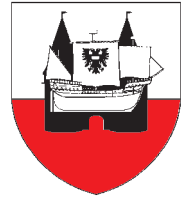


Blick-Punkte



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



„Lisa von Lübeck“ Impressionen

Unsere Projekte

- “Hanseschiff des 15. Jahrhunderts“
„Lisa von Lübeck“
- “Zeit-Punkte“ – Schauvitrienen
- “Lübsches Hansevolk“
- “Schleppbarkasse SW 2“
- “Lübecker Hafen- und
Schiffahrtsmuseum“
- “Geschichtspfadhefte“

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

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

Telefon: 0451 – 798 27 40
Fax: 0451 – 798 28 57

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

Internet:
www.weltkulturgut-luebeck.de
oder
www.hanseschiff-luebeck.de

E-Mail:
info@lisa-von-luebeck.info

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

Geschäftszeiten Werftbüro: Dienstag – Donnerstag 9:00 Uhr bis 13:00 Uhr.
Dort sind auch Karten für die Einzelfahrten erhältlich

Zur Sache

Die Nachricht über den Tod von Stefan Müller traf uns völlig unvorbereitet. Wenige Tage vorher hatte Stefan noch an der Sitzung des Gesamtvorstandes teilgenommen und vom Stand der Renovierungen des Brückenhauses berichtet. Gesund und munter erschien er uns, Gedanken, dass unser Ehrenmitglied schon bald nicht mehr unter uns sein würde, wären abwegig gewesen. Schlagartig wurde uns bewusst, wie unbestimmt doch die Zeit für jeden von uns ist, die wir auf Erden wandeln dürfen. Das macht nachdenklich. Um so mehr macht es nachdenklich, wenn wir an die Zukunft unserer Gesellschaft denken und daran, dass viele Funktionsträger die 70 erreicht oder sogar deutlich überschritten haben. Mit anderen Worten wir brauchen Nachwuchs.

Jürgen Adam und andere haben schon wiederholt auf dieses Problem den Vorstand hingewiesen. Was wir brauchen sind Menschen mit Zeit und fachlichen Kenntnissen, die zum Betrieb unserer Schiffe und zu Unterstützung unserer sonstigen Projekte benötigt werden. So sind uns Nautiker, technisch versierte Menschen für

den Betrieb der Schiffe, Maschinenschlosser, Zimmerleute bzw. Tischler aber auch Verwaltungsfachleute und Kaufleute, um nur einige Berufe zu nennen, besonders willkommen. Natürlich auch jeder andere, der Interesse an den verschiedenen Aufgaben hat und nicht über einschlägige berufliche Erfahrungen verfügt. Bei uns gibt es erfahrene Vereinsmitglieder, die gerne bereit sind, Neue entsprechend einzuweisen.

Daher wollen wir in den einschlägigen Wochenblättern unsere Gesellschaft, mit den Möglichkeiten sich in dieser zu betätigen, vorstellen. Dazu Funktionsträger benennen, damit mögliche Interessenten direkt einen Ansprechpartner finden und so den Weg zur aktiven Vereinsarbeit finden.

Ich bin gespannt, welchen Erfolg wir mit dieser Aktion haben werden.



Impressum: *Blick-Punkte*

Information der
„Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V.“

Redaktion und Satz: Merrit Müller

Fotos: Henrik Müller,
Burkhard Bange

Redaktionsmitgl.: Jochen Kaufner, Burkhard Bange,
Christine Liebing, Henrik Müller

Druck: "Druckerei Taubert KG"

Nachruf auf unseren Stefan



Der Tod ist Bestandteil unseres Lebens. Das sagt sich so leicht daher. Wenn er überraschend ist, dann erschüttert er uns. Wenn der Tote jemand ist, der in ganz besonderem Maße unserer Gesellschaft verbunden war, dann ist die Erschütterung aber groß und tief und wir sind sehr traurig.

Unserer Trauer können wir Ausdruck verleihen, wenn wir an die Verdienste Stefans erinnern. Daher gehen die Gedanken nun zurück an den Anfang unserer Gesellschaft. Stefan war nicht nur von Anfang an dabei, sondern sein unerschütterlicher Glaube an den Erfolg der Idee des Erhalts hansischen Kulturguts durch sichtbare Bauten zu Land und zu Wasser hat viele letztlich überzeugt und ermuntert mitzumachen und mitzugestalten.

Ohne Stefan wäre unsere Lisa von Lübeck nicht gebaut worden. Ohne Stefan ist es nur schwer vorzustellen, dass die Modelle von Häusern und Toren, die von der Bedeutung Lübecks in den Jahrhunderten zeugen und überall in Lübeck stehen, gebaut worden wären.

17 Jahre hat er als Vorsitzender die Geschicke unserer Gesellschaft geleitet. Stefan erlebte glückliche Tage des Erfolges und der Anerkennung, aber auch bittere Stunden der Enttäuschung, Ying und Yang, so wie es erfolgreiche Menschen erleben. Was bleibt ist die großartige Lebensleistung für das Gemeinwohl tätig gewesen zu sein.

