

Blick-Punkte



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



„Lisa von Lübeck“
vor der *ELPHI*

**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

März - Sept. dienstags **bis** donnerstags **9:00** Uhr bis **13:00** Uhr

Okt. - Feb. dienstags **9:00** Uhr bis **13:00** Uhr

Telefon Nr. 0451-798 27 40

oder

direkt beim Projektleiter Barkasse, Herrn Wolfgang Hohlwein,

Telefon Nr. 0451-89 73 774

Mobil: 0152-082 555 01

Impressum: **Blick-Punkte**

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

Redaktion und Satz: Heike Scharnje

Fotos: Störtebeker Brauerei (Titelbild)
J. Adam, H. J. Wulff

Redaktionsmitglieder: Christa Adam, Prof. Dr. mult. Eike Lehmann, Heino Scharnje

Anzeigen: Heino Scharnje

Druck: Buch- und Offsetdruckerei Taubert KG

Der Vorstand:

1. Vorsitzender: Prof. Dr. mult. Eike Lehmann

Stellvertr. Vorsitzende: Horst Ramczyk, Hans Heuer,

Finanzverwalter: Harry Müller, **Schriftführerin:** Heike Scharnje

Zur Sache

Die Sommersaison ist nunmehr angelaufen. Die ersten großen Reisen nach Hamburg und nach Kampen in Holland sowie verschiedene Kurzfahrten sind geplant und auch schon angelaufen. Wie in vielen anderen Vereinen ist die Nachwuchsfrage eine permanente Herausforderung und hier bei uns dadurch, dass wir qualifizierte und auch einsatzwillige Mitglieder für die unterschiedlichsten Aufgaben brauchen. Die neuen Traditionsrichtlinien werden aller Voraussicht nach auch einen Seetauglichkeitsnachweis, besonders für die Nautiker, aber auch andere Funktionsträger erfordern. Das wird ggf. eine besondere Herausforderung für uns werden. Schon jetzt ist die Bemannung der vielen Fahrten der Lisa erkennbar schwieriger geworden, sodass mehr mit der Maschine als mit Segeln zur See gefahren wird. Aber auch die Aufgaben innerhalb des Vereins erfordern großen Einsatz, der manchmal wenig beachtet wird. Ermüdungserscheinungen im Amt führen dazu, dass der eine oder andere sich seines Amtes entledigen möchte. Das ist verständlich, denn es gibt auch ein Leben außerhalb des Vereins. Jeder, der sich solche Gedanken macht, möge sich umsehen, wer als Nachfolger wohl in Frage kommt. Einen Vertreter rechtzeitig einzuarbeiten, dass man guten Gewissens sich zurücklegen kann, sollte die Parole sein. Das gilt ganz besonders für das Jahr 2018, in dem Neuwahlen des Vorstandes anstehen. Aus Alters- bzw. Gesundheitsgründen, aber auch aus gewissen Enttäuschungen, die z.B. dadurch entstehen, dass man sich nicht ausreichend informiert oder auch anerkannt fühlt, lässt schnell den Gedanken entstehen sich aus der aktiven Vereinsarbeit zurückzuziehen. Das geht wohl den meisten von uns so und wirkt wie ein schleichendes Gift, dem man dann schnell erliegen kann, wenn Verärgerungen entstehen. Solche Verärgerungen entstehen besonders, wenn man sich nicht informiert fühlt, oder feststellen muss, dass Absprachen, ganz gegen unsere vereinbarten Regeln, nicht eingehalten werden.

Es wäre wirklich schade, wenn durch solche Vorgänge eine Situation entsteht, die unsere Existenz als Verein gefährdet. So eine Situation ist manchmal schneller da, als man glaubt. Überall machen Menschen Fehler, so natürlich auch bei uns. Das Falscheste was man machen kann sind Vorwürfe. Wie heißt doch das Sprichwort: „Die besten Kapitäne stehen an Land“ oder „je weniger man Informationen zu einem Vorgang hat umso „bessere“ Vorschläge fallen einem ein“, oder „für Probleme, die weit genug entfernt von einem sind, finden sich die einfachsten Lösungen“.

Wir sollten uns Mühe geben, so nicht miteinander umzugehen. Das Motto muss sein, wie kriegen wir die Kuh vom Eis, oder was müssen wir veranlassen, dass solche Fehler sich nicht wiederholen. Wie vermeide ich bei einer offenen Diskussion mein Gegenüber zu kränken.

Guter Seemannsbrauch ist in vielen Fällen eine sog. Verklarung abzugeben. Dass sollte leichter fallen, wenn man Schuldzuweisungen vermeidet. Mit etwas Großzügigkeit und Achtung dem Gegenüber sollte uns das gelingen, weiterhin im Sinne unserer Satzung erfolgreich zu sein. Viele Aktive leisten unverdrossen großartige Arbeit. Dieses anzuerkennen fällt mir ausgesprochen leicht, denn nur durch diese ehrenamtlichen Tätigkeiten haben wir viele Jahre erfolgreich gearbeitet und uns ein beachtliches Ansehen in der Öffentlichkeit erworben.

