW 2“, die jetzt von *Henrik Müller* und *Günter Köpke* ausgeübt werden. Neu in den Beirat wurde die Position „Projektbetreuer Hansevolk“ aufgenommen, in die *Jochen Harder* gewählt wurde. Mit dem Wechsel im Amt „Pressebeirat Projekte“ übernahm *Henrik Müller* auch die Pflege unserer Internet-Seiten. Die Seiten wurden im Laufe des Jahres neu gestaltet, die Inhalte aktualisiert und ergänzt. Wie wir feststellen konnten, hat sich die Anzahl der Besucher auf unseren Seiten auch deutlich erhöht.

Wie auf der Jahreshauptversammlungen 2007 beschlossen, ist eine Arbeitsgruppe zur Überarbeitung unserer Satzung eingerichtet worden. Die Leitung der Gruppe wurde *Harry Sonnenburg* übertragen, der bisher nicht im Vorstand tätig war und als neues Mitglied des Geschäftsführenden Vorstands eine objektive Leitung gewährleistet. Als Dipl.-Verwaltungswirt und langjähriger Kassenprüfer verfügt er gleichzeitig über notwendige fachliche Grundlagen.

Nach dem Weggang unserer ehrenamtlichen Bürokräft *Isburga Weber*, die im letzten Jahr bei der DEKRA-Akademie einen Arbeitsplatz erhalten hatte, konnte im Rahmen einer von der ARGE Lübeck geförderten Maßnahme unser Werftbüro durch *Frau Wulf* besetzt werden. Diese Maßnahme endete im August.

Aufgrund der in den Herbstferien noch anstehenden Jugendfahrt, die in Kooperation mit dem CVJM Lübeck durchgeführt wird, der umfangreichen Vorbereitungen für das „Koggen-Treffen“ in Lübeck vom 01. - 03. August 2008 und im Hinblick auf die stetig wachsende Mitgliederzahl hat sich der Vorstand entschlossen, *Frau Wulf* in einem geringfügigen Arbeitsverhältnis weiter zu beschäftigen.

Zunehmend wird bei uns um Unterstützung für gemeinnützige Projekte angefragt, speziell mit der Bitte um Benefiz-Fahrten mit der „Lisa von Lübeck“. Von unserem Verein ist jährlich stets bereits eine Fahrt eingeplant, deren Erlös einem bedürftigen Projekt zugute kommt. In diesem Jahr erfolgten zwei Fahrten für Unicef, 2006 wurde die Renovierung des Holstentors unterstützt. Grundsätzlich besteht die Bereitschaft, Aktionen zu unterstützen, so stellten wir in diesem Jahr das Hanseschiff noch für die Pamir-Gedenkstätte zur Verfügung.

Wenig Verständnis konnten wir jedoch für die Anfrage aufbringen, ob für die neu geschaffene „Ehrenamtskarte“ (mit der ehrenamtlich Tätige Vergünstigungen oder besondere Aktionen in Anspruch nehmen können) Fahrten mit dem Hanseschiff zur Verfügung gestellt werden. Wir sehen die „Ehrenamtskarte“ durchaus als eine positive Sache an. Es kann aber nicht Ziel einer solchen Aktion sein, von einem Projekt, welches selber nur durch erhebliche ehrenamtliche Arbeit ermöglicht wird, zu erwarten, dass Ehrenamtler zusätzliche Arbeit und für eigene gemeinnützige Projekte mit viel Engagement erwirtschaftete finanzielle Mittel investieren, um für das Image Dritter anderen Ehrenamtlern einen Beweis der Anerkennung ihres Engagements zu vermitteln.

Stefan Müller

Neues aus dem Hansevolk

Das Hansevolk vertrat auch in diesem Jahr den Verein beim Volksfestumzug. Der Lisa-Nachbau und die zahlreichen, mittelalterlich gekleideten Helfer des Hansevolks zogen wie auch im vergangenen Jahr viele neugierige Blicke auf sich. Das Wetter war uns auch diesmal bestens gesonnen und sorgte für allgemein gute Laune.



Teilnehmer am Volksfestumzug

Ein gemeinschaftlicher Besuch des Wallmuseums und des Slawenlandes in Oldenburg am 29.07.07 ermöglichte uns einen kleinen

Einblick in das Leben vor „unserer Zeit“.

Auch in Zukunft wird es weitere Aktivitäten geben, die es uns ermöglichen, das mittelalterliche Leben besser darzustellen.

Merrit Jörgensen

Neues aus dem World Wide Web!

Nun ist es schon ein Jahr her, dass unsere Internetpräsenz neu überarbeitet und den Usern des „World Wide Web“ zugänglich gemacht wurde. Seitdem erhöhte sich die Besucherzahl um das 6-fache, so dass wir nun monatlich über 3000 Besucher verzeichnen können.

Auf zurzeit noch 62 Seiten - Tendenz steigend - können sich die Besucher anhand von Fachtexten, Bildern und aktuellen Ankündigungen über den Verein und seine Projekte informieren.

Für alle Interessierten hier noch mal unsere Internetadresse: www.hanseschiff-luebeck.de

Henrik Müller

Sönke Jordt

MASCHINEN- U. SCHWERTRANSPORTE

GmbH

AUTOKRANVERLEIH

Tel.: 0 45 04 / 7 11 24

Fax: 0 45 04 / 7 11 26

ABSCHLEPPUNTERNEHMEN

für LKW und PKW

Tel.: 0 45 04 / 14 80



Der heilige Nikolaus

Wer sich an Bord der „Lisa von Lübeck“ aufmerksam umschaute, wird im „Laderaum“ des Schiffes eine Ikone entdecken, die den heiligen Nikolaus zeigt. Dieses Bildnis findet sich auf der Titelseite dieser Ausgabe von „Blick-Punkte“.

Das ist Anlass genug für einige Anmerkungen. Ist der heilige Nikolaus doch der Patron der Schiffer und der seefahrenden Kaufleute.

Weithin bekannt ist Nikolaus ohne Frage in Verbindung mit dem Nikolaustag (6. Dezember). Besucht er doch an diesem Tag die Kinder im Elternhaus. Nach einer Ermahnung beschenkt er sie, oder er steckt seine Gaben heimlich in einen bereitgestellten Schuh.

Wer aber war der heilige Nikolaus wirklich?

Nikolaus, aus einem reichen Hause stammend, lebte im 4. Jahrhundert in der Stadt Patara und führte bereits in jungen Jahren ein gottesfürchtiges Leben.