Es war daher die einhellige und spontane Reaktion aller anwesenden Mitglieder, Stefan anlässlich seines Ausscheidens aus dem Vorstand die Ehrenmitgliedschaft anzutragen.

Unser Mitgefühl gilt Stefans Angehörigen. Wir empfinden aufrechte Trauer und Mitgefühl für Petra, Ulf, Henrik und Merrit aber auch für alle anderen Familienangehörigen. Stefans Andenken werden wir in dankbarer Erinnerung behalten.

Eike Lehmann

„Wenn Du ein Schiff bauen willst,
so trommle nicht Männer zusammen,
um Holz zu beschaffen, Werkzeuge
vorzubereiten, die Arbeit einzuteilen und
Aufgaben zu vergeben, sondern lehre die
Männer die Sehnsucht nach dem endlosen
weiten Meer!“

Antoine de Saint-Exupery

Allgemeines aus dem Verein

Die letztjährige Segelsaison ist durch die beiden großen Reisen nach Kampen in den Niederlanden und nach King's Lynn in England geprägt gewesen, dabei sind das übliche Fahrtenprogramm und die Segelversuche durchaus nicht vernachlässigt worden. Nunmehr liegt die Lisa im wahrsten Sinne des Wortes zwar nicht auf, aber immerhin im Eis, denn wir haben seit langem wieder mal Eis und Schnee, was eigentlich nichts besonderes ist, wie die Älteren unter uns es eigentlich regelmäßig früher erlebt haben.

Dennoch geht die Arbeit weiter. Es gibt viel im Maschinenraum instand zu setzen und zu überholen. Jürgen Adam und Manfred Bucko aber auch Hans-Jürgen Wulff und viele nicht genannte Getreue treffen sich regelmäßig. Auch in der Werkstatt hat Horst Ramczyk und Wolfgang Pose an Bord genug zu tun, denn trotz des strengen Winters steht eine neue Saison vor uns und es gibt viel zu tun. Bei den Reisen auf der Nordsee hat es sich gezeigt, dass die zusammengestellten Tische besser gesichert werden müssen. Dazu werden zur Zeit entsprechende Verriegelungselemente unter den Tischplatten angebracht. Der ganze Unterraum muss ausgeräumt werden, damit bei den kommenden Decksarbeiten nichts verdreckt wird. Die Kühlschränke werden überholt und vieles andere mehr.

Die Lisa von Lübeck hat sich in den vergangenen Jahren eigentlich recht wacker geschlagen, dennoch sind auch umfangreiche Instandsetzungsarbeiten am Rumpf notwendig. Wie bei allen Holzschiffen, ist die Dichtigkeit des Decks ein Problem mit dem die alten Hanseaten schon gekämpft haben. Nicht ohne triftigen Grund hat man nicht nur Flüssigkeiten aller Art in Fässern transportiert, sondern auch gegen Feuchtigkeit zu schützende Waren wie Salz oder Pelze. Denn feucht war es immer in den

Laderäumen, zumeist auch von oben durch leckende Decks. Erschwerend in unserem Fall ist, dass wir das Schiff ja ganzjährig nutzen und daher das Deck durch ständig wechselnde Feuchtigkeit von oben aber auch durch die Heizung im Winter von unten „belastet“ ist.

Ein dichtes Deck ist für uns unabdingbar, denn von Deck baumelnde Plastikeimer sehen weder attraktiv aus, noch ist es hinnehmbar beim Schlafen geduscht zu werden. Wir haben daher beschlossen diesem Übelstand zu Leibe zu rücken. Die unterschiedlichsten Sanierungsideen sind diskutiert worden, schließlich haben wir uns von dem Sachverständigen Uwe Baykowski ein Gutachten anfertigen lassen, welches die Vor- und Nachteile der einen oder anderen Sanierungsmethode darstellt und mit welchen Kosten zu rechnen ist. Parallel dazu haben wir Angebote eingeholt. Das vernünftigste Angebot haben wir aus Dänemark erhalten, welches eine konventionelle Neukalfaterung und Verschraubung des Decks vorsieht und darüber hinaus auch noch bezahlbar ist. Alle anderen Methoden haben gravierende Nachteile, was die Nachhaltigkeit betrifft und darüber hinaus so teuer, dass ohne größere Spenden diese gar nicht realisiert werden können.

Wir haben daher das Angebot aus Dänemark angenommen, und wenn das Wetter es zulässt, soll es dann bald mit der Neukalfaterung hier in Lübeck losgehen. Die Lehre, die wir aber jetzt schon uns zu Herzen nehmen, ist die Feuchtigkeit des dann hoffentlich dichten Decks auch im Sommer ständig sicherstellen. Dazu gehört das Deck nicht zu lackieren, sondern es nur zu ölen. Vermutlich müssen wir das Deck dann, wie in den großen Zeiten der Segelschiffahrt, mit dem sog. Gebetsbuch (holy stone)

schrubben, wohl auch damit die Feuchtigkeit in die Poren eindringen kann.

