

# Blick-Punkte



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

---



## *Der alte Hansehafen*

**Barkasse SW 2, ein Projekt des Vereins**  
**Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V.**



***Individuelle Barkassenfahrten***

um Lübeck und in angrenzende Gewässer wie z. B. in den Elbe-Lübeck-Kanal mit Schleuse, in die Trave Richtung Hamberge oder in Richtung Travemünde.

Nähere Informationen im Werftbüro

April bis September Dienstag – Donnerstag von 9:00 bis 13:00 Uhr  
Telefon Nr. 0451-798 27 40

Anmeldungen

direkt beim Projektleiter Barkasse, Herrn Wolfgang Hohlwein,  
Telefon Nr. 0451-89 73 774  
Mobil: 0152-52 76 17 76

Impressum: **Blick-Punkte**

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

**Redaktion und Satz:** Heike Schmarje

**Redaktionsmitgl.:** Christa Adam, Hans Heuer

**Anzeigen:** Heino Schmarje

**Fotos:** H.-J. Wulff, H. Heuer

H. Schmarje

**Druck:** Buch- und Offsetdruckerei Taubert KG

## Zur Sache

Die Reparaturen an der Lisa von Lübeck sind in Svendborg auf der J. Ring-Andersen Werft im November 2013 erfolgreich abgeschlossen worden. Gleichzeitig konnten alle Arbeiten am Unterwasserschiff durchgeführt werden. Trotz der Kälte konnte die Lisa von Lübeck bei Starkwind (bis Bft.7) aus nördlichen Richtungen heil nach Lübeck gesegelt werden. Der Bericht von Hans Heuer in diesem Heft zeigt, dass das Schiff auch bei Starkwind sicher zu segeln ist. Die Werft von Ring-Andersen ist bemerkenswert. In der vierten Generation werden heute noch auf der Werft von der Familie Ring-Andersen hölzerne Schiffe repariert und gelegentlich größere Umbauten durchgeführt. Auf dem ehemaligen Schnürboden lagern dutzende von kunstvoll geschnitzten Namensschildern von auf der Werft und anderswo gebauten Schiffen neben Bergen von eisernen Mastbeschlägen, Ankerwinden und sonstigen Bauteilen. Es sieht wie Gerümpel aus, für Eigentümer historischer Segler aber ein Eldorado von Oldtimer Accessoires von hohem Wert, die sonst nur sehr schwerlich zu erwerben sind. Die Werft arbeitet vorzüglich und kostengünstig und ist daher sehr zu empfehlen.

Der Zahn der Zeit nagt an allen Holzschiffen, so auch an unserer Lisa von Lübeck. So musste ein neuer Fockmast gebaut werden und auch sonst einige Holzteile ersetzt werden, damit wir nunmehr wieder sicher in eine neue Saison starten können. Die Arbeiten an der Lisa von Lübeck konnten nur deshalb so erfolgreich durchgeführt werden, weil unsere Gesellschaft über eigene Werkstätten und Mitglieder verfügt, die hoch motiviert sind und herausragende Fachkenntnisse besitzen. Natürlich denkt man dabei an handwerkliche Fähigkeiten. Am Erfolg haben aber auch diejenigen großen Anteil, die organisieren und verwalten oder die Versorgung des leiblichen Wohles übernommen haben.

Das Zusammenspiel aller Akteure macht den Erfolg aus und daran sollen wir uns alle immer erinnern.

Natürlich bedürfen die bevorstehenden Hansetage besonderer Anstrengungen für uns alle. Ob es die Betreuung der Gastkoggen, die Ausrichtung der Plakatausstellung „Lübeck Königin der Hanse“, die wir Dank unseres Aeltermannes der Internationalen Koggen-Companie Dieter Wilhelmi durchführen können, oder die geplante „Seeschlacht“ die es gilt zu organisieren. Auch der mittelalterliche Markt auf der nördlichen Wallhalbinsel mit der Demonstration der Verladung von Gütern von Land in die Lisa von Lübeck, oder von Bord an Land, erfordern erhebliche Vorbereitungen.

Zu den Hansetagen werden viele Gäste erwartet. Lübeck wird sich daher von seiner interessantesten Seite zeigen wollen. Für uns und auch für die Stadt steht das Koggentreffen natürlich im Mittelpunkt, sind doch die Schiffe die augenfälligsten Boten der Hanse. Auf ihren Liegeplätzen am Behnkai (benannt nach dem Lübecker Senator und Bürgermeister Dr. jur. Heinrich Theodor Behn 1816-1906) sind diese für die Besucher besonders dekorativ wahrzunehmen und wir hoffen, dass viele Gäste uns auf der Wallhalbinsel besuchen werden. Wir haben aber neben den Schiffen der Hansezeit auch unsere Vitrinen mit den Modellen vergangener Stadttore, Türmen und Kirchen den Gästen zu bieten, denn die Geschichte unserer Stadt ist nicht nur durch die Zeit der Hanse geprägt, sondern auch durch die frühe Neuzeit bis hin zu unseren Tagen. Daher haben wir eine Publikation mit dem Namen „Weltkulturgut Lübeck in Modellen“ vorbereitet, die dieses Projekt würdigt. Wir hoffen sehr, dass dieses Buch lebhaftes Interesse findet.

Bei aller Mühe freuen wir uns aber auch auf erlebnisreiche Tage und wünschen uns natürlich auch schönes Wetter, damit wir unbeschwert feiern können.

# Werftzeit in Svendborg vom 21. 10. 2013 bis 24. 11. 2013

## Fahrt zur Reparaturwerft in Svendborg

Allen Beteiligten saß noch die Kollision der Lisa mit der Viermastbark „SEDOV“ auf der Reede von Den Helder im Nacken, aber jetzt sollte der Schaden ja endgültig in Svendborg auf der Ring-Andersen Weft behoben werden.

Vor dieser Fahrt nach Dänemark wurden bereits notdürftige Reparaturen mit eigenen Mitteln von unseren tatkräftigen Mitgliedern in Lübeck ausgeführt, damit die gebuchten Reisen bis zum Ende der Saison durchgeführt werden konnten. - Der Werftplatz war rechtzeitig zum 21. Oktober gebucht.

Zwei Tage vor diesem Termin hatte die „Lisa“ noch eine Gästefahrt in Richtung Ostsee, somit keine Ausfälle durch die Kollision.

Am gleichen Abend wurde noch Holz für die Reparatur an Bord genommen und seefest gelascht. Gegen 19.00 Uhr verließen wir dann Lübeck für die Reise nach Svendborg. Der Himmel war bedeckt und es herrschten vier bis fünf Windstärken aus Südwest.

Der nächste Tag begann so, wie der letzte geendet hatte, der Wind drehte weiter über Süd nach Südwest und wir nutzten das Groß-Segel im Großen Belt für die nächsten sechs Stunden. Unter Segel lief die „Lisa“ fünf bis sechs Knoten, eine Freude für unsere Crew. Bald kam die gewaltige Brücke über den Belt in Sicht, sie verbindet Fünen mit Seeland. Vor der Brücke mussten wir Kurs ändern zum Langland Sund und südwärts fahren. Gegen 20.00 Uhr erreichten wir den Osteingang zum Svendborg-Sund. Wir waren rechtzeitig angekommen, denn bei Tagesanbruch sollten wir die Werft ansteuern und eindocken. Leider war das Dock noch nicht bereit die „Lisa“ aufzunehmen, wir konnten aber einlaufen und fanden einen Liegeplatz an einem Bootssteg in der Werftanlage.

Das Eindocken war auf den nächsten Tag verschoben – Am Dienstag verholten wir das

Schiff und kurz vor der Mittagszeit stand die „Lisa“ trocken im Dock.

*Hans Heuer*



## Werftzeit in Svendborg

Durch die Havarie mit der russischen Viermastbark Sedov bei Den Helder wurde für die „Lisa von Lübeck“ eine größere Reparatur auf einer Werft mit Schwimmdock nötig. Hierfür war die Skibsvaerft Ring Andersen in Svendborg die erste Adresse; wohl auch die einzige Adresse.

Die Werft besitzt ein Schwimmdock mit 1000 t Tragfähigkeit und ist im Holzschiffbau seit 1867 in Svendborg in der vierten Generation tätig. Die fünfte Generation ist am heranwachsen.