In diesem Sinne rufe ich alle Aktiven auf, sich auch weiter mit Elan und Freude am Vereinsleben zu beteiligen.

*Prof. Dr. mult. Eike Lehmann
Vorsitzender*

Das Große Kraweel „Peter von Danzig“ und die „Lisa von Lübeck“

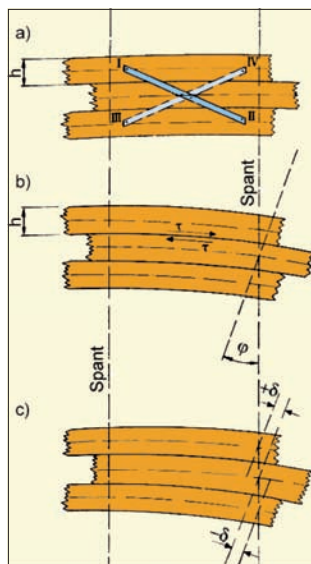
Auf der Suche nach geeigneten Unterlagen für den Bau der „Lisa von Lübeck“ hatten wir uns u. a. auf das Gemälde in der Marienkirche in Lübeck von 1489, auf dem im Hintergrund mehrere Lübecker Bergenfahrer zu sehen sind, konzentriert. Das hatte mehrere Gründe. Das Schiff sollte in der Lübecker Seefahrtstradition stehen. Es sollte vom Bauaufwand her eine überschaubare Größe haben und einen augenfälligen Unterschied zu den Koggen nach dem Bremer Fundort besitzen. Es gab zwar mehrere Rekonstruktionen u. a. von Vogel, Busley und Winter, aber kein Artefakt eines Kraweels.

Exkurs

Zwischen Koggen und Kraweelen besteht ein konstruktiver Unterschied, der den Übergang von Schalenbautechnik mit überlappenden Planken (Klinkerbauweise) zur Skelettbauweise mit stumpf aufeinander liegenden Planken, befestigt durch ein Spantgerippe gekennzeichnet ist. Die letztere Bauweise ermöglicht an jedem Spant einen Decksbalken anzuordnen auf dem ein festes Deck, im Gegensatz zu den Koggen mit nicht wasserdichten Abdeckungen des Laderaums, einen wasserdichten Unterraum bildet. Die oft verwendete Bezeichnung *Holk* oder *Hulk* für die Nachfolger der Koggen, was so viel bedeutet wie *Hohlraum* oder *Hütte* etc., kann ein Hinweis für ein festes Deck sein.¹ Die Kraweelen waren somit die ersten wirklichen Seeschiffe des Mittelalters. Die einzelnen Planken der Klinkerbauweise sind durch die Vernietung der einzelnen Platten **formschlüssig** miteinander verbunden, sodass diese nur geringe Aussteifung benötigen. Die beiden Außenhautschalen müssen aber etwa

auf halber Seitenhöhe mit sehr kräftigen Querbalken zu einander fixiert werden. Meist werden vier bis sechs solche Querbalken benötigt, die den Laderaum praktisch unterteilen. Im Gegensatz benötigt die Kraweelbauweise ein enges Spantgerippe, welches mit den Decksbalken geschlossene Rahmen bilden und so die nötige Querfestigkeit entsteht. Die Planken werden stumpf aufeinander mit den Spanten vernietet oder vernagelt. Ganz wichtig ist die sog. Kalfaterung, die einerseits die Dichtigkeit und andererseits die nötige **Kraftschlüssigkeit** liefert.

Das Prinzip der Wirkung der Kalfaterung zeigt in der Skizze c) bei der keine Kalfaterung wirksam ist, dass die untere bzw. obere Planke zwar die gleiche Krümmung bei der Wirkung einer Längsbiegung erhalten, aber weder verlängert noch um den Wert δ verkürzt werden. Die Biegesteifigkeit ist daher einfach die der Summe der einzelnen Planken.



¹ Kluge, F.: Seemannssprache, wortgeschichtliches Handbuch, Verlag der Buchhandlung des Waisenhauses, Halle, 1911.

Ganz anders ist das Bild in Skizze b), wenn durch Kalfaterung Schubspannungen τ (Kraftschlüssigkeit) in den Nähten entstehen, da die obere Planke verlängert wird und die untere verkürzt wird. In diesem simplen Beispiel ergibt sich eine Erhöhung, statt 3 eine solche von 27. Nimmt man eine Beplankung von nur 10 Planken über einander an, dann erhält man im Fall keiner Kalfaterung eine 10 fache Erhöhung der Steifigkeit und im Fall einer idealen Kalfaterung aber den Faktor von 1000, was die große Bedeutung der Kalfaterung bei Kraweel-beplankten Schiffen belegt. Bei älteren Schiffen kann die Kalfaterung natürlich nicht diese volle Wirkung entfalten, sodass Robert Seppings sog. Diagonalbänder 1817 vorge schlagen hat,² wie in Skizze a) angedeutet.

