

Blick-Punkte



Informationen der

Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V.



**Vorfreude
Koggentreffen
2008**

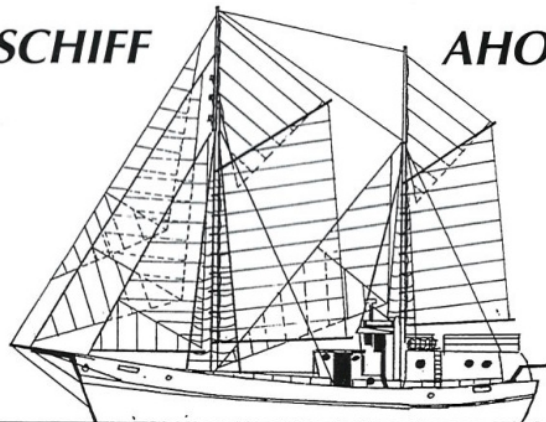


Nr. 1/08

19/10. Jahrg.

SCHIFF

AHOI!



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

2 Übernachtungen einschließlich Frühstücks-
buffet in der Hansestadt Lübeck im Ringhotel,
1 Schnuppertörn (6 Std.) auf einem Traditions-
segler 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 Scharnje
Redaktionsmitgl. Stefan Müller, Joachim Kaufner,
Dieter Knabe, Burkhard Bange

Fotos: Merrit Jörgensen, Henrik Müller, Dieter Knabe,
Eike Lehmann, Joachim Kauffner, Heino Scharnje

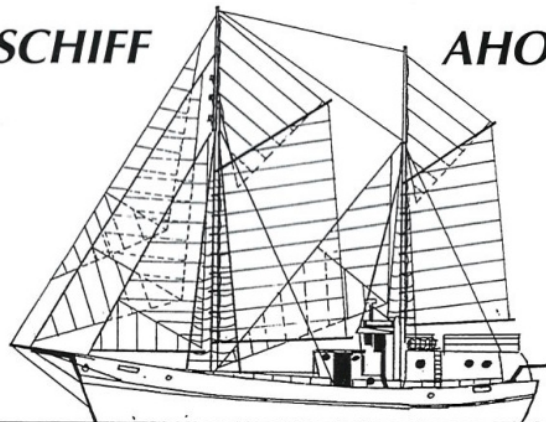
Anzeigen: Heino Scharnje

Druck: Schipplick + Winkler Printmedien GmbH

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

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
Redaktionsmitgl. Stefan Müller, Joachim Kaufner,
Dieter Knabe, Burkhard Bange

Fotos: Merrit Jörgensen, Henrik Müller, Dieter Knabe,
Eike Lehmann, Joachim Kauffner, Heino Schmarje

Anzeigen: Heino Schmarje

Druck: Schipplick + Winkler Printmedien GmbH

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

Allgemeines aus dem Verein

Das Winterhalbjahr 2007/2008 war für unseren Verein wieder reichlich mit Arbeit gefüllt. Neben den obligatorischen Vorbereitungen zur Erstellung der Jahresabschlüsse waren erst einmal wieder etliche fleißige Hände bei den Vorbereitungen für unsere schon traditionellen Adventsfeiern tätig. Die Anzahl der Teilnehmer an den beiden Sonntagen war auch wieder entsprechend groß und war sicher das schönste Kompliment für die emsigen Helfer.

Auch die Mitglieder der Satzungskommission tagten mehrfach, um rechtzeitig zur Jahresmitgliederversammlung seine Vorschläge den Mitgliedern vorlegen zu können. Als zusätzliche Aufgabe für den Vorstand kam bereits im letzten Jahr die Teilnahme an den regelmäßigen Besprechungen der Koggen-Compagnie, dem „Koggen-Disch“, in Bremerhaven, Kiel und Bremen hinzu. Von besonderer Bedeutung waren die Zusammenkünfte jedoch in diesem Winter für unseren Verein, da die Planung für das Koggen-Treffen im August in Lübeck zu besprechen war.

Große Aufgaben waren auch beim Hanseschiff zu bewältigen. Der Sommer 2007 zeigte leider sehr deutlich, dass die Kalfaterung des Kastelldecks und des Hauptdecks zunehmend durchlässiger wurde. Besonders die Undichtigkeit des Kastelldecks wurde zum Problem, da die Elektroanlage, die unter Deck installierten Nautischen Geräte sowie das Kartenmaterial und die Schiffunterlagen immer häufiger nass wurden. Der Vorstand hatte sich deshalb entschlossen, das Kastelldeck von einer Fremdfirma mit einer speziellen Gummimasse kalfatern zu lassen. Um die Kosten möglichst gering zu halten, wurden die Vorarbeiten (Entfernen der alten Kalfaterung) durch Vereinsmitglieder bewältigt.

Das Koggen-Treffen in Lübeck im August diesen Jahres stellt unseren Verein zusätzlich vor eine besondere Aufgabe.

Auch wenn in der Vergangenheit während der Bauzeit des Hanseschiffes mit den „Tagen der offenen Tür“ und den Feiern zur Kiellegung

und zum Stapelhub bereits einige Erfahrung in der Organisation von größeren Veranstaltungen gesammelt werden konnte, ist die Anforderung an unseren Verein bei den Vorbereitungen für das Koggen-Treffen und den mittelalterlichen Markt ungleich größer (s. auch S. 21).

Die schon Ende 2006 begonnen Bemühungen um die Übernahme der Wohnung im Brückenhaus der Drehbrücke wurden im Herbst 2007 fortgesetzt. In Gesprächen mit den zuständigen Ämtern der Stadt und einer weiteren Begehung der (jetzt vom Müll befreiten) Räume konnten die grundsätzlichen Bedingungen für eine Übernahme der Wohnung abgeklärt werden. Als ein „Maritimes Kontor“ sollen die Räume künftig ein öffentliches Informations-Büro für maritim Interessierte, Büroplätze für einige Vereine sowie einen Ausstellungsraum als Vorläufer des „Lübecker Schifffahrt- und Hafensemuseum“ genutzt werden.

Da durch den Verkauf der Nördlichen Wallhalbinsel und einer ab Sommer 2009 zu erwartenden Bebauung der Fläche die Räumung des von uns zur Zeit als Werkstatt genutzten Schuppen „D“ erforderlich werden wird, erhalten wir mit einem Büro im Brückenhaus wieder eine dauerhafte Anlaufstelle. Auch hier werden zur Herrichtung der Räume Kosten und aktive Mitarbeit der Mitglieder anfallen, bei den Kosten hoffen wir auf Unterstützung durch Dritte, bei den zu leistenden Arbeiten aber hoffen wir auf rege Beteiligung der Mitglieder.

Ebenfalls aktive Unterstützung können wir noch ganzjährig bei der Betreuung der Modelle und Schaukästen des Projekts „Zeit-Punkte“ gebrauchen. Hier suchen wir noch Mitglieder, die bereit sind, in kürzeren Abständen (z.B. einmal wöchentlich) den Zustand der Objekte zu kontrollieren und eventuell dabei auch kleine Wartungsarbeiten zu verrichten.

Es gibt genug im Verein zu tun, macht einfach mit.