Für die Reparatur waren ca. vier Wochen angesetzt. Sie wurde von dänischen Handwerkern der Werft ausgeführt und von unserem Bootsbaumeister Heino Schmarje begleitet. Unsere provisorische Reparatur vom Sommer wurde

demontiert, das Vorderkastell gerichtet. Dann folgte die endgültige Reparatur mit neuen Eichen- und Lerchenhölzern. Die Reling und die Doggen wurden erneuert, Decksbalken und Decksteile ausgewechselt, ebenso die Front und Seitenteile des Vorderkastells.

Zwei bis drei Handwerker waren im Einsatz, die sich ihre gute Laune nicht durch das schlechte Wetter verderben ließen. Von 24 Arbeitstagen waren 12 Tage verregnet. Das provisorische Zelt über dem Vorderkastell mussten wir mehrfach vom Wasser befreien und immer wieder festbinden.

Die Tagestemperaturen gingen während der Reparaturzeit langsam von 12°C gegen 0°C zurück. Am 20.11. hatten wir morgens Eis auf dem Deck.

Am 28.10 kam der Orkan Christian angestürmt und auf der Lisa im Dock fühlten wir uns sicherer als an Land. In Svendborg wurden Dächer beschädigt und Dachverkleidungen sind auf die Straße gestürzt. Das Barometer fiel innerhalb von 2,5h von 982 mb auf 977 mb.



Die Tage auf der Werft waren nicht langweilig. Morgens um 6.45 Uhr heulte die Werftsirene und 5 min später waren die Handwerker an Bord. Ebenso heulte sie zum Frühstück, zum Mittag und um 15.00 Uhr zum Feierabend.

Die Besatzung der Lisa ist nach dem Eindocken noch 3 Tage an Bord geblieben. Das

Unterwasserschiff musste mit Antifouling gestrichen werden. Die Ankerkette wurde ausgelegt und neu markiert, die Außenkühler gereinigt und die Opferanoden ausgewechselt. Der Propeller und das Lager wurden kontrolliert und gemessen. Der Schiffstüv hatte sich zur Begutachtung angemeldet.

Nach den drei Tagen fuhren 11 Besatzungsmitglieder mit dem Zug nach Hause. Vor der Abreise hatte Max für uns Zurückgebliebenen noch einen schönen Lachs aus dem Svendborger Hafen geangelt. Heino Schmarje, Horst Flemming, Hans-Jürgen Wulff und der Lachs sind auf der Lisa geblieben. Den Lachs hat Heino uns abends mit Bratkartoffeln zubereitet - lecker. - In den vier Wochen haben wir auf der Lisa gearbeitet, gewohnt, geschlafen und uns gegenseitig bekocht. Wir haben gemalt und kalfatert und anstehende Reparaturen ausgeführt.

Die Lisa lag von der Stadt aus gut sichtbar im Dock. Die örtliche Zeitung hatte uns gleich am Anfang besucht und einen doppelseitigen Artikel über die Lisa geschrieben.

Eines Morgens hörten wir Kinderstimmen auf dem Dock. Eine Schulklasse, 4. Schuljahr mit Lehrern und einem Schriftsteller besuchten uns. Sie waren mit Schreibzeug und Fotohandys ausgerüstet. Wir wurden gefragt, ob die Kinder auf das Schiff gehen dürfen und sich einmal umsehen könnten, aber nur wenn sie nicht stören. Die Lisa wurde erobert und wir wurden ausgefragt. Am Ende fragte der Schriftsteller ob er an den nächsten Tagen noch mit anderen Klassen kommen dürfte.

Daraufhin hatten wir an den folgenden sechs Tagen jeden morgen um 10.00 Uhr Schülerbesuch. Die nächsten Klassen nahmen wir mit in den Laderaum. Dort standen wir dann Rede und Antwort zu Fragen der Schüler:

- wofür benutzt ihr die Kanonen;
- habt ihr auch Heimweh?
- wie viel Besatzung seid ihr an Bord
- wo fahrt ihr überall hin?

Ein Schüler wollte den Maschinenraum sehen, er war Fachmann, denn sein Vater fährt als Chief auf dem größten Containerschiff der Welt – Maersk-Reederei. Es hat uns viel Spaß gemacht mit den Kindern.



Der Schriftsteller Preben Dahl, ein dänischer Kinderbuchautor schrieb uns nach seinen Besuchen auf der Lisa folgende Mail:

*Während meiner Schriftsteller-Schule für Kinder des vierten Jahrganges in Svendborg und Umgebung, besuchten wir täglich die alte und historische Schiffsbau-Anlage am Hafen in Svendborg. Dabei hatten wir - sowohl Schüler wie Lehrer - dass außerordentliche Glück die „Lisa von Lübeck“ besuchen zu dürfen. Der Besuch wurde später am selben Tag dafür gebraucht, fantasievolle Geschichten zu schreiben. Der Besuch galt daher, die Kinder zu lehren, dass die Realität als hervorragende Kulisse für erstaunliche Geschichten gelten kann. Ich kann mich nicht genug dafür bedanken, dass ich die Gelegenheit hatte, die „Lisa von Lübeck“ zu besuchen.*

Das schönste für die Kinder (auch für uns) war aber das alte Büro der Werft, denn dort stand ein großes Bonbonglas mit Haribokonfekt und jedes Kind durfte sich 4 Stück Konfekt aus dem Glas nehmen. Ich hatte auch hin und wieder im Büro zu tun und dort die Begebenheit erfahren - es waren leckere dänische Haribos!!!

Die Werft gehört fest zum Svendborger Stadtbild und Leben. Die alten Segler prägen das

Hafenbild. Während unserer Zeit lagen auf der großen Slipanlage der Dreimast Bramsegel-schoner „ACTIV“, der auf eine Arktisreise vorbereitet wurde. Auf der kleinen Slipanlage wurde die BESSY-ELLEN aus Plymouth wieder instand gesetzt, siehe Bessy-Ellen.com.

Die Werft wird von ca. 16 Schiffen auch als Winterlager genutzt, denn der Svendborgsund ist im Winter eisfrei und die Besatzungen können ihre Schiffe jederzeit kontrollieren.

Das Besondere an der Werft ist, das es ein fest eingezäuntes Areal ist und die Tür am Haupteingang nicht verschlossen ist. So kann jeder zu seinem Schiff. Am Wochenende kamen aber auch Spaziergänger auf die Werft und wollten sich die Lisa mal aus der Nähe anschauen.

Sie ist doch ein besonderes (einzigartiges) Schiff.

*Hans-Jürgen Wulff*

### **Heimreise der „Lisa von Lübeck“**

Nun hatte sich die „Lisa“ bereits einen Monat zur Reparatur in Svendborg aufgehalten. Die Reparaturen sind zu unserer Zufriedenheit von der Ring-Andersen Werft ausgeführt worden. Jetzt wurde es Zeit, die „Lisa“ wieder in ihren Heimathafen zu holen.

So brach die Fahr-Crew am 23. November 2013 von Lübeck mit der Bahn zur Reise nach Svendborg auf und erreichte ihr Ziel am Nachmittag. - Da die Werft am Sonntag nicht arbeitet, entschieden wir uns zur sofortigen Ausdockung. Die wichtigsten Aggregate und Seeventile wurden überprüft und man begann mit dem Fluten des Docks. Zügig versank das Dock und kurz nach 16.00 Uhr schwamm die „Lisa“ wieder auf dem eigenen Kiel. Während der nächsten Stunden des Tages lag das Schiff längsseits an einem Werftsteg, denn am Sonntag sollte die Heimreise beginnen.

Am Sonntag, 24. November, begann der Tag für unsere 13-köpfige Crew früh morgens um 06:00 Uhr. Das Schiff manövrierte aus dem engen Hafengebunden und glitt aus dem Svendborg Sund zurück in den Langeland Sund. Es war sehr frisch, angesagt waren vier bis fünf Windstärken aus nördlichen Richtungen mit zunehmender Tendenz. Uns erfreute ein blauer Himmel, aber es war a....-kalt.

Über das Knobberdyb gelangten wir in den Großen Belt und fuhren dann südwärts. Da wir nun achterlichen Wind hatten, entschieden wir diesen zu nutzen und setzten das Groß-Segel. Mit rasanter Fahrt von etwa acht Knoten durchpflügte die „Lisa“ die See. Herrlich !!!! Alle Crewmitglieder sind hin und her gerissen, nehmen diese Heimreise als Motivation mit für die nächste Saison 2014. Herrlich !!!