Es sind zwar diesmal nicht so große Reisen geplant, aber es stehen doch einige bedeutende Ereignisse vor der Tür. So wird unsere Ehrenvorsitzende Lisa Dräger 90 Jahre alt. Wir wünschen uns, dass Frau Dräger diesen Tag festlich an Bord begehen kann.

Wir haben ausführliche Gespräche mit der Stadt zu den Öffnungszeiten der Eric-Warburg-Brücke geführt, denn unser Antrag uns Sonderöffnungen zu zugestehen ist vom Senat abgelehnt worden. Dennoch hoffen wir, dass unser Fahrtenprogramm ohne allzu viele Einschränkungen erfolgen kann.

Hoffentlich ist das Deck endlich dicht

Vor allem im Sommer, wenn es längere Zeit trocken war, wurde es bei Regen und überkommender Gischt auf „LISA“ unter Deck recht ungemütlich. Anfangs tropfte es nur mal vereinzelt. Ein Eimerchen wurde unter die Leckstelle gehängt, und schon war das Problem gelöst. In den letzten Jahren nahmen Leckstellen und Eimer immer mehr zu. Das Nachkalfatern der Decksnähte und das Versiegeln der Fugen mit Dichtungsmasse hatte wenig Erfolg. Doch, wo es unten tropfte, war noch lange nicht oben das Loch. Das Wasser nahm unergründliche Wege durch die Decksnähte und über die Deckbalken. Mancher Schläfer wurde nachts durch Wassertropfen aus seinen Träumen gerissen. Teilweise wurden über den Kojen großflächig Planen befestigt. In diesen bildeten sich zeitweilig regelrechte Wassersäcke.

Diesem Übelstande ist nun die Rödby Havn Badeværft zu Leibe gerückt. Acht Tage hat Bootsbaumeister Hugo Hansen mit seinen Gesellen und Lehrlingen 700 Meter Fugen aufgekratzt, neu kalfatern und mit Pech vergossen. „Es ist ein großer Auftrag für uns“, sagt Hugo Hansen: „Ein komplettes

Immer wieder werden in der Presse Pläne für das Wohnen am Wasser in Lübeck veröffentlicht, in denen auch die Bebauung der Wallhalbinsel angesprochen wird. Damit wir nicht eines Tages vor vollendeten Tatsachen stehen, werden verschiedene Alternativen verfolgt, wo wir eventuell ein neues Domizil finden. Wenn diese konkreter werden, werden wir darüber ausführlich berichten.

Wir wünschen uns allen eine erfolgreiche und erlebnisvolle Saison 2010. Machen Sie mit.

Eike Lehmann

Deck neu kalfatern, das machen wir nicht alle Tage.“ Seine Mitarbeiter sind darüber froh. Kalfatern ist eine mühselige und anstrengende Arbeit. Die Bootsbauer haben jeden Tag von sieben Uhr morgens bis sieben Uhr abends gearbeitet – unterbrochen nur von drei halbständigen Pausen.



Hugo Hansen und seine Crew im Einsatz

60 Kilogramm Werg (geteerter Hanf) und 100 Kilogramm Pech sollen nun das Hauptdeck dicht halten – hoffentlich!

Burkhard Bange

Das Portrait Heute: Hans-Jürgen Wulff



Hans-Jürgen Wulff gehört seit 2007 zu den ehrenamtlichen Helfern auf der Hanseschiff-Werft und zur Crew der „LISA von LÜBECK“.

Gründonnerstag 2007 hatte Hans-Jürgen Wulff seinen letzten Arbeitstag bei der Firma Gabler Maschinenbau. Dienstag nach Ostern trat er seine „neue Stelle“ auf der Werft an. Auf die Frage warum er überhaupt in Altersteilzeit gegangen ist, antwortet der 63-jährige: „Es sind geschenkte Jahre und die Arbeit im Verein mache ich freiwillig!“ So kommt er auch im Winter bei Eis und Schnee regelmäßig um Arbeiten auf der „LISA“ auszuführen. Dabei hat Hans-Jürgen Wulff als junger Mann alles für einen warmen Arbeitsplatz gegeben.

Gelernt hat er Starkstromelektriker auf der Lübecker Flender-Werft. Schon sein Vater arbeitete auf der Werft als Elektriker. Doch nach der Lehre und anschließender zweijähriger Bundeswehrzeit wechselte Hans-Jürgen Wulff als Betriebselektriker zu den Schwartauer Werken. Hier war es, im Gegensatz zum zugigen Werftarbeitsplatz, warm und trocken.