Nach dem Tode des Bischofs von Myra/Kleinasien wird er, obwohl er sich gegen dieses hohe Amt wehrt, zum neuen Bischof gewählt. Sein Leben ist ganz dem Dienst am Nächsten gewidmet. Um 350 stirbt er in Myra. Er wurde zunächst besonders in der orthodoxen Kirche verehrt. Ab dem 9. Jahrhundert auch im Westen vornehmlich als Schutzpatron der Schiffer, seefahrenden Kaufleute und Kinder.

Um sein Leben ranken sich zahlreiche Legenden. So wird berichtet, dass in schwerer Seenot einige Seeleute im Gebet Nikolaus um

Hilfe anrufen. Er erscheint ihnen, hilft bei der Arbeit an den Rahen und Tauen, sowie bei der Ausrüstung des Schiffes. Und alsbald ließ der gefährliche Sturm nach.

Schon vor seiner Weihe zum Bischof hilft Nikolaus einem in Not geratenen Nachbarn, der sich gezwungen sieht, seine 3 Töchter zum Gelderwerb in ein Freudenhaus zu geben. Ihm wirft Nikolaus des Nachts unerkannt drei Goldklumpen durch das Fenster seines Hauses und bewahrt ihn damit vor weiterer Not.

Andere Legenden über den heiligen Nikolaus berichten von „Der Speisung der Hungernden“, von „Dianas Rache“, „Der Strafe des Betrügers“ und „Der Auspeitschung des Bildes“.

Wer mehr über diese Legenden erfahren möchte, dem sei die „Legenda Aurea“ empfohlen. Dies ist eine Auswahl 24 exemplarischer Heiligenlegenden aus einem der meistgelesenen Bücher des Mittelalters (Reclam-Heft Nr. 8464).

Joachim Kaufner

Historische Gaststätte Schiffergesellschaft

Um Lübeck gesehen zu haben, muss man in der Schiffergesellschaft gewesen sein.

Aufmerksamer Service und exzellente Küche werden Sie überzeugen.

Täglich geöffnet.

Breite Straße 2
23552 Lübeck
Tel. (04 51) 7 67 76
Fax 7 32 79



W. Steffen –
G. Birnstingl



Neu Schiffergarten

Internet: www.schiffergesellschaft.com
E-Mail: restaurant@schiffergesellschaft.com

Das Porträt

Heute: Herbert Hinz



Auf das Arbeitsamt sollte man nicht nur schimpfen, es kann auch nützlich und hilfreich sein. So im Fall Herbert Hinz. Er kam zur Gesellschaft Weltkulturgut als Mitarbeiter der ABM für das Hanseschiff und ist dem Schiff und dem Verein bis heute treu geblieben.

Nach seinem Schulbesuch in Travemünde lernte er bei HATRA Maschinenschlosser und verblieb dort insgesamt 13 Jahre. Nach dem Zusammenbruch der Firma wechselte er zu Ohrenstein und Koppel, wo er während seiner 18-jährigen Betriebszugehörigkeit seine hervorragenden Kenntnisse an der Drehbank

im Umgang mit Motoren und Hydraulikanlagen weiter ausbauen konnte.

Der für den Bau des Hanseschiffes angeschaffte Autokran konnte, als wir ihn erwarben, nur rückwärts fahren. Das sollte sich bald ändern. Herbert fand den Fehler und konnte ihn beseitigen. Jetzt fehlte nur noch der Anstrich in rot/weiß und das Schmuckstück war einsatzbereit und konnte den bis dahin tätigen Bagger ablösen. Als es darum ging, die „Lisa“ zu motorisieren, war es wieder Herbert, der sich der Sache annahm und beim Motoreinbau eine wesentliche Rolle spielte. Zwischenzeitlich hat ihn seine Krankheit etwas zurückgeworfen, aber dem Verein ist er treu geblieben. Er steht an der Drehbank und fährt nach Bedarf den Kran, es ist eine Freude, mit ihm zusammen zu arbeiten. Hoffentlich bleibt er uns noch lange erhalten, denn wir brauchen ihn sehr.

Heino Schmarje

sonntags 11³⁰-14³⁰ Uhr

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

BR  **NCH**

*ausschlafen und
geniessen*

p.P. EUR 19,- * 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

Luftschutzbunker in Lübeck

Heute, gut 65 Jahre nach dem verheerenden Luftangriff auf Lübeck an Palmarum 1942 achtet kaum noch jemand auf die Luftschutzbunker, die im II. Weltkrieg unzähligen Menschen Schutz geboten haben. Dabei sind die Bunker im Stadtbild kaum zu übersehen.

Schon vor Beginn des II. Weltkrieges (1939-45) wurden auch in Lübeck vorbereitende Maßnahmen zum Schutz gegen Bombenangriffe getroffen. So wurden Rettungsstellen, Sanitätsräume und sogenannte Sammelschutzräume geplant und zum Teil eingerichtet (z.B. im Keller des Heiligen-Geist-Hospitals). Auch die Erdgeschossräume des Holstentores waren als Behelfsschutzraum vorgesehen. (Bei dem Luftangriff am 28./29. März 1942 haben sich übrigens unzählige Menschen aus dem brennenden Kaufleuterviertel in das Holstentor geflüchtet und hier Schutz gesucht.

Schon bald nach Kriegsbeginn (01.09.1939) begann man in Lübeck mit dem Bau von besonderen Luftschutzbunkern, die aus mancherlei Gründen vorwiegend überirdisch errichtet wurden. Bis 1945 sind in Lübeck 20 Bunker entstanden, für deren Bau der damalige Oberbaurat Dr.-Ing. Otto Hespeler verantwortlich zeichnete. Welch verquaste Philosophie damals vorherrschte wird aus zwei Original-

Zitaten des Otto Hespeler deutlich, die einem Aufsatz aus dem Jahresbuch „Der Wagen 1942/44“ entnommen sind:

.....,Erst als wir fürchten mussten, dass uns ein Krieg aufgedrungen wurde, begann man planmäßig auch für den Luftschutz der Zivilbevölkerung zu sorgen.“„Es ist ein Zeichen deutscher Kultur und ein Zeichen deutscher geistiger Kraft, wenn versucht wird, trotz der gewaltigen Last des Krieges auch bei diesen, in kurzer Frist zu errichtenden reinen Wehrbauten, über den Augenblick hinauszuwirken. Dies bedeutet, dass sie städtebaulich richtig in das Stadtbild eingefügt werden und ihre äußere Erscheinung nicht als Fremdkörper, sondern als Schmuck der Stadt wirkt. Der Führer selbst hat den Befehl ausgegeben, dass diese Wehrbauten ebenso wie die stolzen Bauten alter Zeiten für Jahrhunderte Denkmäler des Volkswillens und der geschlossenen Volkskraft unserer Zeit bilden sollen. Sie sollen späteren Geschlechtern von dem gewaltigen deutschen Kampfe Kunde geben und ebenso ein Stolz der Städte werden wie die alten gewaltigen Türme und Tore. Deshalb ist bei ihrer Gestaltung nicht nur der rohe Zweck zu berücksichtigen, sondern – ohne diesen zu beeinträchtigen – muss der Bau auch ein Kunstwerk werden, das würdig ist, Jahrhunderte im Stadtbild zu stehen.“



Das alte „Haus Reinfeld“

SCHAFFRAN PROPELLER + SERVICE GmbH

SCHAFFRAN



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

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

E-mail: schaffran-propeller@t-online.de
Internet: www.schaffran-propeller.de

Wir liefern für Schiffsantriebe:

- Komplette Wellenanlagen
- Festpropeller jeder Bauart

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 10 m Länge u. Bohrwerksarbeiten

Eine große Zahl der Bunker entstand auf der dicht bebauten und zum Teil auch dicht bewohnten Altstadtinsel. Einige dieser Bauwerke sind historischen Bauten nachempfunden. Von ihnen soll im Folgenden die Rede sein.

Ein sicher markantes Bauwerk ist der Mühltorbunker, der am äußeren Ende der Mühltorbücke in den Grünanlagen steht. Sein Vorbild war ein Turm des äußeren Mühltortes (Unser Zeitpunkte-Modell zeigt, wie dieses Tor einst aussah). Der Bunker ist entfestigt (Es wurden Öffnungen für Fenster und Eingänge durch den Beton gebohrt und aufgebrochen) und wird heute vielseitig (u.a. für Büros und Übungskeller für Jugendbands) genutzt.

Der Bunker an der Rehderbrücke ist ebenfalls entfestigt. In ihm wird ein italienisches Restaurant betrieben. Er wurde einem Wehrturm im Zuge der mittelalterlichen Stadtmauer nachempfunden.

Beide bisher genannten Bunker sind erst bei näherem Hinsehen als Bunker bzw. als Schutzbauwerke zu erkennen, weil sie mit Backsteinmauerwerk verkleidet sind. An der Mauer, gleich neben dem Hünterdamm, steht

ein turmartiger Bunker. Er verweist auf die Brauwasserkunst, die sich zusammen mit der Kaufleutewasserkunst auf dem Hünterdamm befand.

Ein weiterer Bunker, nämlich der am weiten Lohberg Ecke Wakenitzmauer, hat ein Speichergebäude zum Vorbild.

Der an der Untertrave Ecke Engelsgrube befindliche Bunker ist dem früheren Blauen Turm nachempfunden, der seinen Standort allerdings unterhalb der Beckergrube hatte (Dort steht auch ein Zeitpunkte-Modell des Blauen Turms).

An der Obertrave, nahe der Dankwartsbrücke, befand sich das bauhistorisch bedeutende Haus Reinfeld. Es war ein sogenanntes Sahlhaus (Zweigeschossige Hausreihe, deren obere Wohnungen durch eine gemeinsame Treppe mit Galerie erschlossen wurde), das auf dem Areal der Lübecker Dependance des Klosters Reinfeld befand. Dieses Haus musste einem Bunker weichen, der in seiner Fassade dem ursprünglichen Haus Reinfeld gleicht. Das Bauwerk wird, vor allem von Fremdenkaum als Bunker erkannt und ist nicht eben selten Motiv für einen Fotoschnappschuss.

An der Ecke Parade und Domkirchhof stehen



Das neue „Haus Reinfeld“

zwei Bunker im rechten Winkel zueinander. Sie nehmen Bezug auf ehemalige Wachgebäude, die es in dieser Form und Größe jedoch nicht gegeben hat. Vor der Frontseite des an der Parade stehenden Bunkers befand sich ursprünglich ein Arkadengang, der nach dem Krieg entfernt wurde.

Andere in der Innenstadt befindliche Bunker haben kein historisches Vorbild. So die Bunker an der Burgtreppe, in der Dr.-Julius-Leber-Straße und in der Schildstraße. Das gilt auch für den Bunker im Blockinnenhof Fischergrube/Breite Straße (hinter dem Haus der Kaufmannschaft), der abgetragen wurde.

Schließlich muss noch auf einen Bunker außerhalb der Innenstadt hingewiesen werden. Hinter den Betriebsgebäuden des Autohauses Kittner an der Moislinger Allee/Töpferweg steht sehr versteckt ein ebenfalls mit Backsteinen verklei-

detes Schutzbauwerk, das eine beträchtliche Ähnlichkeit mit der Engelsburg in Rom aufweist. So wurde dieser Bunker während des Krieges auch im Volksmund genannt. In Wirklichkeit aber war der turmartige Aufbau der Gefechtsstand einer 2-cm Flak für das als Rüstungsbetrieb zu schützende Drägerwerk.

Das Bunkerbauprogramm musste im Laufe der Kriegsjahre immer mehr eingeschränkt werden. Darum unterblieb bei vielen Hochbunkern die gestalterische Anpassung mit Backstein-Mauerwerk.

So erinnern die groben Betonklötze noch heute als stumme Zeugen an die seit über sechs Jahrzehnten vergangene Zeit, als Bomben und Feuer vom Himmel fielen.

Jochen Kaufner

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

Reise zum Koggentreffen 2007 nach Bremerhaven

Wie in der Vereinszeitung 01/07 berichtet, wurde 2006 die internationale Koggen-Compagnie gegründet. In diesem Jahr fand nun das erste Koggentreffen in Bremerhaven nach Gründung dieses Zusammenschlusses statt.

Als die „Lisa“ am 05.05.2007 mit dem Ziel Bremerhaven in Lübeck ablegte, lag eine lange Reise vor ihr. Travemünde, Kiel und anschließend Büdelsdorf waren die ersten Stationen. Die Familie Ahlmann hatte, wie in den Jahren zuvor, den Besuch der „Lisa von Lübeck“ zum Anlass für ein historisches Fest genommen. Open Ship wurde wieder von vielen Gästen aus der Umgebung genutzt. Auch für das leibliche Wohl unserer Besatzung wurde gesorgt.