Bei Einbruch der Dunkelheit und gleichzeitiger Kursänderung bergen wir das Groß-Segel. Das letzte Ende der Reise geht mit Motorkraft an Fehmarn vorbei in Richtung Travemünde. Um Mitternacht passiert die „Lisa“ die Nordermole. Ein einsamer Radfahrer auf der Promenade entpuppte sich als unseren Vor-

sitzenden Eike Lehmann, der die „Lisa“ am Ostpreußen-Kai festmachte. Die Nacht verbringen wir dort, da die Eric-Warburg-Brücke erst um 09:30 Uhr wieder geöffnet wird.

Am Liegeplatz wird das Schiff von vielen Mitgliedern freudig im Heimathafen begrüßt. Diese Heimreise wird für etliche aktive Mannschaftsmitglieder eines von vielen „High Lights“ des Jahres 2013 gewesen sein.

Vielen Dank an Alle, die mit uns gefahren sind.

*Hans Heuer*



Du musst Dich zu sehr vielen Dingen, willst Du sie tun, geradezu zwingen! Trotzdem wirkt das - was Dir gelungen - oft zwingend leicht und ungezwungen.

*Heinz Erhard*



## BESTATTUNGS-VORSORGE

**schäfer & co**  
Bestattungsgesellschaft

23552 Lübeck · Balauerfohr 9  
Tel. 79 81 00 · Fax 7 27 77  
[www.schaefer-co.de](http://www.schaefer-co.de)



BESTATTER  
VOM HANDWERK GEPRÜFT

# Holzschiffbau in der Hansestadt Lübeck, Teil 2

## Die Hafensituation um die Mitte des 19. Jahrhunderts in Lübeck

Die Lastadie lag auf dem altstadtseitigen Ufer der Wallhalbinsel, zwischen dem Holstentor und der Spitze – dem Aussichtspunkt „Bellevue“ (eine frühere Bastion) – in etwa auf Höhe des Burgtores. In der Gegenwart hat die **LISA VON LÜBECK** dort ihren Liegeplatz.

Die Schiffbauplätze auf der Lastadie, wurden meist an mehrere Schiffszimmermeister vergeben (verpachtet). Zudem befanden sich dort auch Werkstätten wie die **Wrackbude**, der **Sägehof**, das **Gießhaus** (um Glocken und Geschütze gießen zu können). Weiter die liegende **Dröge** zum Trocknen der Schiffstau, später ein Arsenal für Schiffbaumaterialien, sowie der **Therhof** (Teerhof) zur Herstellung von Teer.

Anzunehmen ist wohl auch, dass der **Bragheplatz** zum Kalfatern der Schiffe sich auf der Wallhalbinsel befand. Sie alle verschwanden mit dem Abbruch der Festungsanlagen auf der Wallhalbinsel. Der Teerhof wurde verlegt. Die wesentlichen Veränderungen des Lübecker Hafens waren dann im 19. Jahrhundert:

Bau der Eisenbahnanlagen (1850 – 1854) auf der Wallhalbinsel beim Holstentor, durch Eisenbahn-Baudirektor **SCHEFFER**.

Parallel dazu wurde 1848 nach Plänen von **Eduard MÜLLER** die 1. Travencorrection des Trave-Laufes, Verbreiterung der Hafeneinfahrt auf 50 m, Erhöhung der Fahrwassertiefe auf 14 Fuß (~ 4,2 m) und Bau des Holz- und T(h)eerhof-Hafens (Wallhafen/Roddenkoppel), eingeleitet. Müllers Nachfolger, Wasserbaudirektor Dr. **Julius KRIEG** übernahm diese Pläne und setzte sie als 2. Travencorrection (1866 – 1874) fort.

Die umfangreichste Neugestaltung des Lübecker Hafens erfolgte durch **Peter REHDER**.

Auf seinen Plänen beruht im Großen und Ganzen die derzeitige Hafenstruktur.

Ungeachtet der mit diesen Arbeiten verbundenen strukturellen Umwälzungen im Lübecker Hafen, blieb der Bau eines hölzernen (See-) Schiffes – hier bis 1882 – ein wesentliches Gewerbe auf der Wallhalbinsel.

Heute erinnert an die frühere Lastadie nur noch eine kurze (Verbindungs-)Straße, von der Willy Brandt Allee zur Drehbrücke.

## Der Beginn des Baus hölzerner Dampfschiffe in Lübeck 1838 bis zu dessen Ende 1869

Nach 1838 entstand auf der Werft von **Claus Joachim** der erste hölzerne (Fluß-)Dampfer Lübecks – der Raddampfer **MERCUR** (32 CL ≈ 92 Tonnen) – für die hiesige „Traven Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ und deren Verkehr auf der Trave von Lübeck nach Travemünde und retour.



*Lübecker Passagierdampfer – offensichtlich die Mercur – 1839 auf der Trave.*

*Lübecker Passagierdampfer  
– offensichtlich die MERCUR – 1839,  
wie es im Untertitel der Abbildung heißt.*

Die bekanntesten, größten und berühmtesten Lübecker Holzschiffsbauer waren die von **Johann Hinrich MEYER** und sein Sohn, **Hans Jacob Albrecht MEYER**.

Vater und Sohn verfügten auf der Lastadie über 5 Schiffbauplätze. Auf einen dieser Plätze



lief am 28.7. 1840 das erste in Lübeck erbaute (See-)Dampfschiff, der hölzerne Raddampfer **GAUTHIOD**, vom Stapel.



**Johann Hinrich Meyer**

© Fotoarchiv der Hansestadt Lübeck  
St. Annen Museum.

Er war für die Stockholmer Reederei Schön & Co. bestimmt und ein regelmäßiger Gast in Lübeck. Deren Spuren sich, soweit bekannt, in den 1860er Jahren in den Stockholmer Schären verlieren.



Die **GAUTHIOD**, einlaufend in Travemünde.  
(links der alte Travemünder Leuchtturm).

Technische Daten laut Wette-Protokoll im Archiv der Hansestadt (AHL): Länge zw. Steven

über dem Verdeck 151 Fuß (= 46,03 m) / Größte Breite über dem Verdeck 25 Fuß, 10 Zoll (= 7,87 m) / Tiefe unter dem niedrigsten Balken 14 Fuß, 1 Zoll (= 4,29 m) / Tragfähigkeit 159,25 CL ~ 461,9 Tonnen / Baumaterial: Holz, im Unterwasserbereich gekupfert. Antrieb 2 Dampfmaschinen mit 2 x 70 PS / Hersteller: Nyköpings Mekaniske Verkstad, Nyköping (Schweden).

Das 19. Jahrhundert zeichnete sich durch die beginnenden großen Umwälzungen, von handwerklicher zur industriellen Fertigung aus. Aus technikkgeschichtlicher Sicht stellt sich somit die **GAUTHIOD**, als das erste in Lübeck erbaute Seeschiff dar, in welchem diese Neuerungen Eingang fanden. Ein weiterer Höhepunkt für die sogenannte **MEYER WERFT**, stellte der Stapellauf des ebenfalls hölzernen (Schrauben-)Dampfschiffes **THAMES**, für die noch heute existierende Hamburger Reederei Rob. M. SLOMAN, am 25.5.1847 dar. Sie wird als der erste, in Deutschland für eine deutsche Reederei gebaute Seedampfer für die Fahrt auf dem Nordatlantik bezeichnet.

Schließlich wurde 1857 bei **MEYER** die Freigate **PALMERSTON**, für den Liverpooler Reederei Sinley Cambell & Co, erbaut. Mit 671 CL ( $\approx$  2900 Tonnen) vermessen, gilt sie als das größte in Lübeck erbaute hölzerne Seeschiff. Schließlich soll nicht unerwähnt bleiben, dass **Johann Jacob STEFFEN** zwei hölzerne Frachtdampfer – **GERMANIA** (272 BRT), 1867 für H. J. Damm in Lübeck und 1869 die **SIRIUS** (352 BRT) für die Lübecker Hanseatische Dampfschiffahrtsgesellschaft gezimmert hat.