Nach weiteren 10 Jahren und bestandener Meisterprüfung wechselte er zu Gabler Maschinenbau, arbeitete dort in ver-

schiedenen Bereichen und machte in vierjähriger Abendschule den Techniker. „Stillstand ist nichts für mich, ich musste immer etwas neues machen. Das hält die kleinen „grauen“ Zellen in Bewegung!“

So hat sich unser guter „Unruhe-“ Geist auch auf der Hanseschiffs-Werft und der „LISA“ sofort mit Elan und Tatendrang allen neuen Aufgaben gestellt. „Ich habe eine sinnvolle Aufgabe gesucht und hier gefunden“, erklärt der Elektriker. So ist es für ihn selbstverständlich auch an den Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten im Winter teilzunehmen. „Natürlich macht es mehr Freude im Sommer zu fahren, aber das eine geht nicht ohne das andere“, gibt Hans-Jürgen Wulff zu bedenken: „Wenn man hier mitmachen will, muss man das wissen!“

Als Besatzungsmitglied der „LISA“ fährt er in der Maschine, dem typischen Arbeitsplatz für einen gelernten Elektriker. Mindestens ebenso reizt ihn aber auch die Arbeit an Deck und in der Takelage. Lässt sich beides verbinden, wenn beispielsweise eine Laterne auf dem Großmast aus unerfindlichen Gründen nicht mehr leuchtet, ist Hans-Jürgen Wulff in seinem Element. Das Aufentern in den Mast ist für ihn das größte Vergnügen. Wenn nach emsiger Fehlersuche Laterne und Elektriker gleichsam um die Wette strahlen, ist doppelte Freude angesagt. Auch ein ehrenamtlicher Fulltime-Jobber hat noch ein Privatleben. Hans-Jürgen Wulff ist Hobbyfotograf und leidenschaftlicher Radfahrer. „100 Kilometer am Tag sind keine Seltenheit!“ Viele Radtouren unternimmt er mit seiner Frau Heidi, die natürlich auch zur Crew des Hanseschiffes gehört. „Meine Frau hat nicht soviel Zeit wie ich, da sie noch berufstätig ist, aber sie weiß mich auf der Werft in guten Händen“, schmunzelt Hans-Jürgen Wulff.

Burkhard Bange

Die Lübecker Dröge

Lübecks Hafen war in der Zeit der Hanse der bedeutendste Umschlagplatz für den Fernhandel über See in Nord- und Osteuropa. Dokumentiert wird das z.B. mit 850 ausgehenden Schiffen.

Sie transportierten die damaligen Massenwaren wie Salz, Getreide, Salzfische, Holz, Teer, Pech sowie Edelwaren wie etwa Pelze, Hanf, Honig, Wachs, Eisen und Kupfer.

Der von den Kaufleuten betriebene Seehandel war die entscheidende Grundlage für Lübecks Vormachtsstellung als Haupt der Hanse.

Es ist naheliegend, dass im Zusammenhang mit dem Hafen auch Werften, einschließlich der „Zulieferbetriebe“, entstanden wie z.B. Reepschläger oder Segelmacher. Wobei die Reepschläger eine große Rolle spielten. Denn die unter Segel fahrenden Schiffe benötigten große Mengen Tauwerk für das „stehende und laufende Gut“.

Die Reeper- oder Seilerbahnen befanden sich im westlichen Vorland der Stadt und damit auch außerhalb der später errichteten Befestigungsanlagen (Die Reiferstraße gibt einen Hinweis auf die damaligen Standorte).

Eine wichtige Rolle für das Haltbarmachen des Tauwerks spielte die Dröge (Das Wort leitet sich von dem Plattdeutschen „trocken“ ab).

In der Dröge wurde das Tauwerk (laufendes und stehendes Gut) für die Schiffe geteert. Diese wichtige Arbeit hatten die Reeper (Seilmacher) einem einzigen Betrieb übertragen. Damit sollten Bearbeitungsmängel vermieden werden. So konnte bei unsachgemäßer Behandlung Schiffstauwerk im Inneren faulen, weil es feucht in den Teerkessel gekommen war.

Weil die Tautrocknen waagrecht gespannt werden mussten, hatte die Dröge zwangsläufig eine große räumliche Ausdehnung.

Die Erste der nacheinander vier Drögen befand sich am westlichen Ufer der Trave etwa gegenüber der Engelsgrube. Sie war ein

privat von einem Reepschläger betriebenes Unternehmen, das im Jahre 1573 niederbrannte.

Weil immer wieder Mängel am Schiffstauwerk auftraten, taten sich Reeder und Kaufleute zusammen und begründeten eine neue Dröge. Sie war in Zukunft so etwas wie ein „Regie- oder Genossenschaftsunternehmen“, unter Verantwortung der Kaufmannschaft. Diese zweite Dröge entstand in den Jahren 1594 bis 1596 an gleicher Stelle und nannte sich fortan Kaufmannsdröge.

Im Zusammenhang mit dem Bau der Stadtbefestigung wurde sie allerdings schon 1613 wieder abgerissen.

1639 entstand etwas weiter westlich, aber immer noch etwa gegenüber der Engelsgrube, ein neues Bauwerk für die Dröge, das sich in die Bastionen der Stadtbefestigung einfügte.