Am nächsten Tag nahm die „Lisa“ bei strömendem Regen Abschied von Büdelsdorf, um rechtzeitig beim Hamburger Hafengeburtstag zu sein. Nach einem turbulenten Wochenende in Hamburg nahm die „Lisa“ Kurs auf Glückstadt und von dort weiter nach Cuxhaven. Hier trafen sich die „Wissemara“, die „Roland von Bremen“, die „Ubena“, die „Kieler Kogge“ sowie die „Lisa von Lübeck“.

Zur Begrüßung der historischen Schiffe war ein kleines Hafenfest mit Kinder-Karussell und Jahrmarktständen organisiert. Kinder-Karussell heißt aber nicht, dass es nur von Kindern genutzt werden kann. Da wir am Himmelfahrtstag dort lagen, wurde die Vatertagstour für die männlichen Besatzungsmitglieder kurzerhand dorthin verlegt.



Wie man auf dem Foto sieht, hat es allen Spaß gemacht.

Die frühe Abfahrtszeit nach Bremerhaven am nächsten Morgen bestimmte die Tide. Kurz vor 6.00 Uhr musste mit den Gästen aus Nah und

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!*

Fern abgelegt werden, um mit ablaufendem Wasser aus der Elbe auszulaufen und mit auflaufendem Wasser in die Weser wieder einzu- laufen. Alle historischen Schiffe legten fast gleichzeitig ab, um im Geschwader Bremer- haven zu erreichen. Die Furcht vor der rauen Nordsee war unbegründet, auch wenn es einige seekranke Gäste an Bord gab.



Bei herrlichem Wetter erreichten wir die neue Sportbootschleuse in Bremerhaven. Überraschenderweise wurde unser Schiff als 5000. Gast in dieser Schleuse gefeiert. Unter den Augen vieler Schaulustiger und begleitet von einem Shanty-Chor liefen nacheinander die Koggen durch die Schleuse und machten im neuen Hafen fest. Hier sorgte ein mittelalterlicher Markt für das passende Ambiente.

Abends, am Ankunfts- tag, erfolgte die offizielle Begrüßung der Koggenbesatzungen im Auswandererhaus. Vertreter der Stadt und die Organisatoren des Koggentreffens begrüßten uns bei einem kalten Buffet und Empfangs- getränken mit Ansprachen und Überreichung von Gastgeschenken. Die Besatzungs- mitglieder der „Lisa“ erschienen in ihren histo- rischen Gewändern und bildeten einen passen- den Rahmen.



Die Schiffsbesatzung vor dem Auswandererhaus

Die Veranstalter hatten sehr gut geplant. Die Service-Crew aller teilnehmenden Schiffe brauchten sich um das Frühstück und das Mittagessen keine Gedanken zu machen. Besatzungen und Marktbesucher frühstück- ten ausgiebig im Auswandererhaus. Ein Eintopfgericht zur Mittagszeit gab es an Bord der Schiffe.

Am Tag nach unserer Ankunft wurde der histo- rische Markt festlich eröffnet. Auch hier bilde- te unsere in Gewändern angetretene Besatzung einen farbenfrohen Blickfang.

Nach erlebnisreichen Tagen traten wir die Heimreise an. Es ging Weser abwärts bis nahe Leuchtturm „Roter Sand“, der mir bisher nur vom Foto her bekannt war.

Dieter Baars und Stefan Müller hatten in Bremerhaven zu unserer Überraschung reich- lich frische Krabben vom Kutter gekauft. Auf dem Weg in die Elbe nutzten wir das schöne Wetter, um sie an Deck zu pulen. Abends gab es dann Krabben satt.



Krabbenpuler im Einsatz

Günstige Winde und keine Wartezeit vor der Kanalschleuse Brunbüttel ermöglichte es uns, bis Büdelsdorf durchzufahren. Früh am näch- sten Morgen legten wir Richtung Kiel ab, wo wir den auf der Hinfahrt verschobenen Wertfer- termin wahrnahmen. Bereits um 15:00 Uhr, nach erfolgreich eingebautem Log, konn- ten wir ablegen, um nach einer Nachtfahrt unseren Heimathafen Lübeck zu erreichen. Rückblickend war das Koggentreffen ein voller Erfolg. Wir müssen uns anstrengen, um im nächsten Jahr, wenn das Treffen in Lübeck stattfindet, ein ähnliches Ergebnis zu erreichen.

Heike Schmarje

Technisch-historische Segelversuche mit der „LISA von LÜBECK“

Neben der wichtigen Aufgabe das historische Erbe der Hanse im Bewusstsein unserer Mitbürger zu erhalten und durch Fahrten mit Interessierten über die mittelalterliche Seefahrt zu informieren, gehört es auch zu den Aufgaben der Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck die Segeleigenschaften der „LISA von LÜBECK“ wissenschaftlich zu untersuchen. Daher hat der Autor ein Forschungsvorhaben „Experimentelle Ermittlung der Segelleistung“ von einem Nachbau eines Hanseschiffes des ausgehenden 15. Jahrhunderts ins Leben gerufen, welches mit Mitteln der deutschen Forschungsgemeinschaft im Zeitraum 2007/2008 durchgeführt wird.

Zur Entstehungsgeschichte der „LISA von LÜBECK“

Anlässlich der großen Schiffbauausstellung in Berlin 1908 waren die, dem Deutschen Kaiser S.M. Wilhelm II zu seiner Silbernen Hochzeit als Geschenk des Deutschen Volkes dargebrachten aus Silber getriebenen Schiffe, ausgestellt. Es handelte sich u. a. um Modelle, die die Entwicklung vom Wikingerschiff des 9. bis 11. Jh. über das Normannenschiff des 12. bis 13. Jh., der Mittelmeergaleere des 13. bis 15. Jh., der Hansekogge des 13. bis 15. Jh., oder was man damals darunter verstand, das englische Kriegsschiff „GREAT HARRY“ aus dem 16. Jh., die Kurbrandenburgische Fregatte „FRIEDRICH WILHELM zu PFERDE“, 17. Jh., ein Hamburgisches Convoischiff des 17. Jh. bzw. 18. Jh., das Flaggschiff Admiral Nelsons „VICTORY“ für das 18. und 19. Jh. und für das 20. Jh. das Schulschiff „GROßHERZOGIN ELISABETH“ des Deutschen Schulschiffsvereins.