Durch übermäßige Beanspruchung im Seegang, insbesondere durch das Fahren unter Maschine gegen starken Seegang, wird die Kalfaterung in ihrer Wirkung derart reduziert, dass das Schiffsgebälk nachhaltig geschwächt wird. Bei älteren hölzernen Schiffen konnte man gelegentlich den sog. Schweinebuckel als deutliches Zeichen, dass diese weich gesegelt worden sind, beobachten.

Man war sich aber bei der Planung der „Lisa von Lübeck“ auch klar darüber, dass am Ende des 15. Jahrhunderts bereits wesentlich größere Fahrzeuge in den Westeuropäischen Gewässern erfolgreich operiert hatten. Denn schon 1462 war das große Kraweel Peter van Rosseel aus der Baienfahrt, mit Salz beladen, auf der Reede von Danzig erschienen. Dort, vor Anker liegend, musste das Kraweel weitestgehend seine Ladung, wegen des großen Tiefganges von ca. 5.40 m, auf der Reede

löschen. Dort schlug, während eines schweren Gewitters, der Blitz in den Großmast ein, so dass größerer Schaden entstand.

Der weitere Fortgang der Dinge ist urkundlich durch die Danziger Chronik von Caspar Weinreich, Briefe des Danziger Ratsherrn Bernt Pawest und andere Urkunden gut belegt.^{3,4} Das Schiff hatte so starken Schaden genommen, dass erhebliche Kosten der Reparatur entstanden. Der Vertreter des franz. Reeders Peter Cosimot, ein gewisser Peter de Nantes, hat dann, um die Reparaturkosten zu finanzieren, das Schiff an die Danziger Kaufleute Roloff Veltsted und Jaspar Lange 1464 verpfändet⁵. Der Eigentümer bestritt aber die Rechtmäßigkeit der Verpfändung, sodass es zu einem mehrjährigen Streit führte, der letztlich zu Gunsten der Danziger Bürger auslief. Drei Danziger Bürger sollten das Schiff in Verwahrung nehmen und für den Erhalt sorgen. Da aus Frankreich keinerlei Geldmittel in Danzig eintrafen, hielten sich die Gläubiger an dem Inventar schadlos, was im Lauf der längeren Liegezeit in Danzig zur Verwahrlosung des Schiffes führte.

Erst 1471 konnte dann ein neuer 35 m langer Großmast unter dem berühmten Danziger Krantor gesetzt werden und das Schiff vom Danziger Senat zu eigenen Zwecken unter dem Namen „Peter von Danzig“ in Fahrt gebracht werden.

² Seppings, R.: On the great strength given to ship of war by application of Diagonal Bracings, Philosophical Transactions, London, 1817.

³ Otto Lienau war bis 1939 Professor für Praktischen Schiffbau und Statik der Schiffskonstruktion der TH Danzig. Er stammte aus Neustadt/Holstein und ist dort 1945 verstorben.

⁴ Lienau, O.: Das große Kraweel der „Peter von Danzig“, Verlag Paul Rosenberg, Danzig, 1943.

⁵ ebenda s. 17-21.



„Peter von Danzig“ erhält 1471 einen neuen Großmast.

Unter Führung von Bernt Pawest wurden 1471 und 1472 Kreuzfahrten im englischen Kanal mit wechselhaftem Erfolg durchgeführt. Sturm und widrige Winde, aber auch die nicht besonders guten Segeleigenschaften, waren die Gründe nur mäßigen Erfolges. Allerdings konnte Pawest mehrere Schiffe, beladen mit Tuch und anderen wertvollen Waren, aufbringen und zur Elbe bringen. Das Schiff erlangte dann später große Berühmtheit unter dem Kapitän Paul Beneke im Kampf gegen England. Beneke hatte zuvor mit einer kleiner, als Kriegsschiffe ausgerüsteten Barse⁶ erfolgreich Kaperfahrten in der Themsemündung



Erste Ausfahrt der „Peter von Danzig“ 1471, Gemälde von Adolf Bock.

durchgeführt und hatte das Glück den Bürgermeister von London gefangen zu nehmen, der nach Zahlung eines stattlichen Betrages dann sich frei kaufen konnte.

Weil die Fahrten von Pawest nicht besonders lukrativ gewesen waren, verkaufte der Senat von Danzig den „Peter von Danzig“ an drei Danziger Kaufleute und rüstete das Schiff mit Paul Beneke mit Kaperbriefen aus. Sein größter Erfolg war die Eroberung der florentinischen Galeide „St. Thomas“ 1473 in der Themsemündung. Er brachte das Schiff in die Elbmündung nach Stade, welches damals zu Bremen gehörte, da Hamburg politische Verwicklungen befürchtete. Die „St. Thomas“ hatte nämlich wertvolle Ladung der mächtigen Medici in Florenz geladen. Unter anderem das wertvolle Altarbild des Jüngsten Gerichtes von Hans Memling, welches die florentinische Adelsfamilie auf jeden Fall zurück haben wollte. Beneke und der Danziger Senat blieben aber standhaft und so verblieb das „Jüngste Gericht“ bis auf den heutigen Tag in Danzig.