Stefan Müller

Technisch-historische Segelversuche mit der „LISA von LÜBECK“

Teil II Schleppversuche

Nachdem zunächst über die Entstehungsgeschichte der „Lisa von Lübeck“ berichtet wurde haben wir aus Gründen der Schiffssicherheit bei den Segelversuchen die Stabilität des Schiffes durch sog. Krängungsversuche überprüft. Um nun letztlich die Segelleistung des Schiffes festzustellen, muss man für bestimmte Geschwindigkeiten die Kraft bestimmen, die diese Geschwindigkeit ermöglicht. Diese Kraft wird bei einem Segelschiff durch den Wind, der in die Segel drückt und so das Schiff nach vorne bewegt, erzeugt. Man kann aber auch diese Kraft bequemer durch das Schleppen mit einer Trosse erzeugen. Der dritte Weg, der heute allgemein in der Berufsschiffahrt angewendet wird, um ein Schiff vorwärts zu treiben, ist ein Propellerantrieb der einen Schub erzeugt. Die Segelleistung ist also:

$$P_E = R_T \cdot V_S \text{ [kW]}$$

Dabei ist R_T die Kraft in [kN], die der Wind erzeugt, um das Schiff in einer bestimmtem Richtung zu bewegen und V_S die Schiffsgeschwindigkeit in m/s. Diese Kraft R_T kann man aber, wie gesagt, auch direkt beim Schleppen eines Schiffes durch ein Zugmessglied in der Schlepptrosse messen. Nun könnte man ja auf die Idee kommen, die Schlepplleistung beim Fahren unter Motor direkt durch Messen der Motorleistung, die ja bekanntlich

$$P_B = Q \cdot n \cdot 2\pi \text{ [kW]}$$

ist, wobei Q das Drehmoment des Motors in kNm und n die Drehzahl pro Sekunde 1/s ist, zu bestimmen. Das wäre zu schön, wenn da nicht die Wirkungs- und Einflussgrade des Schiffes und des Propellers selbst wären, die korrekt zu bestimmen auch heute noch schwierig und für unserer Lisa nur geschätzt werden können. Dennoch hier der Zusammenhang zwischen

P_E und P_B beim Propellerantrieb, um das Problem noch klarer auf zu zeigen.

$$P_E = \eta_O \cdot \eta_H \cdot \eta_R \cdot \eta_S \cdot \eta_G \cdot P_B$$

Die drei ersten Faktoren zusammen bezeichnen den sog. Propulsionsgütegrad, mit den beiden letzteren berücksichtigt man Wellenleitungs- und Getriebeverluste und sind unbedeutend und können bei unserer Betrachtung vergessen werden. Der Propulsionsgütegrad hat es aber in sich. So bezeichnet der η_O den Wirkungsgrad des Propellers alleine, also ohne Einwirkung des Schiffes. Dieser ist das Verhältnis der Schubleistung des Propellers zu der Antriebsleistung des Propellers.

$$\eta_O = \frac{T \cdot V}{Q \cdot n \cdot 2\pi}$$

V ist die Anströmgeschwindigkeit des Wassers an den Propeller und T der Schub den der Propeller erzeugt. Diesen Wirkungsgrad kann man in speziellen Umlauf tanks für jede Geschwindigkeit messen, oder auch theoretisch beim Entwurf eines Propellers berechnen.

Der zweite Faktor nennt sich Schiffseinflussgrad und ist wie folgt definiert:

$$\eta_H = \frac{1 - t}{1 - w}$$

Dabei ist

$$t = \frac{T - R_T}{T}$$

und wird Sogziffer genannt. Der Schub, den der Propeller nämlich erzielt ist nicht etwa gleich dem Schiffswiderstand also gleich der Schlepplkraft. Die Umwandlung der mechanischen Leistung in Schubleistung erfolgt nämlich für das System Schiff/Propeller nicht verlustfrei. Der drehende Propeller hinter dem Schiff erzeugt einen zusätzlichen Widerstand des Schiffes, sodass der Schub stets größer als der eigentliche Schlepplwiderstand sein muss.

Ähnlich verhält es sich mit der Wassergeschwindigkeit in Höhe des Propellers V_A hinter dem Schiff. Die Umströmung des Schiffes entspricht nämlich nicht der Schiffs-geschwindigkeit V_S sondern ist in Höhe des Propellers deutlich geringer. Die sog. Nachstromziffer ist dann mit:

$$w = \frac{V_S - V_A}{V_S}$$

definiert.

Da diese Faktoren natürlich nur ganz pauschal die physikalisch außerordentlich komplexe Situation beschreiben können, haben die Schiffbauer noch den Gütegrad der Anordnung η_R eingeführt, mit dem alle sonstigen Effekte, die die Leistung eines Propellerantriebes hinter einem Schiff beeinflussen, Berücksichtigung finden. Für Schiffe wie die „Lisa von Lübeck“ sind die einzelnen Faktoren nur sehr schwer abzuschätzen, sodass die Möglichkeit, den Widerstand des Schiffes aus der Motorleistung zu bestimmen weil zu ungenau, nicht weiter verfolgt wurde.

Während des Baus der Lisa kam jedoch die Frage auf, welche Motorleistung brauchen wir, um auch bei schlechtem Wetter noch sicher uns auf See und dem Revier bewegen und natürlich auch um eine ausreichende Geschwindigkeit fahren zu können. Daher haben wir in der Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau in Berlin sog. Modellschleppversuche durchführen lassen.

Damit konnten wir die Schleppleistung im Modellversuch bestimmen und mit der heute allgemein anerkannten Umrechnung auf das wirkliche Schiff durchführen. Diese Umrechnung ist nämlich durchaus nicht trivial, sondern hat bis auf den heutigen Tag die Schiffbauer weltweit beschäftigt. Die Umrechnung ist mit dem Namen eines englischen Wissenschaftlers aus dem 19. Jahrhunderts verbunden dessen Arbeiten bis auf den heutigen Tag von großer Bedeutung sind. Es handelt sich um William Froude (1810-1879).

Hintergrund ist, dass es nicht möglich ist einen Modellmaßstab zu definieren, der eine entsprechende einfache Umrechnung zulässt. Der Grund ist, dass der Widerstand von Schiffen sich sowohl von der Reibung des Wassers bei der Umströmung des Unterwasserschiffes als auch der Schwerkraft, die sich besonders in der Wellenbildung zeigt, äußert. Beide physikalischen Effekte gehorchen unterschiedlichen Modellgesetzen und sind im Übrigen auch noch in bestimmtem Umfang miteinander gekoppelt. Also eigentlich eine hoffnungslose Situation. William Froude hat nun eine Versuchstechnik gefunden, die vereinfacht sich so erklären lässt. Man wählt einen Maßstab für das Schleppmodell, welche maßstabsgerechte Wellenbilder erzeugt. Dieses erreicht man, wenn man mit der gleichen dimensionslosen Geschwindigkeit, wie die Großausführung, schleppt. Diese dimensionslose Geschwindigkeit wird in Erinnerung an den großen

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

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. Bohrerarbeiten

Wissenschaftler die Froudezahl F_n genannt und ist allgemein mit

$$F_n = \frac{V}{\sqrt{g \cdot L}}$$

definiert. Mit anderen Worten für den Schleppmodellversuch und die Großausführung wählt man die gleiche Froudezahl.