Das große Interesse an diesen Modellen war der Anlass, die für die Entwicklung des Schiffbaus maßgebenden Schiffstypen, beginnend mit dem Altertum bis zum Beginn der Dampfschiffahrt, in Modellen zu bauen und

diese im Deutschen Museum in München auszustellen.

Die Schiffbautechnische Gesellschaft und mit ihr der Gründungsvorsitzende der Geheime Regierungsrat Prof. Dr.-Ing. E. h. Carl Busley übernahmen es, die Modelle fachmännisch zu begleiten. Gebaut wurden die Modelle durch den Inspektor des Kunstgewerbemuseums Berlin Paul Karl. Die Modelle waren einheitlich im Maßstab 1:50 gebaut und wurden, nach 10 Jahren Bauzeit, 1919 dem Deutschen Museum in München übergeben.

Da zu Busleys Zeiten keine Funde von Schiffen



„Hansekogge“ nach dem Entwurf von Busley, 1919.
Länge ü. A. = 28,60 m, Breite = 7,90 m, Tiefgang = 2,7 m,
Wasserverdrängung = 240 t, Segelfläche = 290 qm

aus der Hansezeit bekannt waren, nannte man alle Schiffe dieser Zeit Koggen. Erst mit dem Fund der Bremer Kogge 1962, die die Arbeit von Heinsius glänzend bestätigte unterscheidet man nunmehr den einmastigen, geklinkerten Koggen und die dreimastige Kraweel (Holk) der ausgehenden Hansezeit, obwohl schon Vogel 1915 eine eindeutige und heute noch akzeptierte Unterscheidung zwischen Koggen und Holken macht.

Um keine Verwirrung entstehen zu lassen, wird daher allgemein vom Hanseschiff des 15. Jahrhunderts gesprochen.

Wir sorgen für den Vortrieb

GEMO GMBH

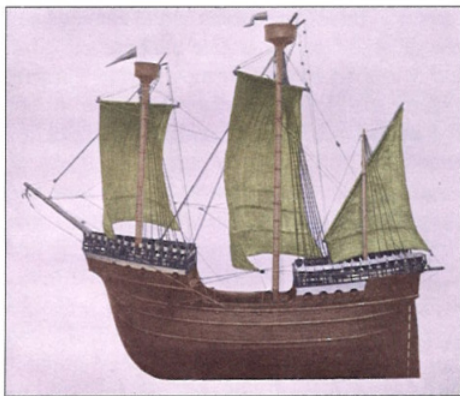
VOLVO PENTA

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



Bild von Lüder Ahrenhold eines Hanseschiffes

Busleys Entwurf orientiert sich an dem Entwurf von L. Ahrenhold 1891, von dem eine Bilderserie der Entwicklung der Schiffe, insbesondere mehrerer Bilder hansischer Schiffe, existiert. Das Modell von Ahrenhold befand sich im Museum für Meereskunde in Berlin und besaß einen Spiegel. Dieses Modell wurde durch eines von Vogel mit einem Rundgatt ersetzt. Das Vogelsche Modell hatte eine wesentlich größere Rumpfhöhe als das von Ahrenhold. Beide Entwürfe beruhen auf der Auswertung verschiedener mittelalterlicher Bilder.

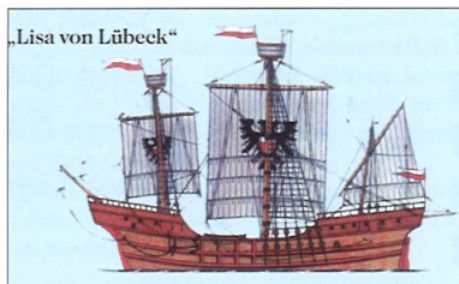


Entwurf eines Hanseschiffes um 1475 von Vogel

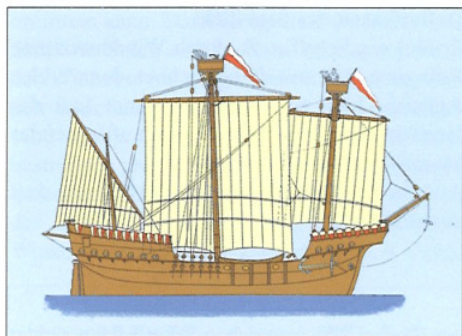
Ob die Schiffe einen Spiegel oder ein sog. Rundgatt hatten, ist bis auf den heutigen Tag umstritten. Die Befürworter der Rundgattvariante führen verschiedene zeitgenössische Abbildungen ins Feld. Da die Herstellung eines Rundgatts eine starke Krümmung der Planken

notwendig macht, ist es auch denkbar, dass der eine oder andere Schiffszimmermann wegen der handwerklichen Schwierigkeit des Plankenbiegens sich während des Baus vielleicht erst zu einem einfach zu bauenden Spiegel entschlossen hat, abgesehen davon, dass sich das Achterkastell baulich mit einem Hinterschiff mit Spiegel viel einfacher bauen lässt, als mit einem Rundgatt. Es gab ja in der Hansezeit nur wenige bauliche Festlegungen und die hansischen Schiffszimmerer werden sich den ganz praktischen Lösungen, und das ist zweifellos der Spiegel, ohne viel Federlesens bedient haben. Man bedenke, dass es damals keine Konstruktionszeichnungen im heutigen Sinne gab. Man hielt sich an gewisse Verhältnisse wie Länge zu Breite eines Schiffes und orientierte sich nach Vorbauten. Natürlich hatte der Bauherr gewisse Vorstellungen von der Menge von Ladung, die er transportieren wollte und der Schiffszimmermann war froh, wenn er die geforderte Anzahl von Tonnen auch im Schiff verstauen konnte.

Eine wichtige Arbeit zum Hanseschiff erschien 1975 von Heinrich Winter. Winter hat die bis dato bekannten Informationen zusammengetragen und auf der Grundlage des Entwurfes von Busley eine Reihe plausibler Veränderungen vorgeschlagen. Die Pläne Winters konnten dann als Grundlage für den Bau der „LISA von LÜBECK“ verwendet werden. Die wichtige Frage der genauen Form der Takelage und der Anordnung der Segel, Brassens und Schoten etc. war zunächst nicht genau festzulegen, da doch sehr unterschiedliche Vorstellungen bei den einzelnen Autoren vorlagen.