1666 ließ der Senat unmittelbar am Südflügel der Dröge ein Gießhaus errichten. Hier hatte die städtische Gießerei ihr Domizil. Es wurden vornehmlich Kanonen und Glocken in städtischem Auftrag gegossen.



Das Gießhaus um 1880
(Quelle: Rainer Andresen, *Das alte Stadtbild*)

Ein großer Teil der Gußzeugnisse war für die Ausfuhr bestimmt. So wurden auch 157 Bronzekanonen für die Niederlande gegossen.

Einen besonderen Ruf für seine Arbeit erlangte der Ratsgießer J. D. Kriesche. Auch die Gießermeister Mats und Albert Benningk waren über Lübecks Grenzen hinaus bekannt.

Dröge und Gießhaus mussten jedoch schon 1676 wieder abgerissen werden, weil der schlechte Baugrund nicht zu reparierende Schäden verursacht hatte.

So wurde schließlich 1678 am selben Ort die vierte Dröge gebaut, die rund zwei Jahrhunderte überdauerte.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts bedrohten Veränderungen im Wirtschaftsleben den Bestand der Dröge.

Es wurde Maschinen- oder Patenttauwerk hergestellt, das schon vor der Verarbeitung im Garn geteert werden musste. Dies stand im Widerspruch zu der Lübecker Gepflogenheit. Im Zuge dieser Veränderungen entstand mit Erlaubnis des Lübecker Senats so etwas wie ein freier Wettbewerb. Damit verlor die Dröge ihr

Monopol und ihre Vorrangstellung. Ihre Bedeutung ging rapide zurück. Gleichwohl blieb die Dröge bis in die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts bestehen. Sie wurde zum Schluss auch als Lagerhaus für allerlei Waren genutzt.

Das Ende der Dröge wurde mit dem Abriss des baufälligen Nordflügels in den Jahren 1873 bis 1879 eingeleitet. Mit dem Abbruch der verbliebenen Gebäudeteile 1886 fand die lange Aera der Dröge sodann ihr Ende. Gleichzeitig fiel auch das Gießhaus der Spitzhacke zum Opfer.

Zum Schluss ein Hinweis für besonders an dem Thema Interessierte: In der Jahresschrift „Der Wagen“ (Ausgabe 1939) ist die ausführliche Abhandlung „Die Dröge, ein Werkbetrieb der Lübecker Kaufmannschaft“ von Johannes Klöcking nachzulesen.

Joachim Kaufner



Die Kaufmannsdröge um 1870 (Quelle: *Lübeck plant und baut* - Heft 58)

Frauen zur Hansezeit

Über das Leben und Wirken der Männer im späten Mittelalter und speziell in der Hansezeit (Beginn: das Bündnis der Städte Hamburg und Lübeck im Jahre 1241) wurde schon viel recherchiert und berichtet. Aber welche Rolle wurde den Frauen zuteil, beziehungsweise welche beruflichen Möglichkeiten boten sich ihnen an, wenn ihre Männer häufig mehrere Monate im Jahr als Handelsreisende unterwegs waren, ob an Land mit Kutsche und Pferd oder mit Schiffen zu den Handelsstädten auf Nord- und Ostsee? Und besonders wenn ihre Männer bei Seekämpfen mit den Vitalienbrüdern (z.B. Klaus Störtebecker) oder bei Überfällen auf dem Landwege ums Leben kamen, waren die Witwen häufig alleine für das Überleben der Familie verantwortlich. Aber auch wenn ihre Männer überlebten, mussten die Frauen trotzdem vielfach mitarbeiten, denn die Einkünfte reichten meistens nicht aus, um eine Familie, in denen es zumeist sehr viele Kinder gab, zu ernähren.

Neben ihren Aufgaben in Haushalt und Familie gab es dann für Frauen in der damaligen Zeit spezielle Tätigkeiten und sogar Berufe, die sie erlernen konnten. In den spätmittelalterlichen Handelsmetropolen waren Frauen im Handwerk oder in Handelsgeschäften tätig, wie z.B. das Führen von Handelskontoren.

In Betrieben, die hauptsächlich Männerarbeit erforderten, wie z. B. im Bau- und Metallgewerbe, betreuten die Frauen die kaufmännische Seite des Unternehmens. In mittelalterlichen Handelsbüchern und Steuerlisten wird erwähnt, dass Frauen in verschiedenen Bereichen des Ledergewerbes wie z. B. als Taschenmacherinnen, Beutelmacherinnen oder Schuhmacherinnen tätig waren. Im Metallgewerbe arbeiteten sie als Nadelherstellerinnen und Gürtelmacherinnen. Auch Arbeiten in der Nahrungsmittelherstellung waren in der Hand der Frauen wie z. B. in der Bierbrauerei. Eine

berühmte und sehr geschäftstüchtige Lübeckerin die im Mittelalter lebte war Gertrud Morneweg.