$$F_{nS} = F_{nM}$$

$$\frac{V_S}{\sqrt{g \cdot L_S}} = \frac{V_M}{\sqrt{g \cdot L_M}}$$

Die Indexe M und S bedeuten Modell und Schiff in Originalgröße. Die Modelgeschwindigkeit ist dann:

$$V_M = V_S \cdot \sqrt{\frac{L_M}{L_S}}$$

Will man also ein Modell im Maßstab von 1:10 wie in unserem Fall verwenden, dann muss das Modell etwa mit

$$V_M = \sqrt{\frac{1}{10}} \cdot V_S$$

geschleppt werden. Es ist seit langem bekannt, dass dieser Modellwiderstand R_{TM} zu groß ist. Froude hat nun erkannt, dass dieses am Reibungswiderstand liegt. Er teilte den Gesamtwiderstand in zwei Teile auf, nämlich

$$R_T = R_F + R_R$$

Dabei ist R_F der Anteil der Schleppkraft, die von der Reibung abhängig ist, und R_R die Restkraft, von der Froude ausging, dass diese korrekt, d. h. maßstabsgetreu gemessen werden kann. Diese Kraft R_F lässt sich mit der sog. Reynoldszahl R_n , genannt nach dem englischen Physiker Osborne Reynolds (1842-1912) umrechnen, denn nach vielen Jahren der Forschung und vielen Versuchen hat man einen formelmäßigen Zusammenhang zwischen dieser Kraft und V gefunden. Ähnlich wie bei der Froudezahl stellt sich nämlich heraus, dass der Reibungswiderstand bei gleicher Reynoldszahl gleich ist bei der Großausführung und beim

Schleppmodellversuch. Diese Reynoldszahl ist mit

$$R_n = \frac{V \cdot L}{\nu}$$

definiert, wobei ν die kinematische Zähigkeit ist und von Wasser bei 20° Celsius den Wert von 10^{-6} (m^2/s) hat. Mit anderen Worten bedeutet das, dass die Reynoldszahl bei dem gewählten Maßstab von 1/10 um den Faktor

$$\sqrt{1000}$$

bei der Großausführung größer ist, als beim Schleppmodellversuch. Von der gemessenen Widerstandskraft zieht man den falschen, d. h. den bei der verkehrten Reynoldszahl gemessenen Reibungswiderstandskraft ab und addiert den richtigen, also den bei der Reynoldszahl der Großausführung errechneten Reibungswiderstand, hinzu. Der tiefere Sinn der Schleppversuche mit dem Original der Lisa von Lübeck liegt also darin, die Prognose der Versuchsanstalt zu überprüfen, die ja viele reale Einflüsse wie Wellengang, Wassertemperatur, Wind aber auch die tatsächliche Rauigkeit des Unterwasserschiffes und den Einfluss des Propellers nicht exakt berücksichtigen kann. Apropos Propeller; den Schleppversuch sollte man eigentlich ohne Propeller durchführen. Das war aus operativen Gründen und aus Gründen der Schiffssicherheit nicht möglich, was die Qualität der Schleppversuche negativ beeinflusste.

Die Versuchsvorbereitungen bestanden zunächst in der Installation der Messgeräte. Hier mussten zwei neue Geschwindigkeitslogs eingebaut werden, um die Geschwindigkeit durchs Wasser zu messen. Da es in Lübeck keine Möglichkeiten gibt, Schiffe von der Größe der Lisa trocken zu stellen, musste das Schiff nach Kiel-Friedrichsort verholten, um dort aufgeslippt zu werden.

Die Logs sollten in schwimmendem Zustand des Schiffes, um sie reinigen zu können, nach innen gezogen werden können. Aus hydrodynamischer Sicht war es wünschenswert, diese Logs so weit wie möglich von der Außenhaut entfernt anzuordnen, damit die unmittelbare

Umströmung der Außenhaut, sowie der Balkenkiel keine zu starken Einflüsse haben.



Diskussion mit Prof. Brandt aus Berlin über den zweckmäßigen Einbau der Geschwindigkeitslogs.

Da die Außenhautbeplankung bei der Lisa selbst beachtlich dick ist, und wir aus Kosten- und Termingründen die mitgelieferten Buchsen verwenden wollten, mussten wir zufrieden sein, dass die Messrädchen nur wenige cm von der Außenhaut entfernt angeordnet werden konnten. Wie wichtig die Diskussion über die Anordnung war, konnten wir dann bei der Eichung sehen. Schon bei geringer Schräganströmung zeigen die Logs unterschiedliche Signale an. Elektronisch konnte man nun entweder beide Logs getrennt oder auch gemittelt einsetzen, sodass man sich einen Eindruck von diesem Effekt machen kann.

Um sowohl die Geschwindigkeit durchs Wasser als auch über Grund messen zu können wurde auch ein GPS – System eingebaut, welches Kurs und Geschwindigkeit über Grund anzeigt. Weiterhin wurde ein modernes Windmesssystem um die Windrichtung und Windgeschwindigkeit zu messen installiert. Auch hier machte uns nicht so sehr die Elektronik Schwierigkeiten, sondern einen geeigneten Ort für die Windfahne zu finden. Hoch oben über dem Krähenest des Großmastes wurde an einer Stenge schließlich ein akzeptabler Ort gefunden. Auch hier zeigte sich, dass es bei bestimmten Kursen sehr schwierig ist, einigermaßen ungestörte Verhältnisse zu erhalten. So entstehen oberhalb der Großrah bei achterlichen Windrichtungen Wirbel, die sehr unangenehm sind und nur sehr ungenaue

Messergebnisse ergeben. Auch ist die Empfindlichkeit der Windfahne ein Problem. Schon ganz geringe Schwankungen der Anströmung werden registriert. Zu starke Dämpfung verändert aber auch den Charakter der Anströmung, sodass die elektronischen Möglichkeiten der Verbesserung der Messsignale begrenzt sind. Weiterhin wurde die Möglichkeit mit Hilfe eines Kreisels die Neigung und gegebenen Falles auch eine Vertrimmung zu gemessen eingerichtet.

Herr Schröder und seine Mitarbeiter aus der TUHH haben für diese Messgeräte ein übersichtliches Pult der Anzeigen gebaut, das bedarfsweise aus- bzw. abgebaut werden kann, um den Schiffsbetrieb außerhalb der eigentlichen Messfahrten nicht zu behindern. Schließlich konnten wir alle Messsignale mit einem Laptop permanent aufzeichnen und anschließend auswerten.



Prof. Lehmann und Prof. Brandt beobachten die Messsignale während der Schleppversuche.