Segelriss der „Lisa von Lübeck“

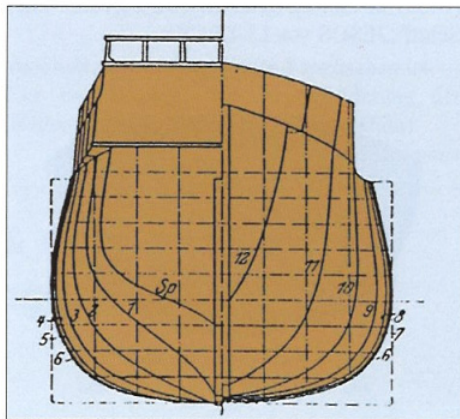


Segelriss der „Busley Kogge“

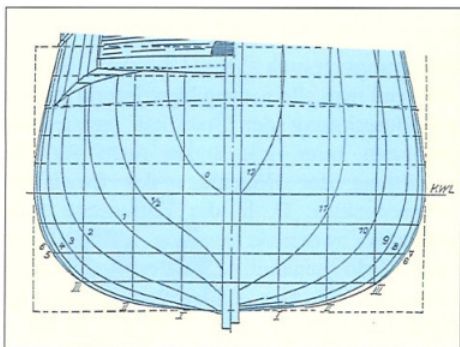
Die endgültige Festlegung der Holepunkte des Segelriggs der „LISA von LÜBECK“ erfolgte nach der Indienstellung und ist im Laufe des Jahres 2006 entsprechend den Segelerfahrungen auf verschiedenen Lang- und Kurzfahrten auf der Ostsee so weit möglich ständig optimiert worden.

Oberstes Gebot beim Bau der „LISA von LÜBECK“ war ein Schiff zu bauen, welches in Bezug auf die Sicherheit heutigen Sicherheitsvorstellungen entspricht. Dazu gehört vor allem, dass eine ausreichende Stabilität ein Segeln auch in schwerem Wetter ermöglicht. Die mittelalterlichen Schiffbauer hatten noch keine wissenschaftlich begründeten Vorstellungen über die Kintersicherheit ihrer Schiffe. Die hier besonders wichtige Schiffsbreite und die Form des Unterwasserschiffes wurde nach bewährten Vorbildern festgelegt. Daher wurden dankenswerter Weise theoretische Berechnungen der Stabilität des zu bauenden Schiffes von Prof. Brandt von der Technischen Universität Berlin im Auftrag der Gesellschaft durchgeführt. Hierzu wurde von Stefan Harries und Karsten Hochkirch im Auftrag von Prof. Brandt ein Linienriss entworfen und alle notwendigen Berechnungen angestellt. Dieser Linienriss weist eine Reihe von Unterschieden zu dem Originallinienriss von Busley und dem von Busley/Winter auf. Da der Originalentwurf von Busley doch erhebliche Fragen offen ließ, hat Winter diesen 1975 überarbeitet, dabei hat Winter die Hauptabmessungen nicht wesentlich geändert. Der Spantenriss zeigt dagegen deutliche Unterschiede. Insbesondere

im Hinterschiffsbereich. Auch hier erkennt man die unterschiedlichen Annahmen Spiegelheck oder Rundgattheck



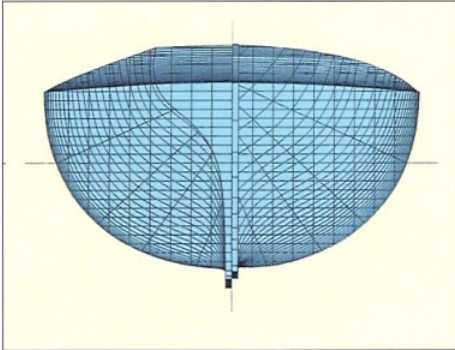
Spantenriss von Busley mit großem Spiegel



Spantenriss von Winter mit deutlich kleinerem Spiegel.
Die Hauptabmessungen sind nur unwesentlich unterschiedlich.
L ü. a. =29,60 m, LWL=24,00 m, B= 8,00 m, T= 2,80 m;

Der wesentliche Unterschied zwischen dem Spantenriss von Brandt/Harries/Hochkirch und dem von Busley/Winter ist, dass die größte Breite nicht in der Wasserlinie liegt, sondern dass die Spanten oberhalb der Schwimmwasserlinie noch ausfallen. Die Breite in der Wasserlinie ist mit 7,73 m geringer als bei Busley/Winter, die max. Breite aber dafür 8,30 m. Der Grund ist, dass Brandt sich an den Linien der fast zeitgenössischen „MARY ROSE“, gebaut 1510, umgebaut 1536 und 1545 untergegangen, orientiert hat, die die gleiche

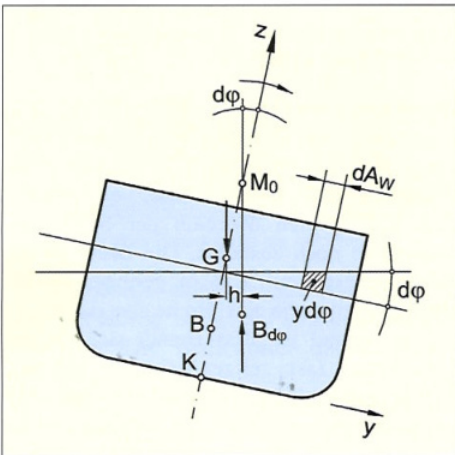
Spantcharakteristik besitzt. Das ist auch gar nicht zu weit hergeholt, denn das Vorbild für die „MARY ROSE“ war das von Heinrich VIII (1483) in Lübeck gekaufte (ca. 30 Jahre alte) Schiff „JESUS von LÜBECK“.



Endgültiger Spantenriss der „Lisa von Lübeck“ von Brandt/Harries/Hochkirch. L ü. a. = 35,9 m, LWL=24,00 m, BWL= 7,75_m, B_{max}= 8,00 m, T= 2,80 m;

Krängungsversuch

Während man alle notwendigen Informationen zur Berechnung der Stabilität rechnerisch gewinnen kann, gilt dieses nicht für die Ermittlung der Höhenlage des Gewichtsschwerpunktes. D. h. der Entfernung vom Gewichtsschwerpunkt zum sog. Metazentrum, auch GM_0 genannt. Ziel des Krängungsversuches ist also die Ermittlung dieser Höhenlage.