### Die Übergangszeit vom Holz- zum Eisenschiffbau in Lübeck

Am Ende des 19. Jahrhunderts, waren von den einstmals renommierten Lübecker (Holz-) Schiffswerften, wie die des aus Pommern stammenden **Matthias Jacob LANGMANN** [1771–1839], tätig von 1809 bis zu seinem Tod 1839, sowie seinem Sohn und Nachfol-

ger **Johann Simon Heinrich LANGMANN** [1812 – 1849], tätig von 1840 bis 1849, sowie Johann **Peter HEITMANN** [19. 8. 1829 – 30. 4. 1898], seit 1855 Schiffbaumeister, bis 1873 tätig. Weiterhin die erwähnten Schiffszimmerer **Johann Hinrich MEYER** [3. 2. 1761 – 26. 7. 1850], tätig von 1795 bis zu seinem Tod sowie seinem Sohn und **Hermann Peter STEFFEN** [5. 7. 1800 – 13. 3. 1868], tätig bis 1868, sowie seinem Sohn und Nachfolger **Johann Jacob Heinrich STEFFEN** [geb. 2. 7. 1840] seit 27. 11. 1867 Schiffszimmermeister, tätig bis 1887 und **Theodor Hellmuth EVERS** [1825 – 1904], tätig von 1853 bis 1872, sowie seinem Sohn und Nachfolger **Georg EVERS** [geb. 1859], tätig von 1872 bis 1893.



*Holzschiffbau um 1870<sup>1</sup> in Lübeck*

Im Falle von Vater und Sohn **LANGMANN**, sind die vorrangigen Gründe im frühen Tod (1849) seines Sohn und Nachfolgers zu suchen. Seine anderen Brüder schieden vermutlich infolge mangelnder Qualifikation aus, denn sie waren zwar Schiffszimmerleute, jedoch keine Meister.

Nach dem Tod von **Hans Jacob Albrecht MEYER** (1877), kaufte **Henry KOCH** [18. 4. 1832 – 1. 12. 1888] 1878 die Werft, um sie still-

zulegen. Den „Lübeckischen Blättern“ (1878) nach, sah er nämlich für den Holzschiffbau keine Zukunft mehr. Doch bereits im gleichen Monat verkaufte **KOCH** sie weiter und zwar, mit einem kleinen Abschlag, an die Hansestadt Lübeck. Ob **MEYERs** einziger Sohn, der Schiffszimmermeister **Jacob MEYER** [22. 7. 1832 – 19. 11. 1910] damit in einem Zusammenhang steht, ist ebenso unbekannt. **Herman Peter STEFFENs** Sohn **Jacob Johann Heinrich**, welcher seit 1867 Schiffszimmermeister war, lieferte 1887 das letzte dort erbaute Schiff, die Bark **J. J. STEFFEN** ab. Bislang gilt sie als das letzte in Lübeck erbaute hölzerne Seeschiff.

Der Übergang vom Holzschiffbau zum Eisen-schiffbau vollzog sich an Nord- und Ostsee schnell und radikal, so auch in Lübeck.

Die Beschaffung von Maschinen und geeignetem Personal erforderte hohen Kapitaleinsatz, den die relativ kleinen Holzschiffswerften nicht darstellen konnten. Nur die **EVERS'sche** Werft hat vier eiserne Schiffe gebaut und zwar den Dampfer **DORA** (Baujahr 1890), die Dampfer **THEMIS** und **ZOPOT** (beide Baujahr 1891), sowie die Bark **AMAZONE** (Baujahr 1892). Im damaligen Lübeck, ist es der einzig nachweisbare Versuch einer reinen Holzschiffwerft, sich im Bau eiserner/stählerner Schiffe etablieren zu wollen. Welcher scheinbar wohl nur recht halbherzig betrieben wurde, denn **EVERS** stellte 1893 seinen Werftbetrieb unter merkwürdigen Begleitumständen ein. Offensichtlich weil der lübeckische Staat bereits 1886 das nur in Erbpacht überlassene Werftgelände der damaligen **LÜBECK-BÜCHENER-EISENBAHN-GESELLSCHAFT (LBE)** versprochen hatte. Anscheinend geschah dieses, ohne **EVERS** davon in Kenntnis zu setzen. Es ist daher nicht ganz abwegig anzunehmen, dass der damalige Inhaber der **EVERS'schen** Werft (**Georg EVERS**) daraufhin verdrossen entmutigt, seine „Schiffbaustelle“ an die Stadt veräußerte.

<sup>1</sup> Pietsch, U.: Die Lübecker Seeschifffahrt vom Mittelalter bis zur Neuzeit, Museum für Kunst und Kulturgeschichte der Hansestadt Lübeck, 1982.

## Zusammenfassung

Als gesichert erscheint es, dass die letzten Lübecker Holzschiffbauwerften aus der Zeit des Wandels vom Holzschiffbau zu dem aus Eisen/Stahl, letztlich am strukturellen und technologischen Wandel von der handwerklichen zur industriellen Produktion von Seeschiffen scheiterten.

Zu ihnen sollten auch einmal die Eisen-/Stahlschiffswerften zählen, wie wir heute wissen. Die Gründung der **SCHIFFSWERFT VON HENRY KOCH AG** (1882) war für Lübeck von besonderer Bedeutung. Stellte sie doch das erste eiserne Seeschiff her und markierte damit in Lübeck das endgültige Ende des Baus hölzerner Seeschiffe, d.h. den Beginn des industriellen Schiffbaus, zumal es dem Lübecker Hermann Blohm nicht gelungen war trotz seines Vaters in Lübeck eine Werft aufzubauen, was ihm bekanntlich erst mit Ernst Voss in Hamburg 1878 gelang.

In diesem Zusammenhang muss auch an die 1873 ebenfalls am Rande der Altstadt gegründete **LÜBECKER MASCHINEN-BAUGESELLSCHAFT (LMG)** erwähnt werden, welche zwar ebenfalls Seeschiffe gebaut hat, jedoch nicht nur eine Seeschiffswerft im eigentlichen Sinne, sondern auch eine bedeutende Maschinenfabrik. Deren Schiff- und Schwimmbaggerbau jedoch 1987 endete.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass es in der Hansestadt Lübeck, keinen „nach-

haltigen“ Übergang vom Bau hölzerner, auf eiserne/stählerne Schiffe gab.

Abschließend soll nicht unerwähnt bleiben, dass es dennoch Anfang des 20. Jahrhunderts Bemühungen gab, in dessen Folge Lübeck wohl zu einem großen überregionalen Werftenstandort aufgestiegen wäre. Eine Reihe gut dokumentierter, jedoch erfolglos gebliebener Projekte, belegen dieses. Eines davon in **Dänischburg** (etwa dort wo **IKEA** liegt), die **HAHN-Werft** (1903) und die **SCHADE-U-Boot-Werft** (1908), beide auf einem nicht näher lokalisierbaren Grundstück an der Trave. Die **DOUGLAS-Werft** (1915 – 1916) auf der Herreninsel, die **TRAVE-SCHIFFBAUGESELLSCHAFT** (1917 – 1918) am **Kattegatt** bei Gothmund und die **TRITONWERKE AG** (1917 – 1926) ebenfalls auf der **Herreninsel**.

In jener Zeit dachte man auch bei der **KOCH'schen Werft** über eine Verlagerung des Betriebes, an den heutigen **Schlutuper** „Papier-Kai“ nach – ohne Erfolg.

Dennoch sollte, mitten im Ersten Weltkrieg, die spätere **FLENDER WERFT AG** (1917 – 2002) Realität werden.

*Dipl. Ing. Heinz Haaker*

*Dieser Artikel ist eine Zusammenfassung eines umfangreicheren Manuskripts des Autors*

**BUCH- UND**

**OFFSETDRUCKEREI**

**DIGITALDRUCK**

**GROSSFORMATDRUCK**

**BANNERDRUCK**

**LAYOUT & SATZ**

**PAPIERVERARBEITUNG**

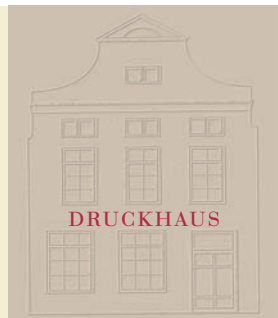
**T<sub>D</sub>**  
**TAUBERT**<sup>KG</sup>

23552 Lübeck - Dankwartsgrube 13

Tel. 0451/7 71 82

Fax 0451/70 68 15

[info@druckerei-taubert.com](mailto:info@druckerei-taubert.com)



# *Catering* LENSCHOW

GROSSKÜCHE · ESSEN-SERVICE

Wir kochen für jung und alt, für jeden Anlass.  
Für Kitas, Schulen, Kirchengemeinden und  
soziale Einrichtungen.