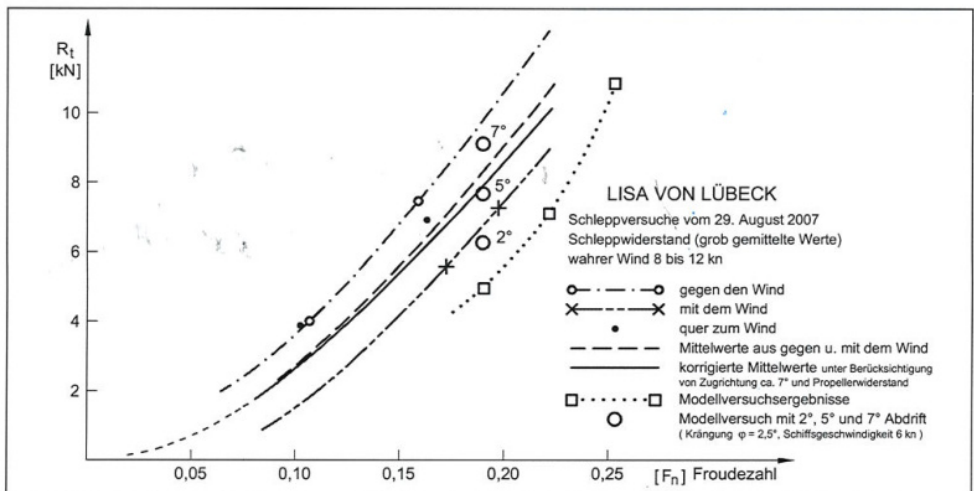
Für die eigentlichen Schleppversuche hatten wir durch die Vermittlung von Charly Brüser zwei Niendorfer Fischer angeheuert. Geschleppt werden sollte über einen sog. Hanepot, d. h. durch die beiden Fischer mit einer durch einen Block geschorenen Schleppleine. Von dem Block ging ein Stropp mit dem Zugmessglied dann durch eine Klüse geführt zur Befestigung im Schiff.

Bedauerlicher Weise frischte der Wind zwischenzeitlich etwas auf, sodass ein geringer aber doch signifikanter Wellengang entstand. Die Fischer, waren trotz eindeutiger Absprachen nicht so recht in der Lage einigermaßen gleichmäßig zu schleppen. Der eine

hatte sein Ende der Schlepptrasse achtern belegt, was dazu führte, dass dieser immer mehr begann quer zu schleppen. Mehrere Versuche, Abhilfe zu schaffen und der aufkommende Wind zwangen uns schließlich die Versuche abbrechen, wobei der eine Fischer so unglücklich die Abdrift der Lisa einschätzte, sodass es zu einem beachtlichen Schaden an den Rüsten auf BB-Seite kam. Unser unverwütlische Heino Schmarje blieb aber gelassen und hat den Schaden dann später repariert. Außer dem Brechen des Stropfs und dem Verlust des Blocks waren wir um eine Erfahrung reicher aber ohne wirklich verwendbare Messergebnisse.

Motoryacht uns zu schleppen. Ihm verdanken wir, dass es uns gelungen ist, verwertbare Versuchsergebnisse zu erhalten.

Die Ergebnisse der Schleppversuche und der Schleppmodellversuche zeigen nun interessante Ergebnisse. Prof. Brandt, der große Erfahrung mit solchen Versuchen hat, hat nach bestem Wissen und Gewissen die Ergebnisse ausgewertet, ohne sich auf eine Bewertung fest zu legen. Dennoch kann man einige plausible Aussagen machen. Wie man aus der folgenden Abbildung erkennen kann, ist der real gemessene Widerstand deutlich größer, als sich aus dem Schleppmodellversuch ergibt. Weiterhin kann man gut erkennen, dass der Wind einen erheb-



Schleppversuche und ihre Auswertung durch Prof. Brandt

Die anschließende Diskussion zeigte, dass es offensichtlich zu schwierig ist mit zwei Schleppern Versuche dieser Art mit einem so großen Schiff zu machen. Weiterhin zeigte sich, dass die Windangriffsfläche des Rumpfes und der Takelage doch erheblichen Einfluss hat, zumal die eigentliche Schleppkraft von wenigen kN durch die verschiedenen Einflüsse erheblichen Streuungen unterliegt. Daher wurde beschlossen die Versuche mit nur einem Schlepper aber dafür einer längeren Schlepptrasse durchzuführen. Unser Vereinsmitglied Knut Ginap war so freundlich, mit seiner

lichen Anteil am Widerstand hat. Vergleicht man die Messergebnisse „mit dem Wind“ und „gegen den Wind“, dann erkennt man den großen Einfluss auf den Gesamtwiderstand. Die Schleppleistung ist dann als Mittelwert der korrigierten Werte über der Geschwindigkeit und der Froudezahl dargestellt. Damit hat man zumindest einen Anhalt über die Schleppleistung. Wenn wir dann die eigentlichen Segelversuche machen, können wir direkt die Segelleistung bestimmen.

Prof. Dr. Eike Lehmann

„Lübsches Hansevolk“

Auch für das Hansevolk bringt das Jahr 2008 viel Neues und vor allem interessante Events mit sich. In unseren einmal im Monat stattfindenden Treffen sind wir damit beschäftigt, mehr über das Mittelalter zu erfahren und uns auch aktiv damit auseinander zu setzen. Dazu gehören beispielsweise mittelalterliche Tänze, die wir in einer angeleiteten Schnupperstunde erlernen konnten. Egal ob Longway- oder Kreistanz, für jeden war etwas dabei. Alle machten mit und hatten Spaß an der Bewegung. Eine Weiterführung dieses Projektes ist in Planung. Des Weiteren sind wir



Teilnehmer am Volksfestumzug

intensiv mit den Vorbereitungen für das bevorstehende Koggentreffen beschäftigt. Hierfür steht uns eine arbeitsreiche Zeit bevor. Das Bauen der mittelalterlichen Stände, die Erstellung von etwa 30 neuen Gewändern für unseren Fundus und das (Aus-)Probieren von mittelalterlichen Gerichten steht ab März an. Da Arbeiten bekanntlich hungrig macht, darf ein deftiges, eigens zubereitetes (und hoffentlich gutes) mittelalterliches Essen nicht fehlen.

Auch außerhalb Lübecks gibt es für das Hansevolk etwas zu tun. Zwei Jahre ist es jetzt fast her, dass das Lübsche Hansevolk die Gesellschaft Weltkulturgut auf dem Heider Marktfrieden vertrat. Vom 10.-13.07.2008 werden wir uns mit einer bisher noch kleinen Gruppe auf dem größten Marktplatz Europas einfinden um die Projekte des Vereins vorzustellen. Wer Interesse hat, sich uns anzuschließen ist herzlich willkommen. Wir treffen uns jeden zweiten Donnerstag im Monat um 18:30 Uhr in den Werfräumen.

Merrit Jörgensen

sonntags 11³⁰-14³⁰ Uhr

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

BRUNCH

*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

Die christliche Seefahrt und ihre Schutzpatrone

Das alte Wort von der christlichen Seefahrt hat sicher heute noch seine Bedeutung. Auch wenn es wohl im Vergleich zu vergangenen Zeiten an Gewicht verloren hat.

Geblieden aber sind die Heiligen als Schutzpatrone. Die Heiligenverehrung ist, nicht nur für die Seefahrt, ein Relikt vornehmlich des hohen Mittelalters. Sie wurde besonders von den christlichen Bruderschaften gepflegt. Ihre Mitglieder trafen sich zu Messen und Begräbnissen, auch zu geselligen Zusammenkünften. Ein wichtiges Feld der Bruderschaften war die karitative Tätigkeit. Durch Stiftungen für soziale Zwecke und Einrichtungen hoffte man, nach dem Tode die Qual des Fegefeuers abzukürzen oder zu lindern. Mit dieser Feststellung ist die Brücke zur Lübecker Schiffergesellschaft geschlagen, die u.a. ja auch soziale Aufgaben erfüllt. Und schließlich ist die Schiffergesellschaft aus zwei christlichen Bruderschaften entstanden.