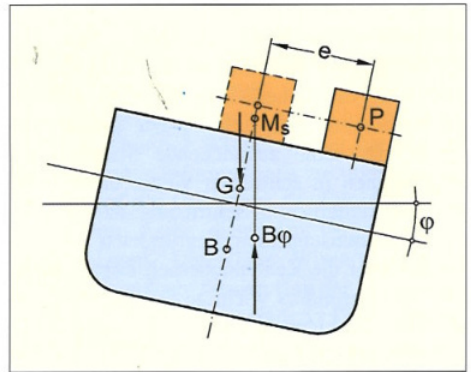
Definitionen der Stabilität

Erfährt ein Schiff z. B. durch Winddruck eine Krängung, hier mit $d\varphi$ bezeichnet, dann bilden Auftrieb, hier mit $B d\varphi$ bezeichnet und das Gewicht des Schiffes G ein aufrichtendes Moment mit dem Hebelarm h .

Aus der Zeichnung kann man nun ablesen, dass dieser Hebel

$$h = GM_0 \cdot d\varphi$$

ist. Wenn GM_0 ausreichend groß, dann richtet sich das Schiff nach Abflauen des Windes wieder in seine aufrechte Lage auf. Statt des Windes wird nun beim Krängungsversuch ein definiertes Moment aufgebracht. Dieses wurde bei dem Krängungsversuch auf der „LISA von Lübeck“ durch Sandsäcke mit definiertem Gewicht erzeugt.



Prinzip des Krängungsversuches

Es gilt also für kleine Winkel φ , dass äußere Moment $P \cdot e$ ist gleich dem Moment, welches das Schiff dem entgegenhält (Statt GM_s darf man für kleine Winkel auch GM_0 setzen).

$$P \cdot e = GM_0 \cdot G \cdot \varphi$$

bzw.

$$GM_0 = \frac{P \cdot e}{G \cdot \varphi}$$

Man legt nun zunächst die Sandsäcke zu gleicher Anzahl an Back- und Steuerbord an Deck ab und stellt die Tiefgänge fest, damit man das Schiffsgewicht einschließlich der Sandsäcke

ermitteln kann. Dann bringt man die Sandsäcke Stück für Stück auf eine Seite und misst jeweils den Winkel \varnothing mit einem Lot. Mit Hilfe der obigen Gleichung kann man dann die metazentrische Höhe GM_0 für verschiedene Winkel bestimmen und auf den Winkel $\varnothing = 0,0$ interpolieren und findet so die metazentrische Höhe der aufrechten Schwimmlage. Für größere Winkel kann man dann rein rechnerisch vorge-

hen und weitere Stabilitätswerte ermitteln. Aus unseren Versuchen haben wir schließlich ein

$$GM_0 = 116,2 \div 116,5 \text{ cm}$$

ermittelt, was als ausreichend anzusehen ist. Der Bericht wird mit der Schilderung der Schlepp- und Segelversuche weitergeführt.

Eike Lehmann

Wolfgang Pieldner & Gerhard Philipp Elektroanlagenbau

INDUSTRIEMONTAGE
ELEKTROINSTALLATION

SCHALTSCHRANKBAU
SERVICE UND REPARATUR

WOLFGANG PIELDNER

Geschäftsführer

Schwartauer Landstraße 114-118 · 23554 Lübeck

Tel. (04 51) 40 85 02-0 · Fax (04 51) 40 85 02-2



DEKRA

DEKRA Akademie GmbH

Bei der Gasanstalt 14-16

23560 Lübeck

Tel. 0451/4 84 25-0

BERATEN.INTEGRIEREN.QUALIFIZIEREN

TransportLogistik:	vom Fahrsicherheitstraining bis zur Gefahrgutbeauftragten Schulung
LagerLogistik:	von der Ausbildung zum Gabelstapler-Fahrer bis zur Fachkraft für Lagerwirtschaft
Handwerk:	vom Seminar für Bediener von Baumaschinen bis zum Baugeräteleführer

Seemannssprache – auch für Landratten

Seefahrt und Schiffbau haben ihre eigene Sprache. Jedes Bauteil und jeder Ausrüstungsgegenstand an Bord eines Schiffes hat seinen Namen. Gerade auf einem historischen Nachbau wie der „LISA von LÜBECK“ gibt es Fachbegriffe, die selbst in einem Seefahrtslexikon heute nicht mehr zu finden sind. Begriffe, die wie die Gegenstände die sie beschreiben, heute ausgestorben sind, oder nur noch im Museum, oder auf wenigen Traditionsschiffen vorkommen. Unter dieser Rubrik wollen wir einige dieser Bezeichnungen näher erklären.

Rundhölzer

Die Takelage eines Segelschiffes besteht aus stehendem und laufendem Gut, den Segeln und den Rundhölzern. Das stehende Gut haben wir in der letzten Ausgabe erklärt. Heute sind die Rundhölzer dran, – gemeint sind Masten, Spieren und Rahen. Ohne Masten, Spieren und Rahen würde man kein Segel zum Stehen bekommen – und nur darum geht es bei dem ganzen Wirrwarr in der Takelage. Die Segel sollen so stehen, das sie dem Schiff Vortrieb bringen.

Die „LISA von LÜBECK“ ist ein dreimastiger Rahsegler. Sie führt allerdings nur an zwei Masten Rahsegel. Der hintere Besanmast hat ein Lateinersegel, aber dazu kommen wir später. Jeder dieser Masten ist ein Pfahlmast, das heißt, der Mast besteht aus einem einzigen Baum.

Gut geeignet sind Nadelhölzer. Sie sind relativ leicht und haben lange Fasern, die das Holz flexibel machen. Bei Lärchen und Douglasien kommt ein hoher Harz- und Terpentinegehalt hinzu. Der macht das Holz von Natur aus witterungsbeständig. Bei der „LISA“ sind Besan- und Großmast aus Douglasie. Der Vormast ist aus Lärchenholz gefertigt.

Ein Nadelholzstamm hat – wenn er schön gerade gewachsen ist – von Natur aus fast schon die Form eines Mastes. Aber eben nur fast. Meistes sind die Bäume nicht genau rund. Außerdem haben die Masten in Höhe des Decks den größten Durchmesser. Nach unten verjüngen sie sich wieder.

Zuerst wird der Baum über ein Jahr im Wasser gelagert. Das Wasser wäscht den Lebenssaft aus den Kapillaren des Baumstammes. So gibt es bei der anschließenden Trocknung an Land weniger Spannungen und damit weniger Trocknungsrisse.