Selbstverständlich kocht unsere Gourmetküche  
auch für Ihre besondere Feier,  
z.B. Kindtaufe, Konfirmationen,  
Geburtstagsfeier, Hochzeitsfeier, Jubiläen oder  
Betriebsfeiern jeglicher Art.

Unsere Küche kocht auch für Ihre Feier an  
Sonn- und Feiertagen.

Lassen Sie sich von unserem  
Catering Lenschow-Team gerne beraten,  
oder informieren Sie sich  
auf unserer Homepage.

**Ringstraße 24 | 23923 Selmsdorf-Schlutup**  
**Tel.: 03 88 23 / 539 90 | Fax: 03 88 23 / 53 99 29**  
**[www.lenschow-catering.de](http://www.lenschow-catering.de)**

# Was war los im Verein?

## Das Jahresessen einmal ganz anders

Das Jahresessen fand 2013 später als in den Jahren zuvor statt und zwar erst nach der Rückkehr der „Lisa“ aus Svendborg.

Die Firma Gottschi wollte sich für die gute Zusammenarbeit bedanken und stellte uns die geschmackvoll dekorierten Räumlichkeiten im Dornröschen zur Verfügung, servierte uns ein preisgünstiges leckeres Essen und kostenfreie Getränke.

Auch für Unterhaltung war gesorgt. Herr Senf, Vorsitzender der Hanse-Sail, brachte eine Musikerin mit, die zur Gitarre maritime Lieder sang. Ein Zauberkünstler begeisterte die 110 anwesenden Gäste mit seinem Programm. Zum Abschied des Abends brachten viele Gäste zum Ausdruck, wie sehr ihnen der Abend gefallen hat.

## Neuer Fockmast für die Lisa

Der Fockmast musste erneuert werden, weil er in den Decksdurchbrüchen angegriffen war. Als die „Lisa“ nach der Reparatur aus Svendborg zurückkam, wurde der defekte Mast mit einem Kran vom Schiff gehoben, das bedeutete ein Jahr Weihnachtsbeleuchtung ohne Fockmast.

Einen Mast zu erneuern ist eine langwierige Angelegenheit. Zwischen Baum kaufen, Wasserleigezeit, trocknen und verarbeiten vergehen fast zwei Jahre. Der über zwei Tonnen schwere Mast wurde von fleißigen Vereinsmitgliedern und der Jugendbauhütte angefertigt. Es war interessant zu sehen, mit welchem Eifer die Jugendlichen der Bauhütte (auch Mädchen) den Stamm rund hobelten und mit lackierten.

Der Mastring wurde abgenommen, darunter liegende angegriffene Decksplanken und eine Lukenschlinge erneuert, eine aufwändige Angelegenheit.

**Die Barkasse** wurde für dringende Überholungsarbeiten in diesem Winter an Land

gestellt. Nicht nur der Unterbodenschutz (Antifouling) musste dringend erneuert werden, da der Bewuchs schon sehr groß war, sondern auch die Außenhaut erhielt einen neuen Anstrich.

Die Landliegezeit konnte ebenfalls genutzt werden, um gefahrlos den durchgerosteten Auspuff zu tauschen. Diese Arbeiten erfolgten allesamt durch fleißige Vereinsmitglieder.

## Winterarbeiten für die Lisa

Ein Rohr der Feuerlöschleitung wurde neu verlegt, um die ÖlfILTER der Hauptmaschine besser zugänglich zu machen. Der wassergekühlte Borddurchlass vom Auspuff der Hauptmaschine wurde erneuert.

Ansonsten wurden jährlich wiederkehrende Arbeiten erledigt wie Polster abziehen und reinigen lassen, Fußboden im Laderaum lackieren, Rettungsinseln zur Wartung geben, Beiboot und Spieren lackieren. Jürgen Hansen, unser treuer Segelmacher, hat am Großsegel das obere Liek gelöst und auf der gegenüberliegenden Seite wieder angenäht, damit sich das Segel leichter anschlagen lässt. Ein Dank gilt all den fleißigen Helfern.

## Vorbereitungen auf die

### 34. Internationalen Hansetage vom 22. – 25. Mai 2014 in Lübeck

Ein großes Ereignis wirft seinen Schatten voraus. Die Bevölkerung der Hansestadt beteiligt sich daran, ein großes Fest zu feiern. Auch wir von der Gesellschaft sind seit August 2012 in zwei Arbeitsgruppen daran beteiligt und wollen mitgestalten.

Die maritime Arbeitsgruppe bereitet sich auf ein erneutes Koggentreffen vor, beginnend mit einer gemeinsamen Einlaufparade aller eingeladenen Koggen, sowie später einer „Seeschlacht“ im Burgtorhafen. Während der Hansetage stehen die Schiffe zur Mitfahrt von Lübeck nach See und zurück, als auch zur Besichtigung zur Verfügung.

Die Mitglieder der zweiten Arbeitsgruppe „Zeitreise“ gestalten auf dem ehemaligen Bau- platz der „Lisa von Lübeck“ einen mittelalter- lichen Markt. Ausgestattet mit Handwerkern und Spielgeräten für die Kinder und all denen, die jung geblieben sind. Auch für das leibliche Wohl unserer Gäste wird gesorgt werden. Unser „Lübsches Hansevolk“ trifft sich regel- mäßig auf der Werft, um mittelalterliche Ge- wänder herzustellen, denn alle Mitglieder sollten authentisch gewandet sein. – Für Stoff- spenden sind wir dankbar. –

Weiterhin wird unsere Barkasse SW 2 wäh- rend der Zeit der Hansetage für Rundfahrten und „Shuttle Service“ von der Stadt zur Wall- halbinsel im Einsatz sein.

Im Ausstellungsraum und auf der „Lisa“ wer- den kurzweilige Vorträge, mit Bezug auf die Hansezeit abgehalten.

Schautafeln ergänzen die Vorträge, diese wer- den auf dem Werftgelände aufgestellt.

Die Mitglieder sind eifrig dabei und warten voller Spannung auf die Eröffnung der Hanse- tage und hoffen auf ein gelungenes Fest, denn – *Unsere Stadt ist die Königin der Hanse*

**18. Koggendisch** auf der Lisa von Lübeck. Am 08. März trafen sich die Mitglieder des In- ternationalen Koggendisches auf der Lisa zur Besprechung des gemeinsamen Koggentref- fens im Rahmen des Hansetages im Mai in Lübeck.

#### **Neuerscheinung**

Unser 1. Vorsitzender Eike Lehmann veröf- fentlicht ein Buch über die Stadttore Lübecks und deren Geschichte. Das Buch mit folgen- dem Titel:

#### *Weltkulturgut in Modellen Hansestadt Lübeck*

ist seit April im Handel erhältlich. Die GWHL hat in früheren AB-Maßnahmen die Modelle erstellt und in Vitrinen an den Orten, wo die Originale gestanden haben, für jedermann sichtbar, aufgestellt. Eike Lehmann hat sich mit der Historie gründlich befasst und die Ergebnisse in dem Buch festgehalten.

#### **Ehrenamtsmesse in Lübeck**

Am 16. März fand die Ehrenamtsmesse in der Petri Kirche statt, an der wir uns mit einem Stand beteiligten und unsere Projekte vorstell- ten.



#### **Tagesfahrt nach Hamburg**

Unser diesjähriger Ausflug für aktive ehren- amtliche Mitglieder führte uns auf Veran- lassung unseres ersten Vorsitzenden Prof. Eike Lehmann nach Hamburg Barmbek in die **Hamburgische Schiffversuchsanstalt (HSVA)**, in der Schiffsmodelle für in- und aus- ländische Werften erprobt werden. Es ist eine der bedeutendsten Einrichtungen im Bereich Wissenschaft und Forschung im maritimen Sektor. Schiffsmodelle werden in der Holz- werkstatt maßstabsgetreu nach den Daten der zu untersuchenden Schiffe hergestellt, mit Messgeräten und mit einem Elektromotor ver- sehen und in einer Simulationsanlage in einem 300 m langen Schleppkanal (18 m breit und 6 m tief) und Wellenerzeugern gezogen. Die ermittelten Daten sind entscheidend für den Bau des zukünftigen Schiffes, sie geben Auf- schluss über Antriebsleistung, Manövrierver- halten bei Seegang, bei Eisgang, Effizienz und

Sparsamkeit. Getestet werden in dem Simulationsverfahren ebenso neue Antriebspropeller, innovatives Schiffsdesign, neue Umwelttechnologie.