Der St. Nikolausbruderschaft und der St. Annenbruderschaft. Damit sind schon zwei Schutzpatrone der Seefahrt genannt. Über den *heiligen Nikolaus* wurde in der vorigen Ausgabe von „Blick-Punkte“ berichtet.



St. Nikolaus



Heilige Anna

Auch die *heilige Anna* zählt zu den Schutzpatronen der Seeleute. Anna war die Frau des Joachim zu Galliläa. Ihre Ehe bleibt trotz

aller Gebete kinderlos. Sie geloben, wenn ihnen jemals ein Kind geboren werde, es dem Dienste Gottes zu weihen. Bei einem Tempelfest in Jerusalem wird Joachim von dem Priester abgewiesen, weil er das Volk Gottes nicht gemehrt habe. Verzweifelt zieht sich Joachim in die Berge zurück. Hier erscheint ihm ein Engel. Er verkündet ihm, dass seine Frau eine Tochter zur Welt bringen werde, die dazu ausersehen sei, den Sohn Gottes zu gebären. Wie vorausgesagt, wird ihnen eine Tochter geboren, die sie Maria nennen.

Weithin bekannt als Schutzpatron ist *Erasmus*, einst Bischof von Antiochia. Während der Christenverfolgung verbirgt er sich lange Zeit im Libanon. Als er nach Antiochia zurückkehrt, wird er gefangen genommen und gemartert. Engel befreien ihn und er übersteht alle Pein. Überliefert ist seine Predigt vor Schiffen, bei der Blitze einschlagen, aber über ihm und seinen Anhängern bleibt der Himmel klar. Heute wird ihm als „Rasmus“ bei Segelturns oft ein Schluck aus der „Buddel“ gespendet.



Erasmus



Christina

Eine weitere Patronin der Seeleute ist *Christina*. Sie stammt in Bolzena geboren, aus einem vornehmen Geschlecht. Von ihrem Vater wird sie in einem Turm eingeschlossen. Dort hat er silberne und goldene Götzenbilder aufbewahrt, die seiner Tochter geweiht sind. Christina aber zerbricht die

heidnischen Bildnisse, verteilt die Bruchstücke an Arme und bekennt sich zu Christentum. Der Vater übergibt sie den Richtern, die sie grausam foltern lassen. Im Jahre 287 stirbt sie, ohne je wankelmütig geworden zu sein, unter den Pfeilen der Folterknechte.

Weniger bekannt sein dürfte *Brandanus* (auch *Brandan* genannt). Er lebte zwischen 484 und 578 in Irland. Um ihn rankt sich die Legende einer abenteuerlichen Seefahrt, die ihm den Namen „Irischer Odysseus“ einbrachte. Er verbrennt ein Buch, das Weltwunder beschreibt, an die er nicht glauben kann. Mit einer Gruppe von Mönchen geht er auf Seereise, um nach der Wahrheit zu suchen. Sie erleben wunderbare Abenteuer, die im Mittelalter große Begeisterung hervorriefen.

Für die Bergenfahrer der Hansezeit war *Olaf* der Schutzpatron. Er wurde im Exil in Frankreich geboren. 1015 wird er König von Norwegen und kämpft gegen das Heidentum in seinem Land. Seine Strenge bei der Missionsarbeit führt schließlich zum Aufstand gegen ihn durch den Dänenkönig Knut. Olaf muss sein Land verlassen. Er fällt in der Schlacht von Sticklestad als er

sein Land zurück erobern will. Übrigens im St. Annen-Museum sind die vorstehend beschriebenen Heiligen auf den zahlreichen Wandaltären abgebildet und zu entdecken. Hilfreich ist dabei das Büchlein „Die Heiligen im St. Annen-Museum“ (an der Kasse erhältlich).

Joachim Kaufner



Brandanus



Olaf



DEKRA

DEKRA Akademie GmbH

Bei der Gasanstalt 14-16

23560 Lübeck

Tel. 0451/4 84 25-0

BERATEN. INTEGRIEREN. QUALIFIZIEREN

Transport-Logistik:	vom Fahrsicherheitstraining bis zur Gefahrgutbeauftragten Schulung
Lager-Logistik:	von der Ausbildung zum Gabelstapler-Fahrer bis zur Fachkraft für Lagerwirtschaft
Handwerk:	vom Seminar für Bediener von Baumaschinen bis zum Baugeräteführer

Barkasse SW 2

LISA hat eine kleine Schwester. Eigentlich ist es sogar die große Schwester. Als von LISA noch gar keine Rede war, schipperte unsere Barkasse SW 2 schon munter die Mitglieder des Vereins über die Trave.

1925 wurde das gute Stück auf der Werft Johann Oelkers in Hamburg für die Firma Lütgens & Reimers gebaut. Anfangs wurde die knapp 14 Meter lange Schleppbarkasse „FRITZ“ in der Alsterpersonenschiffahrt eingesetzt. 1935 bekam die Barkasse den noch heute vorhandenen Motor und fuhr anschließend für die Hamburg Amerika-Linie unter dem Namen „TECHNISCHER BETRIEB I“ im Hamburger Hafen. Von 1952 bis 1958 war die kleine Barkasse als „HAMMA I“ für die Hamburger Maschinenfabrik im Einsatz. Ab 1959 war die Schleppbarkasse wieder in Diensten der Hamburg Amerika-Linie. 1972 verkaufte die nunmehr in Hapag-Lloyd umbenannte Reederei das Schiff an die Travemünder Schlichting-Werft.

Seit dieser Zeit heißt die Barkasse mit kurzer Unterbrechung „SCHLICHTING-WERFT 2“, oder kurz SW 2. Nach dem Konkurs der Werft wurde die SW 2 unter dem Namen „ELFRIEDE“ von der neu entstandenen Seniorenwohnanlage Rosenhof betrieben. 1994 ging die Barkasse als Spende in den Besitz der Gesellschaft Weltkulturgut über.



Lang ist's her, SW 2 vor Schuppen D

Nach umfangreichen Restaurierungsarbeiten ist die Barkasse „SCHLICHTING-WERFT 2“ ein lebendiges Zeugnis der Lübecker Hafen- und Werftgeschichte.

Die SW 2 wird von Vereinsmitgliedern für

Vereinsmitglieder und Gäste betrieben. Durch Spenden, die auf den Fahrten eingenommen werden, wird das kleine Schmuckstück erhalten.