Der Verkauf der erbeuteten Waren der „St. Thomas“ war für seine 350 Mann Söldnern und Mannschaften derart, dass er die Söldner in Frieden ziehen lassen konnte. Dann segelte er nach Danzig, um den Eigentümern ihren Anteil an der Beute zu bringen. 1475 fuhr Beneke erneut mit mehreren Schiffen los, um dieses Mal Salz aus den Baien zu holen.

⁶ Barsen oder auch Baardsen waren kleinere kraweel-bepunktete dreimastige Segler mit sehr völligen Formen, die in großer Anzahl sowohl in England als auch in Burgund und Flandern im 14. und 15. Jahrhundert gebaut worden sind (Bardsen), Siehe auch Stettner, H.: Baardsen Logbuch, 1982, H. 4. S. 121.

Der „Peter von Danzig“ ist 1475 in Brouage, eine durch Salzgewinnung bedeutende Stadt in der Nähe von Rosseel, wegen Seeuntauglichkeit abgewrackt worden.



Siegreiches Gefecht der „Peter von Danzig“ unter Paul Beneke im Kriege der Hanse gegen England gegen die Florentinische Galeide⁷ „St. Thomas“ in der Themsemündung am 27. April 1473, Gemälde von Hans Craemer, München.⁸

Prof. Lienau hat aus den Danziger Archiven die wichtigsten Unterlagen zum „Peter von Danzig“ gesichtet und mit dem Sachverständnis des Schiffbauingenieurs die Hauptmessungen zuverlässig ermittelt. Ein Vergleich der Verdrängung der „Lisa von Lübeck“ mit ca. 230 t und der dem „Peter von Danzig“ mit 1646 t, zeigt den Größenunterschied. Die Segelfläche der Lisa ist 277 qm gegenüber 757 qm des „Peter von Danzig“. Mit anderen Worten, trotz einer ca. siebenfachen Verdrängung, ist die Segelfläche nur weniger als dreimal so groß wie die der Lisa von Lübeck. Lienau erwähnt auch die Berichte von Bernt

⁷ Galeide ist die Bezeichnung für Kauffahrteischiffen im Mittelmeer im 15. Jahrhundert gewesen.

⁸ Lienau, O.: Geschichte und Aussehen des Großen Kraweels „Der „Peter von Danzig“, Schiffbau, 43. Jg. 1942

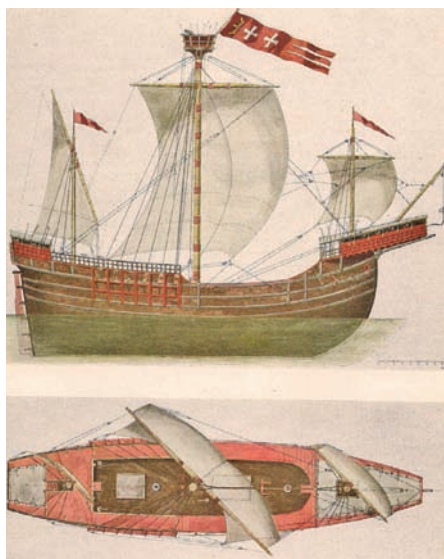
Pawest, dass das Große Kraweel nur schwer an den Wind zu bringen war, was bei dem sehr kleinen Besan unmittelbar einsichtig ist. **Diese Funktion des Besans wird deutlich, wenn man bedenkt, dass es auch vergleichbare Schiffe wie der Bergenfahrer des Hans Ben mit zwei Besanmasten gebaut worden sind, um eben am Wind segeln zu können.**



Votivbild des Schiffbruchs des Bergenfahrs Hans Ben 1489 in der Marienkirche zu Lübeck. Das Schiff besitzt zwei Besanmasten zum besseren Segeln am Wind.

Die Fock und der Besan bei dem Entwurf von Lienau erscheint mit 103 qm bzw. 102 qm gegenüber der Fock der Lisa mit 58 qm und 44 qm des Besans etwas sehr klein geraten zu sein.

Wenn man die Wirksamkeit des Riggs der „Peter von Danzig“ mit dem der Lisa von Lübeck vergleicht, dann erkennt dennoch das allgemeine Gesetz, dass größere Schiffe deutlich weniger Vortriebsenergie bei vergleichbaren Geschwindigkeiten benötigen, als kleinere Schiffe. Das Gesetz kann man bis auf den heutigen Tag an der Größenentwicklung der Schiffe überzeugend erkennen.



Das Große Kraweel „Peter von Danzig“ gezeichnet von Prof. Fritz A. Pfuhle TU Danzig.

Wir gehen heute davon aus, dass im hansischen Schiffbau die Baumethode von Kraweelen der Bauart des „Peter von Danzig“, bereits vor seinem Auftauchen in Danzig, bekannt war. Wie eingangs schon festgestellt, beruht ja die Konstruktion der „Lisa von Lübeck“ auf den Schiffen des Votivbildes des Schiffbruchs des Bergenfahrers Hans Ben 1489 in der Marienkirche zu Lübeck. Kraweele müssen daher schon vor 1489 in Lübeck gebräuchlich gewesen sein.