Mastrohling am Kran

Anschließend wird der Baum entrindet. Das untere Ende, das sich als Mast verjüngt, wird zum verjüngenden Vierkant gesägt. Dann wird ein Achtkant, ein Sechzehnkant und ein Zweiunddreißigkant gehobelt. Der über das Deck hinausragende Teil des Mastes wird nach Augenmaß rundgehobelt. Auf einer Seite muss meistens etwas mehr Holz weggenommen werden. Das war ursprünglich die Südseite des Baumes. Hier ist er im Durchmesser schneller gewachsen. Wenn der Mast sich nach oben und unten gleichmäßig verjüngt, kommt die Feinarbeit mit Schleifpapier.

Jetzt werden auch die letzten Unregelmäßigkeiten und Ecken beseitigt. Am unteren



Schwerstarbeit bis der Mast rund ist

Ende wird ein rechteckiger Spurzapfen aus dem Holz gearbeitet. Der Spurzapfen fixiert den Mast. Er passt später genau in die Mastspur auf dem Kiel.

Zum Schluss wird der Mast lackiert. Die Beschläge werden angebaut. Der Mast kann gestellt werden.

Bei einem Rahsegler wie der „LISA“ sind die Segel nicht direkt am Mast angeschlagen. Sie hängen an den Rahen. Das sind die Rundhölzer, die waagrecht an den Masten hochgezogen werden. Die Rahen sind bei unserem Schiff ebenfalls aus einem Stück angefertigt worden. Die Bauweise entspricht der der Masten. Nur verjüngen sich die Rahen von der Mitte aus zu beiden Enden gleichmäßig. So muss eine gesamte Hälfte zuerst zum Vierkant gesägt werden.

Der hintere Mast, der Besan, trägt ein Lateinersegel. Hier wird die Rah nicht waagrecht am Mast hochgezogen. Sie hat einen Winkel von ungefähr 45 Grad, da das Besan-Lateinersegel einen fast dreieckigen Schnitt hat. Diese Rah wird als Besanrute

bezeichnet. Die Bauweise ist jedoch mit einer Rah identisch.

Ein weiteres Rundholz auf der „LISA“ ist der Bugspriet. Der Bugspriet trägt kein Segel – im Gegensatz zu nachfolgenden Generationen von Rahseglern. Beim Hanseschiff stützt er lediglich den Vormast gegen Druck von vorne, über ein Vorstag ab.

Auch nach hinten ragt ein Rundholz über die Aufbauten der „LISA“. Es trägt den exotisch klingenden Namen „Papageienstock“. An dieser Spiere ist die Besansegels nach hinten über das Schiff hinausragt, kann die Schot nicht an Deck angeschlagen werden. Zu Schoten und anderem Tauwerk des „laufenden Gutes“ erfahren Sie mehr in der folgenden Ausgabe der Blickpunkte.

Lesern, die nicht so lange warten möchten, sei das Buch über den Bau der „LISA von Lübeck“ und der Film mit der Entstehungsgeschichte empfohlen. Beides kann auf der „LISA“ erworben werden.

Burkhard Bange

imaging one®

www.imaging-one.de



Der Augenblick zum Kennenlernen: Imaging One ist der Allround-Ausrüster für die Digitalfotografie. Amateurfotografen und Profis finden bei uns das ganze Spektrum des *Digital Imaging*. Von der Aufnahme bis zum Zubehör, von Hard- bis Software, von 0 bis 24 Uhr. Unser Online-Katalog ist die Fundgrube für 2.800 Artikel, alle scharf kalkuliert, mit kurzer Lieferzeit und 28 Tagen Rückgaberecht. Besuchen Sie uns im Internet oder vor Ort. Und werfen Sie ein Auge auf unsere Angebote. Denn Einkaufen bei Imaging One macht Spaß, geht immer und überall und immer ohne Risiko. *Bitte speichern.*

Imaging One GmbH www.imaging-one.de
Schützenhof 2 D-23558 Lübeck

Als neue Mitglieder begrüßen wir ganz herzlich

575	Oltersdorf, Daniela	594	Funck, Hannelore
576	Oltersdorf, Renate	595	Jacobs, Denise
577	ARAN Holding, Herr Adam	596	Witte, Burckhard
578	Dörnte, Bettina	597	Kurschatke, Winfried
579	Klein, Anita	598	Kurschatke-Groos, Werner
580	Kranz, Sabine	599	Krämer, Matthias
581	Bruhn, Ken	600	Ernst, Oliver Ulrich
582	Communications-technik	601	Böhmke, Niklas
583	Seiboth, Sigurd	602	Kratz, Stefanie
584	Bock, Jens-Uwe	603	Redlich, Henning
585	Klenzendorf, Manfred	604	Kurda, Norbert
586	Witte, Helga	605	Dewald, Martina
587	Mahncke, Karl-Heinz	606	Dewald, Stephan
588	Dreckmann, Heino	607	Dewald, Fynn
589	Kayser, Sören	608	Dewald, Kjell
590	Scharf, Wolfgang	609	Meyer, Friedrich
591	Schädel, Birgit	610	Gehrke, Dieter
592	Meyer, Etta	611	Köster, Thomas
593	Knöchelmann, Jana		

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

Internet:

www.hanseschiff-luebeck.de

E-Mail:

info@lisa-von-luebeck.info

Spendenkonto:

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

Postanschrift:

Gesellschaft Weltkulturgut
Hansestadt Lübeck e. V.
Hanseschiffwerft
Willy-Brandt-Allee 19
(Wallhalbinsel)
23554 Lübeck
Tel.: 0451-798 27 40
Fax: 0451-798 27 57

Vereinskonto:

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

(Spendenbescheinigungen werden unaufgefordert übersandt. Bitte volle Anschrift angeben)

Aufnahme-Antrag

An die
**Gesellschaft Weltkulturgut
Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e. V.**
Finkenberg 39
23558 LÜBECK

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

als **Einzelmitglied** (Jahresbeitrag Euro 35,- / Schüler, Stud., Wehr-, Ersatzdienstleist. die Hälfte)

Name _____ Vorname _____

geb. am _____ Beruf _____

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

Firma / Verein _____

Branche _____ Ansprechpartner _____

Anschrift

Straße, HsNr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Rufnummer privat _____ dienstlich _____

Datum

* nichtzutreffendes streichen

.....
(Unterschrift)

Café LENSCHOW



GROSSKÜCHE ESSEN-SERVICE

23568 LÜBECK - TRAVEMÜNDER ALLEE 21
TELEFON 04 51/3 54 47 - FAX 04 51/3 88 12 32