Töpferin (Quelle: www.moneymuseum.com)

In einigen Handelsstätten gab es die Besonderheit (hier Köln), dass Frauen sich im 14.-16. Jahrhundert in Zünften organisieren konnten. In diesen Zünften hatten die Frauen die Möglichkeit, sich von Zunftmeisterinnen in drei bis vier Jahren ausbilden zu lassen. Danach konnten sie eine eigene Werkstatt eröffnen und/oder selbst ausbilden. Eine besonders eifrige Lehrmeisterin war Fygin Lutzenkirchen aus Köln, die mit ihrem Mann ein Handelsgeschäft für Rohseidenprodukte wie Silber- und Goldgespinsten führte. In der Zeit von 1474 bis 1497 bildete sie als Hauptseidenmacherin 25 junge Frauen, darunter auch ihre eigenen Töchter, aus. Im Vergleich zu anderen Hansestädten besaßen Frauen in Köln auch besondere Rechte, denn sie hatten als Ehefrauen und Witwen Kölner Bürger automatisch das Stadtrecht inne, was zu der damaligen Zeit nicht selbstverständlich war.

Sie hafteten auf der einen Seite mit bei Miet- und Pachtverträgen, Grundstückskäufen und Handelsgeschäften und mussten sogar vorhandene Schulden tilgen, wenn ihre Ehemänner verstorben waren. Auf der anderen Seite waren sie aber auch berechtigt, ausstehende Forderungen einzutreiben. Frauen durften hier auch als Testamentsvollstreckerrinnen tätig sein und als Vormünder eigener oder fremder Kinder auftreten.

Eine besondere Aufgabe für Frauen bot sich im sozialen Bereich, denn viele Hansestädte hatten im Mittelalter Hospitäler erbauen lassen. Diese Einrichtungen wurden aus sozialem Engagement und einer großen Frömmigkeit der reichen Kaufleute mit ihren Geldern erstellt.

In Lübeck wurde das *Heiligen-Geist-Hospital* durch Anregung und Initiative des Kaufmannes Bertram Morneweg erbaut und

im Jahre 1286 fertig gestellt. Es gehört bis heute zu den ältesten Sozialeinrichtungen Europas und zählt zu den bedeutendsten Monumentalbauwerken des Mittelalters. Es war eine Zufluchtsstätte für bedürftige Arme und Kranke. Dort konnten hundert hilfesuchende (durch Erweiterungsbauten in späteren Jahren auch mehr) Menschen durch die Frauen betreut werden. Sie erhielten in der Hauptsache Nahrung, Unterschlupf und Behandlung ihrer Krankheiten und/oder Wunden.

Wie man feststellen kann, gab es schon im Mittelalter viele Möglichkeiten für Frauen beruflich tätig zu sein. Dies geschah sicherlich selten aus dem Wunsch heraus, sich zu verwirklichen, sondern eher aus der Notwendigkeit für den Lebensunterhalt mit sorgen zu müssen - damals wie auch oftmals heute.

Christine Liebing

Die Trese – Da fehlte etwas

Beim Setzen des Beitrages über die Trese in „Blick-Punkte Nr. 22/11“ hat der Fehler-teufel leider zugeschlagen. Hier folgen die Korrektur und die Ergänzung:

Gleich zu Beginn im dritten Absatz fehlt das Wort „nicht“.

Es muss heißen: Sie ist der Allgemeinheit nicht zugänglich.

Nach dem ersten Absatz auf Seite zwei des Beitrages fehlt gleich ein ganzer Abschnitt. Der Absatz endet mit dem Satz: „...auch als Raum der Kirche unterstand sie dem Schutz Gottes“.

Nun folgt der fehlende Abschnitt:

„Es muss auch festgehalten werden, dass die Trese im Zusammenhang mit der unter ihr liegenden Bürgermeisterkapelle Ausdruck des Selbstwertgefühls und der Macht der Bürger dokumentierte. In der Kapelle nämlich versammelten sich regelmäßig die Ratsherren vor ihren Sitzungen, bevor sie gemeinsam in das Rathaus gingen. Nicht

selten wurden in der Kapelle ausländische Gesandte empfangen. Sie diente den Ratsherren auch als Ort für die Anhörung von Bürgern.

Als echte Schatzkammer hat die Trese nur selten gedient. So wurden von 1469 bis 1496 vom dänischen Königshaus verpfändete Kronen aufbewahrt.

1530, zu Beginn der Reformation in Lübeck untersagte der Rat die Ausübung des katholischen Gottesdienstes in den Kirchen. In diesem Zusammenhang wurde das Kirchensilber eingezogen und sichergestellt. Aufbewahrungsort war die Trese. Annähernd 100 Zentner vergoldetes und nicht vergoldetes Silber wurden zusammengetragen“.

Nun geht es mit dem gedruckten Text weiter: „Der damalige Bürgermeister Jürgen Wullenwewer hat 1533 durchgesetzt...“.

Wir bitten um Nachsicht.

Joachim Kaufner

Seemannssprache – auch für Landratten

Von Wurmhaut und Teredo navalis

„Teredo navalis“ heißt der Feind jedes hölzernen Schiffes in salzhaltigen Gewässern. Umgangssprachlich wird das bis zu 50 cm lange, fingerdicke Lebewesen auch als „Bohrwurm“ bezeichnet, obwohl es zoologisch eine Muschel ist.