Neben Sonderfahrten nach Travemünde, Hamberge, oder rund um die Lübecker Altstadt, hat die SW 2-Crew um Günter Köpke in diesem Jahr zwei ganz besondere Touren geplant. Samstags um 9.30 Uhr soll es von Lübeck über den Elbe-Lübeck-Kanal nach Mölln gehen. Die Rückfahrt ist jeweils Sonntag um 10 Uhr ab Mölln MYC Anleger in Bahnhofsnähe geplant. Aufgrund der fünf Schleusen auf der Kanalstrecke dauert die 30 Kilometer lange Reise ca. 5 1/2 Stunden. **Vorgesehene Fahrttermine sind der 24. und 25. Mai und der 28. und 29. Juni.** Für die Anmeldung und weitere Informationen steht der Projektleiter SW 2, Günter Köpke unter der Telefonnummer **04 51 - 6 69 17 (Fax 6 49 87)** oder per Email **koepkeschwertrans@t-online.de** zur Verfügung. Natürlich nimmt Günter Köpke auch gerne Gruppenbuchungen für weitere Fahrten entgegen. Außerdem sucht die Barkassen-Crew noch Helfer, die bis Mai die SW 2 wieder auf Vordermann bringen. Die Backskisten müssen überholt werden. An der Maschine stehen Reinigungsarbeiten und Ölwechsel an. Außerdem soll die Maschinenabdeckung schalldämmend werden. Für Arbeiten an der Elektrik wird ein Elektriker gesucht. Im Herbst 2008 geht die SW 2 wieder an Land. Dann stehen Arbeiten am Unterwasserschiff an. Auch hier werden Freiwillige gesucht damit die kleine große Schwester der LISA auch weiterhin ein Schmuckstück bleibt.

Burkhard Bange

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

Seemannssprache auch für Landratten

Seefahrt und Schiffbau haben ihre eigene Sprache, jedes Bauteil und jeder Ausrüstungsgegenstand an Bord seinen Namen. Häufig stößt man auf Bezeichnungen, die selbst in einem Seefahrtslexikon heute nicht mehr zu finden sind, da die Gegenstände nur noch im Museum oder auf alten Schiffen vorkommen. Unter dieser Rubrik wollen wir einige dieser Bezeichnungen näher erklären.

Seefahrt und Schiffbau haben ihre eigene Sprache, jedes Bauteil und jeder Ausrüstungsgegenstand an Bord seinen Namen. Häufig stößt man auf Bezeichnungen, die selbst in einem Seefahrtslexikon heute nicht mehr zu finden sind, da die Gegenstände nur noch im Museum oder auf alten Schiffen vorkommen. Unter dieser Rubrik wollen wir einige dieser Bezeichnungen näher erklären.

Das laufende Gut

Von allein läuft es nicht – das laufende Gut, denn gemeint ist das Tauwerk, das über die Scheiben der Blöcke läuft.

Während das stehende Gut der Takelage die Festigkeit gibt – einfach gesagt die Masten am Umfallen hindert (siehe Blickpunkte Ausgabe 1/07) – dient das laufende Gut der Bedienung der Segel. Die Segel müssen

immer in einer bestimmten Position zum Wind stehen. Nur so liefern sie optimalen Vortrieb. Auch zum Setzen und Bergen der Segel benötigt man das laufende Gut. Bei einem Rahsegler wie der „LISA von LÜBECK“ ist der überwiegende Teil der Segel an einer Rah angeschlagen. Bei der LISA sind das die Fock am vorderen Mast – dem Vormast und das Großsegel am mittleren Mast – dem Großmast. Das Lateinersegel am hinteren Besanmast ist hingegen an einer Rute angeschlagen (siehe auch Blickpunkte 2/07).

Nun kommen wir zu den Bezeichnungen und Funktionen des laufenden Gutes. Mit den Fallen wird die Rah oder Rute am Mast hochgezogen. Seeleute sagen dazu „vorheißeln“. Lässt man die Rah hinunter, wird sie mit dem Fall gefiert. Auf der LISA werden die Fallen normalerweise nur im Frühjahr und Herbst zum An- und Abschlagen der Segel bedient.

Mit den Topnanten wird die vorgeheißelte Rah in der Waage gehalten. Die Topnanten laufen vom Masttopbeschlag (direkt unter dem Mastkorb) zu den Rahnocken, den äußeren Enden der Rah. Auch die Topnanten bleiben in der Regel fest.

Anders ist es mit den Gordings und den Geitauen. Mit diesen Tauen wird das Rahsegel von der Rah herabge-

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!*

fiert, oder zur Rah aufgeholt. Das Prinzip ähnelt einer Jalousie. Als Geitau werden die beiden äußeren Leinen bezeichnet. Mit ihnen werden die Schothörner zu den Rahnocken gezogen. Schothörner heißen die unteren Ecken des Rahsegels. Die Gordings erfüllen den gleichen Zweck wie die Geitau. Sie verlaufen allerdings nicht vom Schothorn zur Rahnock, sondern vom Unterliek des Rahsegels senkrecht zur Rah. Das Großsegel der LISA hat sieben Gordings. Zusammen mit den beiden Geitauen werden neun Seeleute benötigt, um das Großsegel gleichmäßig aufzuheizen (hochzuholen). Die große Zahl der Gordinge macht ein zusätzliches Festbändseln der Rahsegel bei unserem Schiff überflüssig, die Crew muss nicht beim Segelbergen auf die Rah hinaufentern, um mit Zeisingen (Bändseln) die Segel zusätzlich fest zu machen. Die Geitau und Gordings werden über Blöcke an der Rah umgelenkt und laufen zurück an Deck wo sie auf Nagelbänken belegt werden.

Die Stellung des Rahsegels wird mit Brassens, Schoten, Hälsen und Bulins verändert. Mit den Brassens wird die Rah am Mast gedreht. Die Brassens laufen von den Rahnocken nach achtern. Die Vorbrassens laufen hingegen nach vorn. So wird die Rah in einer bestimmten Stellung fixiert. Damit das Rahsegel nicht nach oben auswehen kann, werden die

Schothörner (untere Ecken des Segels) mit einem Hals nach unten gezogen. Das ist ein einfaches Tau, das an einer Klampe am Schanzkleid auf Höhe der jeweiligen Rahnock belegt wird. Die Hälse sollten senkrecht nach oben stehen. Hier helfen die Schoten. Mit den Schoten werden die Schothörner des Segels nach achtern gezogen. Wenn die Schothörner senkrecht in einer Linie mit den Rahnocken stehen, hat das Rahsegel im Normalfall seinen optimalen Stand.

Als zusätzliche Trimmöglichkeit haben wir die Bulins. Die Seitenkante des Rahsegels, die bei angebraster Rah nach vorn zum Wind zeigt, ist das Vorliek. Um zu verhindern, dass der Wind am Vorliek auf die Vorderseite des bauchigen Segels einfällt, wird das Vorliek mit der Bulin nach vorne geöffnet. Die Wölbung (Bauch) des Segels wird somit vorne verringert.

So weit zur Theorie. Das waren nur einige Erklärungen zum laufenden Gut. Über Rackstropfen, Geeren, Geien und Jolltauen erfahren Sie etwas in einer der folgenden Ausgaben oder: am Besten Sie schauen sich das mal im Original an. Als Gast auf der LISA von LÜBECK oder noch viel besser als Crewmitglied. Das kann man alles lernen. Und wie heißt es doch zu Beginn des Textes: Von allein läuft das laufende Gut nicht.