Vermutlich ist, dass das Auftauchen des großen Kraweels in Danzig 1462, ein Grund mehr gewesen, den Bau von Kraweelen in den Hansestädten populär zu machen.

Die in Westfrankreich also schon vor 1462 gebräuchliche Bauform einer Kraweel, muss daher schon am Anfang des 15. Jahrhunderts, z. B. durch zugereiste oder eingeladene bretonische Schiffbauer in Lübeck eingeführt worden sein. Da diese Bauart im Vergleich zu den geklinkerten Koggen besonders für große Schiffe geeignet ist, ist es nicht ausgeschlossen, dass beide Bauarten im 15. Jahrhundert im hansischen Schiffbau parallel Verwendung fanden. Diese Vorstellung drängt sich im Übrigen auch dadurch auf, dass der Bau geklinkerter Schiffe handwerklich und konstruktiv einfacher war, als die Skelettbauweise der Kraweele, die durch die Verwendung von Mallen einen wesentlich größeren Aufwand an geometrischen Konstruktionsarbeiten bedurfte.

Unsere Datierung der „Lisa von Lübeck“ als „hansisches Kraweel am Ende des 15. Jahrhunderts“ ist daher besser als „hansisches“ zu datieren, um nicht so sehr auf das Ende des 15. Jahrhunderts hinzuweisen. Eine zeitlich genauere Eingrenzung lässt sich derzeit nicht belegen, denn wir verfügen bekanntlich nicht über einen Wrackfund oder eine andere Quelle, die eine genauere Datierung ermöglichen würde.

Eike Lehmann

BUCH- UND

OFFSETDRUCKEREI

DIGITALDRUCK

GROSSFORMATDRUCK

BANNERDRUCK

LAYOUT & SATZ

PAPIERVERARBEITUNG

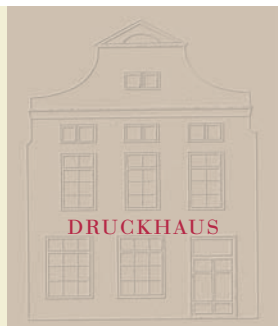
T_D
TAUBERT_{KG}

23552 Lübeck - Dankwartsgrube 13

Tel. 0451 / 7 71 82

Fax 0451 / 70 68 15

info@druckerei-taubert.com



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 · Internet: www.schaffran-propeller.de

Ein Besuch im Vasa Museum

Im Sommer 2016 fuhren wir – Jürgen und ich mit unserer Enkelin Kim und mit Heike und Heino Schmarje nach Stockholm. Stockholm ist eine wunderschöne sehenswerte Stadt, aber unser bevorzugtes Ziel war das Vasa Museum. Es liegt auf der Insel Djurgården, dort befindet sich das 1628 auf seiner Jungfernfahrt gesunkene Kriegsschiff Vasa. Das Schiff wurde 1625 von König Gustav II Adolf in Auftrag gegeben um Schweden den Rang einer Großmacht zu sichern.

Der Niederländer Henrik Hybertsson wurde mit dem Bau der Vasa beauftragt. Detaillierte Pläne gab es nicht, zu damaliger Zeit orientierte man sich an der Erfahrung und an Vorbildern anderer Schiffe. Aber es gab kein anderes Schiff in dieser Größe an dem man sich hätte orientieren können. Eine Schwierigkeit war auch, dass die ca. 400 am Bau beteiligten Handwerker aus den verschiedensten Ländern kamen. Sie hatten ihr eigenes Werkzeug mitgebracht und rechneten mit unterschiedlichen Maßeinheiten. Nach zweijähriger Bauzeit und der Fertigstellung war die Galeone fast 70 m lang, 11,70 m breit, die Masten waren 52 m hoch und es wurden mindestens 1000 Eichen verbaut. Fast 700 Skulpturen, Schnitzwerke und kunstvolle Fassaden schmückten das Schiff. Bestückt war das Schiff mit 64 Bronzekanonen.



Blick auf die „Vasa“

Der König nahm großen Einfluss auf den Bau des Schiffes, immer wieder ordnete er Änderungen an, die die Stabilität des Schiffes veränderten. Und als er hörte, dass sein Vetter und Rivale König Sigismund III von Polen ein ähnliches Schiff in Auftrag gegeben hatte, befahl König Gustav Adolf, ein zweites Kanonendeck aufzubauen.

Mit den nunmehr 64 Geschützen würde es über mehr Feuerkraft verfügen als die gesamte polnische Flotte. Die Aufbauten machten das Schiff höher und für den Wind angreifbarer, zugleich drückte das zweite Kanonendeck die Vasa noch tiefer, so dass die Geschützportfenster der Wasserlinie gefährlich nahe kamen. Die erhebliche Labilität war den Verantwortlichen bekannt, bei einem damals üblichen Krängungsversuch rannten 30 Matrosen mehrmals von einer Seite zur anderen – der Versuch wurde abgebrochen um das Kentern des Schiffes zu verhindern.