Ursprünglich kam der Schädling nur in warmen Gewässern vor. Mit den zunehmenden Entdeckungs- und Handelsfahrten der Europäer in die Tropen, wurde der „Teredo navalis“ auch in Nord- und Ostsee eingeschleppt.

Die Bohrmuschel hat an ihrem Kopf eine zweiteilige Kalkschale, die wie ein innen hohler Bohrkopf aussieht und auch nach dessen Prinzip arbeitet. Die Larve der Bohrmuschel schwimmt im Wasser und setzt sich nach ein bis drei Wochen an einem Stück Holz fest. Das Holz kann durchaus die Planken eines Schiffes sein. Nun bohrt die anfangs nur wenige Millimeter große Larve mit dem kalkbeschichteten Kopf einen Gang in das Holz. Mit dem Wachsen der Bohrmuschel wird der Gang immer größer. Das Eingangsloch hingegen verändert seinen Durchmesser nicht, sodass das Tier den einmal gebohrten Gang nie wieder verlassen kann. Von den Zellulosebestandteilen des Holzes ernährt sich die Bohrmuschel während ihres zwei- bis dreijährigen Lebens. Die Bohrmuschel ist ein Zwitter und wechselt mehrfach ihr Geschlecht. Sie erzeugt mehrere Millionen Eier pro Jahr. Das erklärt auch die verheerende Wirkung eines Bohrmuschelbefalls.

Schon die alten Ägypter sollen ihre Schiffe mit einem speziellen Anstrich gegen den Bohrmuschelbefall geschützt haben. Nach Logbuchaufzeichnungen waren auch die Schiffe des Christoph Columbus einer Bohrmuschelinvasion ausgesetzt. Man begann die Schiffsrümpfe mit Blei- oder Kupferplatten zu beschlagen. Allerdings konnte nur eine, zwischen Metallbeschlag und Holzrumpf gelegte, Zwischenschicht aus

geteerten Tierhaaren oder Teerfilz die Larven vor dem Eindringen in das Holz schützen. Kleinste Öffnungen an den Metallplattenüberlappungen oder an den Nagellöchern lassen hingegen die Larven hindurch.



Die Wurmhaut wird angenagelt

Auch der Holzrumpf der „LISA von LÜBECK“ ist nach dieser nun seit Jahrhunderten bewährten Technik im Unterwasserbereich geschützt. Nachdem das Holz mit Bitumen versiegelt wurde, früher wäre wahrscheinlich Wurzelteer verwendet worden, haben die Handwerker der Hanseschiff-Werft eine Lage Teerfilz aufgenagelt. Auf diese wurde eine 0,7 bis 0,8 Millimeter starke Kupferbeplattung aufgebracht. Das Kupfer sollte durch seine toxische Wirkung gleichzeitig den Bewuchs verhindern. Im Laufe der ersten Jahre im Wasser hat sich die bewuchshemmende

Wirkung des Kupfers jedoch als zu gering erwiesen. Seit zwei Jahren ist das komplette Unterwasserschiff zusätzlich mit Antifoulingfarbe versehen.

Eine früher weit verbreitete Methode den hölzernen Rumpf zu schützen, war die sogenannte Spikerhaut. Hier wurde über die aus hartem Holz, z. B. Eiche oder Teak, bestehende Außenhaut eine Lage Nadelholz aufgenagelt. Dieses relativ weiche Holz wurde „geopfert“. Man ging davon aus, dass die Bohrmuschel den Weg des geringsten Widerstandes nimmt und nur im Nadelholz ihre Gänge bohrt. War die Spikerhaut durchlöchert, konnte sie relativ einfach ausgetauscht werden ohne, dass das Schiff Schaden nahm.

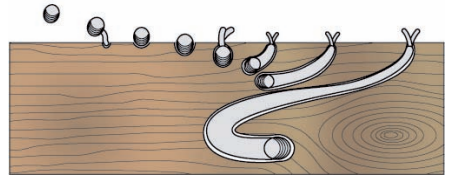


zerfressenes Holz (Quelle: wikipedia, Marcela)

Während der Schutz von Holzschiffen gegen die „Teredo nautilus“ gut realisierbar ist, ist das bei den unzähligen hölzernen Wasserbauwerken wesentlich aufwendiger. In unregelmäßigen Abständen auftretende Epidemien verursachen immense Schäden. So wurde in den 1970er Jahren in kurzer Zeit die Seebücke von Timmendorfer Strand durch Bohrmuschelbefall zerstört. Vor ca. zehn Jahren wurden die Travemünder Anlegebrücken und Steganlagen durch die Muschel schwer geschädigt. Die „Teredo nautilus“ eroberte die Trave bis zur damaligen Herrenbrücke. Ab dort war der Salzgehalt des Wassers zu gering für die Fortpflanzung und das Überleben der Muschel.