*Das Bild stammt aus einem Buch der HSVA.*

Da die Energiekosten heute schon etwa die Hälfte der Betriebskosten des Schiffes ausmachen ist die Effizienz von großer Bedeutung. Getestet werden pro Jahr ca. 50 – 60 Schiffsmodelle, so sind z. B. Versuche für das Containerschiff Emma Maersk, die Polarstern und die Kreuzfahrtschiffe der Meyer-Werft in der HSVA durchgeführt worden. Ein weiteres Forschungsfeld gehört den Antriebspropellern, es liegen z. Zt. etwa 2800 Modelle auf Lager.

Nach dem Mittagessen besuchten wir das Auswanderer Museum, die **Ballin-Stadt** in Hamburg Veddel. Zwischen 1850 und 1939 war Hamburg „das Tor zur Welt“ für ca. 5 Millionen europäische Auswanderer auf der Flucht vor Armut, politischer und religiöser Verfolgung. Allein eine Million Deutsche verließen in dieser Zeit das Land in Richtung Amerika/New York. Die Reederei HAPAG (Hamburg-Amerikanische Packetfahr-Actien-Gesellschaft) bot Auswanderern Unterkünfte an. Schöpfer dieser zu damaliger Zeit vorbildlichen Unterkünfte war der HAPAG Reeder und Generaldirektor Albert Ballin. Es gab für die Emigranten Schlafsäle, Speiseräume, eine Kirche und ein Lazarett. Da nur Gesunde in Amerika bleiben durften und die Reederei Kranke auf eigene Kosten wieder zurückfahren musste, richtete Ballin eine Quaran-

tänestation ein, in der Auswanderer vor ihrer Überfahrt medizinisch untersucht wurden und 14 Tage verbleiben mussten um sicherzustellen, dass nur Gesunde befördert wurden. Im Jahr 2007 wurde die Ballin-Stadt mit 3 nachgebauten Häusern als Museum eröffnet. Hier kann man nach ausgewanderten Ahnen forschen, man kann in einer interaktiven Audio- und Videopräsentation in einem Rundgang die Schiffsreise bis zur Ankunft nach Amerika begleiten. Viele Exponate veranschaulichen die Strapazen der Reise. Nur für die finanziell besser gestellten Reisenden im Oberdeck gab es Bequemlichkeit und Luxus.

Für uns alle war dieser Tag ausgefüllt mit vielen neuen Eindrücken und Informationen und wird uns in guter Erinnerung bleiben.

*Christa Adam*

### **Vitrine am Burgtor**

Es ist endlich geschafft, die letzte Vitrine am „Äußeren Burgtor ist mit Beleuchtung in Betrieb genommen.

Diese Verzögerung ist auf Grund des Standorts der Vitrine zurückzuführen, da diese zwischen zwei Panzersperren auf der Burgtorbrücke gestanden hat. Ein Bohren und Graben auf dem alten Standort wurde von der Stadt nicht genehmigt. Zum Umsetzen der Vitrine bekamen wir nur zögerlich und nach vielen Gesprächen die Genehmigung von der Stadt auf den jetzigen Platz.

Am 7. Februar war es dann endlich soweit und das Modell vom „Äußeren Burgtor“ erstrahlte im hellen Glanz.

Für die mühselige Tätigkeit möchten wir uns bei Herrn Ehlers und Herrn Clausen von den Stadtwerken bedanken.

Unser Dank geht auch an unsere tatkräftigen Mitglieder Horst Ramczyk, Sigi Dandek, Burkhard Zessin, Dieter Ohage und Dietrich Kendziera, hoffentlich haben wir niemanden vergessen.

# Messen und Wiegen in der Hansezeit, Die Tragfähigkeit der Schiffe der Hanse

## Allgemeines

Im Leben eines hansischen Fernkaufmannes gehörte das Messen bzw. Wiegen seiner Waren zu den wichtigsten Dingen seines Berufes, denn der wirtschaftliche Erfolg des Kaufmannes ist in entscheidendem Umfang davon abhängig, ob er durch Differenz zwischen Kauf und Verkauf einen Gewinn erzielen kann. Eine solche Differenz kann durch fehlerhaftes Messen und Wiegen sehr vorteilhaft oder auch negativ ausfallen, insbesondere wenn man von unterschiedlichen Messsystemen ausgehen muss. Das dadurch Streitereien entstanden sind, ist zu vermuten.

## Messen und Wiegen

Für das Messen sind Behälter genau festgelegten Fassungsvermögens notwendig und für das Wiegen eine Waage mit geeichten Gewichten. Bei dem ersteren ging es also ausschließlich um die Feststellung des Volumens und beim Wiegen um die Masse einer Ware. Eine klare Unterscheidung zwischen Volumen und Masse mit Hilfe der heute üblichen Begriffe der Dichte  $\rho \left[ \frac{kg}{m^3} \right]$  und der Wichte, also des spezifischen Gewichts

$$\gamma = \rho \cdot g \left[ \frac{kg}{m^3} \cdot \frac{m}{s^2} = \frac{N}{m^3} \right]$$

kannte man nicht, sodass eine Warenunabhängige Definition für Volumen und Masse (Gewicht) zur Hansezeit gar nicht möglich und daher unbekannt war. Das Bild der vielen unterschiedlichen Hohl- und Gewichtsmaße dieser Zeit klärt sich etwas, wenn man davon ausgeht, dass alle hansischen Hohl- und Gewichtsmaße stets an eine bestimmte Ware gebunden waren. Eine Umrechnung auf unser metrisches System der heutigen Zeit kann also nur für jede Handelsware getrennt erfolgen. Die wichtigsten hansischen Volumen- und Gewichtsbezeichnungen waren das Fass oder die Tonne und die Last. Weiterhin waren der Begriff Pfund als Schiffspfund, Liespfund,

Lübisches Pfund oder auch Markpfund als Gewichtsbegriffe allgemein im Gebrauch.

Wenn man also mit Getreide handeln will, dann muss man sich auf ein bestimmtes Volumen z. B. eines Scheffels einigen, um Weizen und Roggen, Gerste oder Hafer widerspruchlos zu kaufen oder zu verkaufen. Die volumetrische Größe eines Scheffels ist dabei allerdings sehr unterschiedlich überliefert.

Glücklicher Weise sind die Lübecker Eichnormale der Scheffel des 14. und 15. Jahrhunderts erhalten geblieben und im Besitz des St. Annen-Museums [1]. Die Roggenscheffel, die auch fassen 33,01 und 34,21 und die Hafer-scheffel 38,2 und 39,41.

Wolf [2] gibt für Lübeck um 1400 an:

$$\begin{aligned} 1 \text{ Last} &= \\ 8 \text{ Drömt oder auch 12 Schiffspfund} & \\ 1 \text{ Drömt} &= \\ 12 \text{ Scheffel Getreide} & \\ 1 \text{ Schiffspfund} &= \\ 16 \text{ Lübische Pfund oder 20 Liespfund} & \\ 1 \text{ Liespfund} &= 14 \text{ Markpfund [3]} \end{aligned}$$

Drömt ist ein Hohlmaß für Getreide [4].

Wie sehr die Last ein regional unterschiedliches Getreidemaß beschreibt, sieht man an dem altpreußische Scheffel, der einen Inhalt von rund 541 besaß und dem Getreidefass mit 54,71 Fassungsvermögen, welches als Kornmaß in Hamburg verwendet wurde.

Da die verschiedenen Getreidesorten ganz unterschiedliche spezifische Gewichte (Schüttgewichte) besitzen, ist es daher gar nicht möglich aus einer allgemeinen Angabe einer bestimmten Anzahl von Getreidescheffeln das genaue Gewicht einer Getreidelast zu bestimmen, abgesehen davon, dass die Feuchtigkeit



**Tabelle Gewichte der verschiedenen Getreidelasten in Lübeck**

	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer
Schüttgewicht g/l	750	700	560	420
Scheffel in l	33,0-34,2	33,0-34,2	38,2-39,4	38,2-39,4
Scheffel in kg	24,8-25,6	23,1-23,9	21,3-22,0	16,5-16,5
Last in kg	2376,0-2462,4	2217,6-2298,2	2053,6-2117,7	1540,2-1587,8

des Getreides einen großen Einfluss auf das Schüttgewicht hat und überhaupt nicht exakt bestimmt wurde. Man erhält daher ganz unterschiedliche Gewichte der verschiedenen Getreidelasten in Lübeck.