Burkhard Bange

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

Das Porträt

Heute: Hans-Elof Westphal



Seit 1999 ist Hans-Elof Westphal, 1930 in Lübeck geboren, Mitglied in unserem Verein. Gleich nach der Schule begann er eine Ausbildung als Tischler. Es folgten 40 Jahre Flenderwerft. Dort wurde er erst im Schiffbau eingesetzt und wechselte später in die Tischlerei und zur Bordmontage. Nach einer Refa-Ausbildung in Abendkursen ging es in die Arbeitsvorbereitung.

Als die „Lisa“ in Fahrt ging, war sie noch lange nicht fertig. Es fehlte an allen Ecken und Enden.

Da kam Hans-Elof, der bis dahin das Feuerschiff „Fehmarnbelt“ versorgt hatte, zu uns und übernahm sofort die anfallenden Tischlerarbeiten.

Dass er das Tischler bis heute nicht verlernt hat, ist auf der „Lisa“ deutlich zu erkennen. In den Bereichen „Pantry, Küchenschränke, Tresen, Flaggen- und Apothekenschrank usw. hat er sichtbare „Spuren“ hinterlassen. Er ist in dem „Lisa-Pflege-Team“ eine nicht mehr weg zu denkende, hilfreiche Hand, die von Allen gerne angenommen wird.

Er beschränkt seine Hilfe aber nicht nur auf seine hervorragende Tischlerarbeiten. Bei Feierlichkeiten unseres Vereins greift er auch gerne zum Akkordeon und spielt zum Vergnügen Aller Weihnachtslieder oder was sonst gewünscht wird.

Als Besatzung sieht man ihn nicht so oft an Bord, er hat lieber festen Boden unter den Füßen. Dafür kommt er gerne an die Pier, wenn es heißt „Leinen los“ oder „Leinen fest“, auch wenn es mitten in der Nacht ist.

Wir wünschen und hoffen, dass seine Gesundheit es noch lange zulässt, sich um die „Lisa“ zu kümmern. Wünsche an einen guten Tischler gibt es sicher immer.

Heino Scharnje

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

Jugendfahrten in den Herbstferien 2007

Im letzten Jahr war es endlich soweit. Die Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V. bot in Kooperation mit dem CVJM Lübeck e.V. über die Herbstferien 2007 zwei Trainingsfahrten für Jugendliche mit der „Lisa von Lübeck“ an. Von der erfahrenen ehrenamtlichen Besatzung angeleitet, nahmen 12 Jugendliche (sechs pro Woche) im Alter zwischen 15 und 18 Jahren die Möglichkeit wahr, sich auf einem historischen Nachbau eines Hanseschiffes in die Kunst der Seemannschaft und der Navigation einweisen zu lassen!

Neben den seemännischen Aufgaben wie dem Erlernen von Knoten, der Segelführung und dem Rudergehen, sollte auch der Spaß an Bord nicht zu kurz kommen. In ein 3-Wachen-System eingeteilt führten die Reisen von Lübeck nach Lübeck in der erste Woche über Kopenhagen, Malmö und Neustadt und in der Zweiten über Rostock und Wismar. Eigentlich war in der zweiten Woche ein zusätzlicher Stopp auf der Ostseeinsel Bornholm geplant, der aber auf Grund eines Herbststurmes leider nicht zu realisieren war.

Man kann sagen, dass beide Fahrten ein voller Erfolg waren, doch wollen wir lieber die Jugendlichen zu Wort kommen lassen, die auf jeder Reise ein Tagebuch geführt haben.

1. Fahrt:

Lübeck-Kopenhagen-Malmö-Neustadt-Lübeck

„Als wir den Wachplan sahen, trauten wir unseren Augen nicht, wir waren von 4 bis 8 Uhr morgens eingeteilt, doch als wir unsere Schicht antraten, machte die sternenklare Nacht und der leichte Seegang alles wieder gut. Wir lagen auf dem Heck und sahen hinauf in den Himmel.“

„Wir haben um 8 Uhr Wachbeginn gehabt. Das erste Mal auf dieser Reise sind wir gesegelt. Der Wind stand so gut, dass wir das Großsegel und die Fock setzen konnten. Gegen 14 Uhr sind wir in den Kopenhagener Hafen eingelaufen.“ „Um 8 Uhr wurden wir von der



Teilnehmer der Kopenhagen-Malmö-Tour

Schiffsglocke geweckt - Antritt zum Frühstück. Danach war Schiffsputzen angesagt. Nachmittags sind wir in Kopenhagen shoppen gewesen. Um 22 Uhr sind wir alle ins Bett gefallen, doch das Sägen der Seemänner hat mich noch lange wach gehalten.“ „Nach 3 Stunden auf See kamen wir in Malmö an. Die Pier, an der wir anlegten, gehörte zu einem Koggenmuseum, dessen Mitarbeiter uns in mittelalterlicher Tracht empfingen.“

„Zweiter Tag in Malmö. Das Wetter war das erstmal richtig sch... Wir besichtigten das Malmöer Rathaus, eine Kirche und das Koggenmuseum.“ „Es war eine stürmische Nacht, wir hatten Wache von vier bis acht. Gegen Mittag war schon das Maritim von Travemünde sichtbar. Ein wunderbarer Anblick wie die Sonne über T-town stand. Nun sind wir schon 4 Stunden im Hafen von Neustadt und haben das Schiff komplett geputzt. Gleich gibt es Abendessen - Leberkäse, Spiegelei und Kartoffelbrei...“

„Nun befinden wir uns auf den letzten Meilen unserer Reise; um 10 Uhr wollen wir in Lübeck sein.“ „Auch wenn ich dauergefroren habe, ich zu früh aufstehen musste und so weiter. Am Ende war es echt lustig und hat Spaß gemacht. Außerdem kann ich jetzt Knoten und kenne ihre komplette Geschichte. Also, danke für die schöne Zeit!“ „Danke, dass ihr das Segeln auf so einem einzigartigen Schiff für uns ermöglicht habt!“

2. Fahrt:

Lübeck-Rostock-Wismar-Lübeck

„Das Abenteuer beginnt.“ „Heute Morgen wurden wir schon um 5 Uhr geweckt, denn um 6 Uhr wollten wir aus dem Lübecker Hafen auslaufen. Jeder von uns ging auf seine zugeteilte Position und arbeitet tatkräftig mit. Im Laufe des Tages wurde der Wind immer stärker und die Nacht war sehr stürmisch.“ „Die Nachtwache hatte mit einer Windstärke von 6-7 Beaufort nicht gerechnet. Ab ca. 5 Uhr morgens vermehrte sich langsam die Gruppe Seekranker am Hauptmast, die mit Sonnenstühlen, Zwieback, großen Eimern ausgerüstet und in diverse Decken und Jacken gewickelt ihrem Schicksal harhten...



Teilnehmer der Rostock-Tour

Da wir in der Nacht viel zu langsam vorangekommen sind und Bornholm einen halben Tag zu spät erreichen würden, wurde am frühen Morgen entschieden, unsere Route komplett umzustellen. Neuer Plan: Rostock - Wismar - Lübeck. Nun konnten wir auch endlich den Wind ausnutzen, der uns die ganze Nacht von vorne entgegen geblasen hatte. Noch vor dem Frühstück wird das Focksegel gesetzt, nun geht es mit ca. 7 Knoten dem neuen Ziel entgegen. Der Seegang bleibt unruhig, alles rutscht hin und her. Gegen Abend erreichen wir den Rostocker Hafen.“ „Aus den Unterhaltungen während des Frühstücks ergab sich, dass alle eine erholsame und ruhige Nacht auf einem nicht schaukelnden Boot genossen hatten...