Am 10. August 1628 fand die Jungfernfahrt mit der Besatzung und 450 Gästen an Bord statt. Schon die erste Windbö drückte das Schiff bedrohlich auf die Seite, bei der zweiten stärkeren Windbö floss das Wasser in die viel zu tief liegenden Kanonenportfenster und die Vasa soff ab. Tragisch - mit ihr starben ca. 30 - 50 Personen. Der Stolz der Schwedischen Marine hatte nur ca. 1 Seemeile Fahrt bis zum Untergang zurückgelegt.

Im Jahre 1956 - 333 Jahre nach dem Untergang – wurde das Wrack wiederentdeckt und geborgen. Im Brackwasser der Ostsee gab es zu der Zeit keinen Schiffsbohrwurm und das schwefelhaltige Wasser hatte es vor dem totalen Verfall gerettet.

Heute kann man das aufwändig restaurierte Wrack in voller Schönheit im Vasa Museum bewundern.

Christa Adam

Was ich immer schon einmal (genauer) wissen wollte

Im Laderaum der „Lisa von Lübeck“ hängt eine Tiffany-Arbeit, angefertigt und gestiftet von Glasermeister Müller, eines Lübecker Siegels von 1281. Auf dem in lateinischer Sprache SIGILLUM BVRGENSIVM DE LUBEKE zu lesen ist. In genauer Übersetzung heißt dieses „Siegel der Stadt Lübeck“. Es ist eines von drei Siegeln, die aus den Jahren 1224, 1250 und 1281 erstmalig nachgewiesen sind.¹ Gelegentlich möchten Gäste mehr über das Siegel wissen.



Das Siegel von 1256 nach Wiechell²



Älteste Siegel der Stadt Lübeck von 1224



Siegel von 1281



Siegel von 1256 nach Ewe

Auf allen Siegeln sind Schiffe abgebildet die von der heutigen Geschichtsforschung als Koggen bezeichnet werden,³ obwohl die Bremer oder Kampener Kogge sich ganz wesentlich, von den Schiffen auf diesen Siegel,

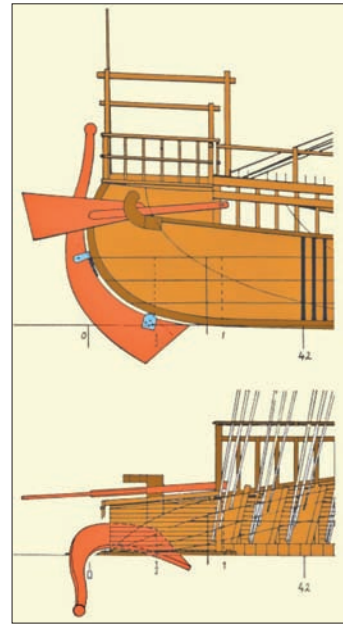
² Wiechell, H.: Das Schiff auf Siegeln des Mittelalters und der Beginnenden Neuzeit. Kulturverwaltung der Hansestadt Lübeck, 1971.

³ Elmers, D.: Koggen kontrovers, Hansische Geschichtsblätter, 128. Jg., Porta Alba Verlag,

¹ Ewe, E.: Schiffe auf Siegeln, Hinstorff, Rostock, 1972.

unterscheiden. Der Vor- und Achterstevn ist nicht gerade, sondern gekrümmt. Auf keinem der Funde von Koggen Kollerup, Kampen oder Bremen befinden sich Drachen- oder andere Tierköpfe. Die Köpfe am Vor- und Achterstevn deuten zumindest darauf hin, dass man sich an skandinavischen Vorbildern gehalten hat. Elmers meint dazu etwas verlegen, ohne Quellennachweis: *Erstmals hat Lübeck 1224 eine Kogge als Siegelbild verwendet, und zwar in der bewussten Rückblendung auf die Zeit der Stadtgründung.*⁴ Eine laienhafte Erklärung wäre dagegen, dass zu dieser Zeit keine typischen Koggen vom Typ Bremen oder Kampen in Lübeck präsent waren oder als typisch für Lübeck angesehen wurden. Offensichtlich hat es zu dieser Zeit einen eignen Schiffbau von Koggen, auf dessen technischen Fortschritt man ggf. stolz hätte sein können, nicht gegeben.

Alle Schiffe auf den Siegeln besitzen Seitenruder, während die Koggen zur Zeit der Prägung der Siegel offensichtlich schon mit Heckrudern ausgerüstet waren (Elbing 1242, Wismar 1250 oder Stralsund 1265), auf das man offenbar so stolz war, diesen Umstand auf ihren Stadtsiegeln zu zeigen. Der Hauptgrund, ein Ruder an einen geraden Hinterstevn anzubringen, besteht im Übrigen deshalb, weil man an gekrümmten Hinterstevn nur Ruder mit zwei Fingerlingen befestigen kann. Bei größeren Rudern sind aber drei oder mehr Fingerlinge, die alle auf einer Drehachse sich befinden, notwendig. Auf italienischen Galeeren kann man diese Tatsache sehr schön zeigen. Das am gekrümmten Hinterstevn angebrachte Ruder benötigt nämlich nicht einmal eine Pinne. Der Ruderknaufl wird einfach gelegt. Damit das Ruder beim auf den Strand ziehen nicht beschädigt wird, wird für diesen Fall ein Seitenruder verwendet.