Seewärtig konnte die Bohrmuschel bis zur Insel Hiddensee vordringen. Auch auf der Ostsee nimmt der Salzgehalt des Wassers, je

weiter man nach Osten kommt, ab. An Mecklenburgs Küsten und vor der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst hat die „Teredo nautilus“ ganze Arbeit geleistet. Tausende nach der „Wende“ gerammte Buhnen vielen dem Schädling während der Epidemie vor einem Jahrzehnt zum Opfer. Die Schleswig-Holsteinischen Wasserbauer befürchteten damals massenhaftes Eindringen der Bohrmuschel in den Nord-Ostsee-Kanal durch die Holtener Schleusen. Hunderte hölzerner Duckdalben in den Weichen des Kanals wären gefährdet. Bis heute hält sich hier der Befall jedoch zum Glück in Grenzen. Doch auch so beziffert das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) den seit 1993 entstandenen Schaden an der deutschen Ostseeküste auf mehr als 50 Millionen Euro.



Entwicklungsstadien der Teredo nautilus (Quelle: wikipedia, flingeflung)

Die Verbreitung der „Teredo nautilus“ vor 500 Jahren ist der Anfang einer Reihe von negativen Begleiterscheinungen und ökologischen Veränderungen durch den weltweiten Handel. Die Schäden, die unerwünschte Lebewesen der Fischerei und dem Ökosystem zufügen, sind immens. Heute wandern die „blinden Passagiere“ nicht mehr in den Rümpfen hölzerner Schiffe über die Weltmeere. 12 Milliarden Tonnen Ballastwasser, die jährlich über See bewegt werden, sorgen bei Bohrwürmern, Krebsen und anderen Kleintieren für viel bessere Transport- und Verbreitungsbedingungen. Denen schiebt die International Maritime Organisation (IMO) einen Riegel vor. Ab 2016 müssen alle neugebauten Schiffe mit Kläranlagen für das Ballastwasser ausgestattet sein.

Neue Mitglieder – Herzlich willkommen

Wir begrüßen ganz herzlich folgende Personen als neue Mitglieder in unserem Verein:

681	Fabian-Eicke Labes	686	Klaus Schulz
682	Dr. Dietrich Schröter	687	Heidelore Seiboth-Meißner
683	Euro-Masten GmbH	688	Klaus M. Kobs
684	Dagmar Ulbricht	689	Sven Habecker
685	Denise Ißberner		

Die Finanzverwalter haben folgende Bitte an die Mitglieder:

Sollten sich bei Ihnen Konten- oder Adressänderungen ergeben, teilen Sie uns diese bitte per Post, telefonisch oder per E-Mail mit.

Legende zum Lageplan auf der Rückseite

- | | |
|--|---|
| 1) Der " Blaue Turm " | Standort: Ecke An der Untertrave / Beckergrube |
| 2) Die Kapelle " Maria zum Stegel " | Standort: Ecke Mengstraße / Schlüsselbuden |
| 3) Das " Innere Holstentor " | Standort: Ecke Holstenstraße / An der Obertrave |
| 4) Das " Äußere Holstentor " | Standort: Vor dem Platz der Holstentorhalle |
| 5) Das " Zweite äußere Holstentor " | Standort: Ecke Possahlstraße / Holstentorplatz |
| 6) Das " Innere Mühlentor " | Standort: Mühlenstraße / An der Mauer |
| 7) Das " Mittlere Mühlentor " | Standort: Gegenüber dem Kinopalast "Stadhalle" |
| 8) Das " Äußere Mühlentor " | Standort: Rechte Stadtseite der Mühlentorbrücke |
| 9) Das " Mittlere Burgtor " | Standort: Linke Stadtseite der Burgtorbrücke |
| 10) Das " Äußere Burgtor " | Standort: Linke Außenseite der Burgtorbrücke |
| 11) Die " St. Annen-Kirche " | Standort: Eingangsbereich im St. Annen-Museum |
| 12) Die " Burgkirche " | Standort: Am Eingang des Forums Burgkloster |
| 13) Hanseschiff-Werft:
Kraweel "Lisa von Lübeck"
Schleppbarkasse "SW-2" | Standort: Nördliche Wallhalbinsel |
| 14) Brückenhaus / Peter Rehder-Haus | Standort: Rechte Außenseite Drehbrücke |

Aufnahme-Antrag

An die
**Gesellschaft Weltkulturgut
Hansestadt Lübeck** (gemeinnützig) e.V.
Willy-Brandt-Allee 19
23554 LÜBECK

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

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

Name _____ Vorname _____

geb. am _____ Beruf _____

als Körperschaftliches Mitglied (Jahresbeitrag € 110,-)

Firma / Verein* _____

Branche _____ Ansprechpartner _____

Anschrift

Straße, Hausnummer _____

PLZ _____ Wohnort _____

Rufnummer privat _____ dienstlich _____

E-Mail _____

Datum _____

Unterschrift

* nichtzutreffendes streichen