1 Markpfund war nach übereinstimmender Meinung der Wissenschaft in Lübeck etwa 0,486 kg schwer. Damit wird ein Liespfund 6,8 kg, 1 Schiffspfund 136 kg. Damit ergibt sich eine Last zu 1632 kg.

Für Waren, die in Tonnen (Fässern) transportiert wurden, wie z.B. Lüneburger Salz, verwendete man das Bruttoschiffspfund als „Pfund schwer“ nicht zu 280 sondern zu 320-322 Markpfund, entsprechend 155,5-156,5 Pfund. Damit ergibt sich eine „Last schwer“ zu 1866,2 bis 1877,9 kg [5]. Für Seesalz, lose transportiert, rechnete man 16 Tonnen à 117 kg gleich 1872 kg für eine Last.

Neben dem Salz war der Transport von Heringen in Fässern das wichtigste Handelsgut, welches in großen Mengen transportiert werden musste. Dokumentiert ist, dass eine Heringslast in Tonnen 12 sog. Rostocker Heringsband 1201 Inhalt oder 158 kg entsprach und somit 1896 kg brutto wog.

Der bedeutende Transport von Wein erfolgte natürlich ebenfalls in Weinfässern die 20 Liespfund fassen konnten, was einem Füllgewicht von 136,1-139,4 kg entsprach. Eine Weintonne brutto wog 22-23 Liespfund oder 153,1-156,5 kg ähnlich wie die Heringstonne.

### **Die Tragfähigkeit der Schiffe der Hanse**

Die Tragfähigkeit von hansischen Handelsschiffen in der Hansezeit ist gar nicht genau

festzulegen gewesen, da es weder sogenannte Lastenmaßstäbe [6], also das genaue Größe des Displacements eines Schiffes in Abhängigkeit des jeweiligen Tiefganges und natürlich auch ein verbindlicher Freibord, bis zu dem ein Schiff abgeladen werden durfte, unbekannt war [7]. Auch war die genaue Bestimmung des Schiffsgewichtes unbekannt [8]. Da darüber hinaus sowohl trockene Schüttgüter als Massengut (Salz, Getreide), als auch die unterschiedlichsten Güter in Tonnen (Salz, Wein, Heringe, Trockenfisch, Pelze) häufig auch zusammen über See verschifft wurden, war der tatsächliche Raumbedarf einer Ladung nicht genau bestimmbar, denn der Begriff des Staukoeffizienten (Räume), also Volumenbedarf an Laderaum pro Gewichtseinheit natürlich unbekannt war.

Daher war die Größe eines hansischen Handelsschiffes mit seiner Tragfähigkeit durch sog. Lasten zu kennzeichnen nur ungenau. Sicher dagegen ist, dass im 14. und 15. Jahrhundert die Schiffe in ihrer Ladefähigkeit und damit Größe sich kaum veränderten. So schreibt Daenell [9], dass die meisten Schiffe in dieser Zeit wohl kaum mehr als 100 Lasten transportieren konnten. Die Frage, wie man eine Last in unserem heutigen Maßsystem beschreiben darf, ist dagegen wie skizziert nicht eindeutig. Da der Begriff eindeutig eine Masse (Gewicht) beschreibt, ist eine Last nur im Zusammenhang mit einer bestimmten Ware wie einer Heringslast oder Weinlast z. B. festzulegen. Eine Heringslast (Dichte ca. 1,18 kg/l) besitzt daher logischer Weise ein unterschiedlicheres Volumen als eine Salzlast (Dichte ca. 2,15 kg/l). Auch die Festlegung eines Freibordes ist erst im 19. Jahrhundert international festgelegt worden. Zur Zeit der

Hanse war die Frage des Freibordes dem Kapitän oder dem Eigentümer des Fahrzeuges überlassen.

### Literatur und Hinweise

- [1] Wolf, T.: Tragfähigkeiten, Ladungen und Maße im Schiffsverkehr der Hanse, S. 54, Böhlau Verlag, 1986.
- [2] Ebenda S. 34
- [3] Liespfund ist eine Gewichtseinheit aus dem Baltikum auch Livländisches Pfund genannt.
- [4] Der Begriff wurde aber auch in der Landwirtschaft als Flächenmaß eines Ackers verwendet. Es ist die Fläche den man für einen Scheffel Saatgut (etwa 1300 qm) benötigt.
- [5] Wolf, T.: Tragfähigkeiten, Ladungen und Maße im Schiffsverkehr der Hanse, S. 48, Böhlau Verlag, 1986.

[6] Die ersten solchen Berechnungen von Lastenmaßstäben sind erst von Fredrik af Chapman (1721-1808) mit der nötigen Genauigkeit durchgeführt worden. Harrie, D. G.: F.H. Chapman, Conway Maritime Press, 1989.

[7] Das Displacement setzt sich aus dem Gewicht des leeren aber betriebsfähigen Schiffes und der Tragfähigkeit zusammen. Wobei alle Gewichte wie Ladung, Menschen und Vorräte als Tragfähigkeit zu verstehen sind.

[8] Das Schiffsgewicht wird in der Hansezeit zwischen 25% und 30% des Displacements gelegen haben.

[9] Daenell, E.: Die Blütezeit der deutschen Hanse, II. Bd., S. 364, Verlag Georg Reimer, Berlin 1905/6.

*Eike Lehmann*



## *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. (0451) 7 67 76 · Fax 7 32 79  
restaurant@schiffergesellschaft.com · www.schiffergesellschaft.com  
Inhaber: W. Steffen, G. Birnstingl

# SCHAFFRAN



## Wir liefern für Schiffsantriebe:

- Komplette Wellenanlagen
- Festpropeller jeder Bauart
- Verstellpropeller

## Kundendienst:



- Schnelle und sorgfältige Reparatur aller Fabrikate
- Verstellpropeller, Reparatur und Service
- Beratung bei Fragen von Ummotorisierungen, Schiffsänderungen usw.
- Abholung und Rücktransport zu reparierender oder beschädigter Propeller auf Anforderung
- Allgemeiner Maschinenbau
- Dreharbeiten bis 16 m Länge und Bohrwerksarbeiten

### **SCHAFFRAN PROPELLER + SERVICE GmbH**

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

### **REPARATURWERKSTATT HAMBURG**

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

E-Mail: [info@schaffran-propeller.de](mailto:info@schaffran-propeller.de) · Internet: [www.schaffran-propeller.de](http://www.schaffran-propeller.de)

# Das Porträt



## Heute Klaus Völsen

Klaus Völsen ist der Gesellschaft Weltkultur-  
gut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V.  
seit langer Zeit verbunden. Unser Gründungs-  
mitglied Stefan Müller hat ihn an der Frei-  
tagsback des Nautischen Vereins für die Pro-  
jekte begeistern können. 1998 trat Klaus mit  
der Mitgliedsnummer 38 unserer Gesellschaft  
bei. Geboren wurde er 1940 und wuchs in  
Hamburg-Wilhelmsburg auf. Nach Beendi-  
gung der Schulzeit 1957 mit dem Abschluss  
der Mittleren Reife begann er eine Lehre als  
Schiffbauer bei der Hamburger Werft Oelkers,  
die er dort auch beendete. Irgendwann später  
rief ihn die Bundeswehr zum Grundwehr-  
dienst. Die nennenswerten Einsätze waren  
1961 während des Mauerbaus an der inner-  
deutschen Grenze sowie die Rettungstätigkeit  
während des Jahrhundert-Hochwassers an der  
deutschen Nordseeküste und an der Elbe.

Die Bundeswehr konnte ihn dann auch nicht  
mehr halten. So begann er eine weitere Lehre  
als Versicherungskaufmann. Im Jahre 1980

eröffnete er eine eigene Agentur, die er bis zur  
Pensionierung selbständig führte.

Neben der beruflichen Tätigkeit engagierte er  
sich in seinem Berufsverband der Versiche-  
rungskaufleute, deren Ehrenvorsitzender er ist.  
Weiterhin war er Parteimitglied der FDP und  
arbeitete in Ausschüssen der Lübecker Bür-  
gerschaft. Außerhalb Lübecks ist er Grün-  
dungsmitglied der Mittwochrunde in Wismar.