Anordnung von Rudern an einem gekrümmten Hinterstevn einer italienischen Galeere.

Detlev Elmers beschreibt die Handlungen der Personen auf den Siegeln als eine Schwurhandlung, was aus der Interpretation von Wiechell des Siegels von 1256 auch überzeugt. Die beiden Personen werden links als ein hansischer Fernkaufmann und rechts als Schiffer gedeutet. Auf allen drei Siegeln hebt offensichtlich der Fernkaufmann die Hand und der Schiffer reagiert darauf. Dem entgegen argumentiert Paulsen aufs Heftigste⁵ und bringt eine Reihe von forschungspolitischen Argumenten ins Spiel, die zwar interessant sind, aber zur Klärung, welche symbolischen Handlungen letztlich gemeint sind, nichts Verwertbares beitragen.

Eike Lehmann

⁵ Paulsen, R.: Koggendiskussion in der Forschung. Methodische Probleme und ideologische Verzerrung, Hansische Geschichtsblätter, 128. Jg., Porta Alba Verlag.

⁴ ebenda S. 128

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

Was war los im Verein?

Ergänzend zum Heft 2017-1 informieren wir über weitere Ereignisse in der Gesellschaft.

Es waren noch vielen Lübeckern die Tage des 34. Internationalen Hansetages im Jahr 2014 in Erinnerung. Die Stadt wollte diese Euphorie nutzen und hatte sich entschlossen, alle zwei Jahre einen kleinen Hansetag als Hanse-Kulturfestival, erstmalig vom 20. bis 22. Mai 2016, einzurichten. Auch wir wurden von der LTM auf eine Teilnahme angesprochen und sagten mit Freuden zu. Gemeinsam mit dem Hansevolk, dem Bauspielerplatz Roter Hahn und dem Berkenthiner Salzprahm gestalteten wir eine mittelalterliche Verladeaktion vor dem Europäischen Hansemuseum, an der Untertrave. Unser kooperatives Mitglied, der Möwenschiet Chor trat am Sonnabend und Sonntag an Bord der Lisa von Lübeck auf und sang stimmungsvolle Shantys. Außer akustischer gab es auch geistige Nahrung. Der Schriftsteller Oliver Lück las am Sonnabend aus seinem Buch „Flaschenpostgeschichten“ und nahm seine Zuhörer mit auf die Reise auf das weite Meer.

Auch die Kampner Kogge hatte sich auf den weiten Weg von Holland über das Skagerak nach Lübeck aufgemacht. Nach acht Tagen erreichte die Kogge Lübeck, eine beachtliche Leistung der Besatzung. Beide Schiffe konnten besichtigt werden und so hansisches Leben studieren. Die Einladung, zum Hansetag vom 15. bis 18. Juni 2017 nach Kampen zu kommen haben wir gerne angenommen. Die Reise dorthin musste leider aus technischen Gründen abgebrochen werden.

Von der Organisation Hansesail Rostock, Herrn Günter Senf, erhielten wir anlässlich des 25-jährigen Bestehens unserer Gesellschaft eine Spende über 500,- Euro und sehr schön gerahmte Bilder, für die wir uns auch hier herzlich bedanken. Die Bilder schmücken unseren Konferenzraum auf der Werft.

Der 21. Koggendisch am 29. Oktober 2016 in Bremerhaven fand ohne unsere Beteiligung statt. Der Grund war, dass die Lisa von Lübeck in Svendborg in der Werft lag und dringend Hilfe der Mannschaft bedurfte. Der Koggendisch ging ohne Beschlüsse zu Ende.

Der 22. Koggendisch fand am 11. März 2017 zum Anlass des 25-jährigen Jubiläums des „Stichting Kamper Kogge“ in Kampen statt. An diesem nahm der Vorstand mit vier Mitgliedern teil, der Glückwünsche und Grüße aus Lübeck überbrachte.

Das Modell der St. Annen-Kirche steht seit dem Sommer 2016 wieder im Kreuzgang des nunmehr nach Umbau wieder eröffneten Museums. Nach sorgfältiger Reinigung zeigte sich, dass es während der Umbauphase nicht gelitten hat.

Auf Beschluss der Bürgerschaft sind die Brückenöffnungszeiten Eric-Warburg-Brücke verändert worden, sodass unsere Fahrtenplanung umgestellt werden muss. Die Brückenöffnungen wurden nunmehr auf **9.30, 12.30, 17.00, 19.30 Uhr** festgelegt.

Die Hansestadt Kampen in Holland hat vom 15. bis 18. Juni 2017 einen Hansetag gefeiert. Die „Lisa von Lübeck“ machte sich auf den Weg um daran teilzunehmen. Leider endete die Fahrt dorthin in der Elbe vor der Brunsbütteler Schleuse. Dort hat die „Lisa“ geankert, um besseres Wetter abzuwarten.