Um 10 Uhr sind wir alle zusammen in die Rostocker Innenstadt gegangen, dort haben wir eine Stadtführung organisiert. Eine überaus nette Stadtführerin zeigte uns die schönsten (kulturel

len) Ecken Rostocks... Nach dem Mittagessen und emotional dramatischer Ligretto-Wettkämpfen wurde das Schiff gereinigt.“ „Wir legten pünktlich um 8 Uhr in Rostock ab, um noch am selben Nachmittag Wismar erreichen zu können. Nachdem wir aufs offene Meer gelangt sind, kann das Großsegel gesetzt werden, das mehrmals ausgerichtet werden musste. Da heute Seemannssonntag war, verschlangen wir massenhaft Kekse. In Wismar wurde für alle ein Festmacher ausgegeben, wobei jede Menge Lieder gegrölt wurden.“

„Am Freitag nahmen wir um 10 Uhr an einer Stadtführung durch Wismar teil, bei der wir uns sehr interessante Dinge gemerkt haben, z.B. unser Stadtführer wurde am 30.4.1944 in der St. Nikolaikirche getauft. Er schrie und sein Bruder lachte, worauf dieser an die Luft gesetzt wurde. Nach dem Mittagessen machten wir uns wieder auf den Weg in die Stadt, um uns unter anderem einen 3D Kurzfilm über den Bau von St. Marien anzusehen. Der freundliche, intelligente Bruno Backstein führte mit seinen Kommentaren durch den Film. In der Stadt erbeuteten wir verwegene Piratentücher, mit denen wir richtig rebellisch aussehen.“ „Um etwa 8 Uhr in der Frühe verließen wir unsere Kojen. Unsere Crew wurde auf der 'Wissemara', der Poeler Kogge, gebraucht um das Segel abzutakeln und natürlich waren wir zur Stelle. Um 16 Uhr liefen wir unter lautem Geböllern und mit Schwefelschwaden zu beiden Seiten aus dem Wismarer Hafen aus. Die See war ruhig und dichter Nebel hindert uns an einer Sicht über 3 Seemeilen. Gegen 20 Uhr ankerten wir vor Travemünde und versammelten uns in freudiger Erwartung auf einen anstehenden Kinoabend im Laderaum.“

„Die Reise hat großen Spaß gemacht, wir haben viel gelernt, ich war das erste Mal seekrank und vor allem habe ich viele neue nette Leute kennen gelernt. Sooo schade, dass die Woche schon vorbei ist...ich will das auf jeden Fall noch mal machen.“

Henrik Müller

Koggen-Treffen in Lübeck wirft seinen Schatten voraus

Nach den beiden offiziellen Koggen-Treffen im Jahr 2007 in Bremerhaven und Wismar findet vom 01. bis 03. August 2008 in Lübeck das 3. Treffen der Koggen-Compagnie statt.

Bereits jetzt zeichnet sich ab, dass mit der Anzahl der Schiffe, die ihre Präsenz in Lübeck zugesagt haben, das größte bisher erfolgte Koggen-Treffen stattfinden wird. Wie bei den Treffen im Jahr 2007 werden die Kieler „Hansekogge“, die „Wissemara“ aus Wismar, die „Ubena von Bremen“ aus Bremerhaven, die „Roland von Bremen“ aus Bremen und, als Hausherr (bzw. -frau), unser Hanseschiff „Lisa von Lübeck“ den Lübecker Hafen schmücken. Doch in diesem Jahr erhält das Treffen seinen internationalen Charakter. Aus den Niederlanden hat die „Kamper Kogge“ ihre Teilnahme zugesagt und wir hoffen, dass unsere Einladung an die Kogge aus Malmö, die wir im Herbst 2007 in Malmö besucht hatten, Erfolg hat. Begleitet wird das Koggen-Treffen an Land mit einem mittelalterlichen Markt, der nicht nur den geeigneten Rahmen für die Schiffe darstellt, sondern gemäß der Ziele unseres Projektes Lüb'sches Hansevolk und entsprechend des Vereinsmottos „Lübecker Geschichte anschaulich machen.“ einen möglichst vielfältigen Einblick in mittelalterliches

Hafenleben gewähren soll. Händler und Handwerker, Spiele, Aktionen und mittelalterliche Küchen werden erlebbare Hansezeit bieten, wobei möglichst nur Akteure aus Lübeck und Umgebung mitwirken werden, um Amateuren, Vereinen und kleinen Gewerbetreibenden eine Möglichkeit zu bieten, sich und die Stadt Lübeck im historischen Rahmen zu präsentieren. Um dieses alles realisieren zu können, wird die Unterstützung vieler Mitglieder mit Rat und Tat erforderlich sein. Nicht nur bei der Planung und Organisation der Veranstaltung bedarf es der Mitarbeit, auch bei der Fertigung von Ständen und Gewändern für den Markt, der Herrichtung des Veranstaltungsgeländes, der Besetzung der eigenen Marktstände, der Betreuung und Versorgung der Marktleute sowie der Schiffe und Besatzungen, der Koordination von Abläufen und auch beim Einwerben von Unterstützung durch Dritte ist jede Hilfe willkommen.

Da es sich beim Koggen-Treffen in Lübeck um eine Veranstaltung des gesamten Vereins und nicht eines einzelnen Projektes handelt, sollten auch möglichst viele Mitglieder zum Gelingen beitragen, Interessenten können sich im Werft-Büro melden.

Stefan 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



Als neue Mitglieder begrüßen wir ganz herzlich

Jahr für Jahr finden immer wieder neue interessierte Bürger den Weg in unseren Verein. Selbst in der Nachsaison haben noch folgende Personen eine Aufnahme beantragt:

612	Dahl, Henry	623	Weismann, Dr. Dieter
613	Bucko, Manfred	624	Alerstedt, Ruben
614	Hartke, Hans-Jörg	625	Wilhelmi, Dieter
615	Walter, Uwe	626	Walter, Joachim
616	Albrecht, Sandra	627	Naglitsch, Hans-Georg
617	Hanuszkiewicz, Anna	628	Lühr, Prof. Dr. Hans-Peter
618	Ehlers, Ursula	629	Meyer, Karl-Heinz
619	Ehlers, Ulrich	630	Kreuzer, Kristin
620	Eddelbüttel, Gesine	631	Büchler, Klaus
621	Hohlwein, Wolfgang	632	Hornhardt, Rüdiger
622	Potlitz, Catrin		

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. 0451-798 27 40

Adresse: Siehe „Postanschrift“ auf dieser Seite

Postanschrift:

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

Gesellschaft Weltkulturgut
Hansestadt Lübeck e. V.

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

Tel.: 0451-7 98 27 40

Fax: 0451-7 98 27 57

Vereinskonto:

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

(Spendenbescheinigungen werden unaufgefordert übersandt. Bitte volle Anschrift angeben)

Geschäftszeiten Büro Werft: dienstags - donnerstags von 9:00 Uhr bis 14:00 Uhr.
Dort sind auch Karten für die Einzelfahrten erhältlich.

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