Wahrscheinlich haben wir noch einige ehren-  
amtliche Tätigkeiten vergessen, es soll aber hi-  
erfür reichen.

In unserer Gesellschaft ist er seit 2008 stell-  
vertretender Vorsitzender, hauptsächlich zu-  
ständig für das Buchungssystem für Fahrten  
mit der „Lisa von Lübeck“ und für die Ver-  
sicherungen.

Lieber Klaus, sei nicht böse, aber wir sehen  
Dich nicht an Bord sondern hören Dich. Aus  
diesem Grunde bist Du mit Deiner kräftigen  
Stimme auch der richtige Moderator für die  
Sicherheitsbelehrung.

*Hans Heuer*

## Fand meinen einen Handschuh wieder

Als ich den einen verlor,  
da warf ich den andern ins Feuer  
und kam mir wie ein Verarmter vor.  
Schweinslederne sind so teuer.

Als ich den ersten wiederfand:  
Shake hands, du ledernes Luder!  
Dein eingäscherter Bruder  
und du und ich -: Im Dreierverband  
da waren wir reich und mächtig.  
Jetzt sind wir niederträchtig.

*Joachim Ringelnatz*

# Feste Termine und Allgemeines

## Wiederkehrende Termine

Zur Information für die vielen Mitglieder unseres Vereins, die vielleicht gerne aktiv tätig sein möchten, erfolgt hier eine Terminübersicht.

### Stammtisch an der Planke

Jeden ersten Donnerstag im Monat, wenn die Lisa an ihrem Liegeplatz liegt, findet auf dem Schiff ein Treffen statt, zu dem auch Gäste herzlich willkommen sind.

Beginn 17.30 Uhr                      Ende 19.30 Uhr

### Weitere Termine des Jahres

**06. 06. 2014**    Jahreshauptversammlung

**24. 08. 2014**    Sommerkaffee für Mitglieder  
auf der „Lisa“  
Separate Einladung erfolgt.

**Oktober**            Jahresessen  
Separate Einladung erfolgt.

**18. 07. - 27. 07. 2014**  
Travemünder Woche

**29. 08. - 31. 08. 2014**  
Fischerfest in Travemünde,  
an beiden Veranstaltungen ist  
unser Verein durch die „Lisa“  
vertreten.

**Am 1. Advent**  
Adventskaffee auf der Lisa

Außerhalb der Fahrsaison und im Sommer, wenn die Lisa im Heimathafen liegt, wird dienstags und mittwochs zur Überholung des Schiffes dort fleißig gearbeitet.

Wer Lust hat, mitzumachen, kann sich bei folgenden Mitgliedern melden:

Horst Ramczyk    Tel. 0451-96 92 264  
Heino Schmarje    Tel. 0451-396 397

Das Hansevolk trifft sich an jedem zweiten Donnerstag im Monat auf der Werft.

Die Redaktion würde es begrüßen, wenn Vereinsmitglieder Erlebtes oder Interessantes aus dem Vereinsleben verfassen und der Redaktion für einen Artikel zur Verfügung stellen.

Folgende Redaktionsmitglieder nehmen Anregungen gerne entgegen:

Christa Adam    Tel. 0451-28 22 33  
Hans Heuer      Tel. 0451-58 53 19 42  
Heike Schmarje    Tel. 0451-396 397

## Unsere Projekte

### „Hanseschiff des 15. Jahrhunderts“ „Lisa von Lübeck“

Pflege und Instandhaltung eines  
nachgebauten seetüchtigen  
Handelsschiffes der Hansezeit

### „Zeit-Punkte“ Schauvitrinen

Darstellung nicht mehr vorhandener  
Bauwerke der Stadtgeschichte in  
Modellen an ihren ursprünglichen  
Standorten

### „Lübsches Hansevolk“

Lebendige Darstellung des Lebens  
in der Hansezeit durch  
Gewandträger

### „Schlepperbarkasse SW 2“

Erhalt und Betrieb  
der letzten Werftbarkasse der  
ehemaligen Schlichting-Werft,  
Travemünde

## Neue Mitglieder

Wir begrüßen ganz herzlich unsere neuen Mitglieder

- 775 Manfred Säger
- 776 Jugendbauhütte (körperschaftl.)
- 777 Stephan Goldbuch
- 778 Fa. Johann Oldenburg GmbH  
(körperschaftl.)
- 779 Heinz Haaker
- 780 Hans-Dieter Prestel
- 781 Otto Schultz
- 782 Andreas Thoms
- 783 Manfred Pantelmann

Auf jedem Schiff bei Windstärke Sturm  
wird manches Großmaul zum flehenden Wurm

## Der Vorstand

### 1. Vorsitzender

Prof. Dr. mult. Eike Lehmann

### Stellvertretender Vorsitzender

Klaus Völsen

### Stellvertretender Vorsitzender

Hans Heuer

### Finanzverwalter

Harry Müller

### Schriftführerin

Heike Schmarje

### Mitfahren mit der „Lisa“ leicht gemacht

Ab April 2014 wird der Fahrtenkalender aktualisiert. Wer an einer Mitfahrgelegenheit interessiert ist, kann sich für eine Einzelfahrt unter folgender Telefonnummer anmelden: 0451-798 27 40. Den Fahrtenkalender mit den verschiedenen Terminen findet man im Internet unter: [www.hanseschiff-luebeck.de/Hanseschiff/Termine](http://www.hanseschiff-luebeck.de/Hanseschiff/Termine).

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

#### Postanschrift:

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

Telefon: 0451-798 27 40

Fax: 0451-798 28 57

#### Internet:

[www.weltkulturgut-luebeck.de](http://www.weltkulturgut-luebeck.de)  
oder  
[www.hanseschiff-luebeck.de](http://www.hanseschiff-luebeck.de)

#### E-Mail neu:

[kontor@hanseschiff-luebeck.de](mailto:kontor@hanseschiff-luebeck.de)

#### Vereinskonto:

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

IBAN: DE 63 2305 0101 0001 0092 40 - BIC: NOLADE 21 SPL

(Spendenbescheinigungen werden unaufgefordert übersandt. Bitte volle Anschrift angeben)

#### Geschäftszeiten Werftbüro:

April - Sept. dienstags **bis** donnerstags **9:00** Uhr bis **13:00** Uhr  
Okt. - März dienstags **und** donnerstags von **9:00** Uhr bis **12:00** Uhr  
Dort sind auch Karten für die Einzelfahrten erhältlich

Die Finanzverwalter haben folgende Bitte an die Mitglieder:

Wenn sich Konten- oder Adressenänderungen ergeben haben, sind diese bitte unverzüglich schriftlich oder telefonisch dem Verein mitzuteilen.

**Tel. 0451-7982740** - Adresse: Siehe „Postanschrift“ auf dieser Seite.

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

## Aufnahme-Antrag

**Gesellschaft Weltkulturgut**

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

Willy-Brandt-Allee 19

23554 Lübeck

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

Name, Vorname \_\_\_\_\_

Geburtsdatum \_\_\_\_\_

Beruf \_\_\_\_\_

Wohnort/PLZ \_\_\_\_\_

Straße/Nr. \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

Einzelmitglied

Körperschaftliches Mitglied

**Jahresbeitrag** 35,- €, Schüler/Studenten etc. 17,50 €, Familien einschließlich

Kinder bis zum 16. Lj. 60,- €, Körperschaftliches Mitglied 110,- €

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum und Unterschrift

\_\_\_\_\_  
Bei Minderjährigen Unterschrift eines  
gesetzl. Vertreters

### SEPA-Lastschriftmandat

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE 42 ZZZ00000177402

Mandatsreferenz: (wird separat mitgeteilt)

Hiermit ermächtige ich die Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e.V. den Jahresmitgliedsbeitrag im Lastschriftverfahren von meinem Konto einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der GWHL auf mein Konto gezogene Lastschrift einzulösen.

**Hinweis:** Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

\_\_\_\_\_  
Vorname und Name (Kontoinhaber)

\_\_\_\_\_  
Kreditinstitut (Name und BIC)

\_\_\_\_\_  
Datum, Ort und Unterschrift

\_\_\_\_\_  
IBAN

# Entdecke die Welt der Störtebeker Brauspezialitäten!



Die Störtebeker Braumanufaktur ist stolzer Partner und Bierversorger der „Lisa von Lübeck“. Entdecke die Vielfalt unserer Brauspezialitäten an Bord.



**Störtebeker**  
BRAUSPEZIALITÄTEN