Leider war der Ankerplatz, im nachhinein betrachtet, nicht glücklich gewählt. Wind und Strom liefen so ungünstig, dass das Schiff über den Anker gedrückt wurde und sich der Anker nur sehr schwer lichten ließ. Bei diesem ärgerlichen Manöver wurde der Anker erheblich verbogen und war nicht mehr einsatzfähig. Die Fahrt wurde daraufhin abgebrochen. Ein Unglück bleibt selten allein und so geschah es auf dem Heimweg, dass bei einem unglücklichen

Anlegemanöver mit der Backbordseite die Schleusenwand berührt wurde. Deutliche Schrammen waren am Vorderkastell zu sehen.



Weil die Ankerkette sich unter das Vorschiff gelegt hatte, wurde befürchtet, dass die Hydraulik des Bugstrahlers Schaden genommen haben könnte.

Eine Untersuchung durch die Taucherfirma Hock hat das bestätigt. Eiligst wurde ein Werftermin in Svendborg vereinbart, um den Schaden zu beseitigen. Erstmals in der nunmehr

13-jährigen Fahrzeit musste eine Fahrt aus technischen Gründen abgesagt werden.

Betroffen von dem Ausfall der „Lisa“ war auch das Shanty-Chor-Festival im Juni in Travemünde. Die Eröffnung dieser Veranstaltung sollte auf dem Hanseschiff durch den Möwenschiet-Chor erfolgen, was nun nicht mehr möglich war. Das Schiff musste zur Instandsetzung in die Werft. Aber die „Lisa“ wurde nicht vermisst. Regen, Regen, Regen. Die Eröffnung des Festivals fiel buchstäblich ins Wasser.

Der Ankerschaden wurde durch die Schiffbauer der LMG mit ihrer großen Schiffbau- presse behoben.

Im Oktober 2017 soll auf der „Lisa“ der Großmast getauscht werden. Der neue liegt fast fertig in der Halle und wartet auf seinen neuen Standort. Das bedeutet, dass das Schiff vom 07.10.2017 bis zum ersten Adventskaffee für sämtliche Veranstaltungen gesperrt ist.



Seit 1995

Planenmacherei

Jan Bentfeldt

Wir fertigen und reparieren für:
Gewerbe - Privat - Hobby - Freizeit

| | |
|---|--|
| <p>LKW-PKW-Anhänger- Containerplanen Bootsabdeckungen Zelte Planen für Seefahrt Landwirtschaft Schausteller Einsatzzwecke (Gartenmöbel, Geräte, Maschinen)</p> | <p>Sonnensegel Markisenbespannungen Poolabdeckungen Pavillondächer Terrassen- Carportseitenteile Hauben für viele</p> |
|---|--|

Wilhelm-Maybach-Str. 10 • 23617 Stockelsdorf

Telefon: 04 51 / 49 16 10 • Fax: 04 51 / 8 09 04 53

email: info@planenmacherei.de

www.planenmacherei.de

Das Portrait



Eric Janssen

ist seit vielen Jahren Mitglied in unserem Verein, der von seinen vielseitigen handwerklichen Begabungen profitiert.

Ihm liegen die Natur, historische Gebäude und junge Menschen am Herzen.

Geboren wurde er 1965 in Hamburg-Bergedorf, ist verheiratet mit einer Sonderschullehrerin und hat 3 Kinder. Nach der Schulzeit absolvierte er eine Lehre als Zimmerer, studierte Verfahrenstechnik an der TU Hamburg-Harburg mit den Schwerpunkten Fachwerksanierung und Lehmbauten, 1989-1990 Verfahrenstechnik an der TU Hamburg-Harburg und anschließend bis 2003 Angewandte Kulturwissenschaften an der Uni Lüneburg.

1997 gründete er die Firma „Altbausanierung Janssen“ die bis heute besteht.

So hat er schon Fachwerkhäuser und Lehmbauten saniert wie z. B. die Fachwerkscheune von 1771 auf dem Ringstedtenhof. Außerdem betreute er 2007 – 2008 die Teilnehmer/innen des freiwilligen Ökologischen Jahres und seit 2011 bis heute die Jugendbauhütte Lübeck.

Mit der zuletzt genannten Gruppe entstanden die ersten Verbindungen zu unserem Verein. Gemeinsam mit Mitgliedern unserer Gesellschaft wurde der Seetempel gebaut. Aber auch die „Lisa“ profitierte von dieser Verbindung, denn die Jugendlichen halfen mit Begeisterung bei der Fertigung des Fockmastes, des Bugspriets, der Rute vom Besan und ganz besonders beim Großmast der „Lisa“. Wenn Not am Mann ist, ist Eric immer schnell und gern zur Stelle.

Wir freuen uns über die gute, erfolgreiche Zusammenarbeit und hoffen, dass diese noch lange bestehen bleibt.

Heike Schmarje

Wind von vorn Mit der „Lisa von Lübeck“ in die neue Saison

Leinen los. Die „Lisa von Lübeck“ legt vom Ostpreussenkai in Travemünde ab. Ich stehe auf dem Achterkastell und beobachte das Manöver. Neben mir Kapitän Dieter Baars, ein Kapitän der ersten Stunde. Wir unterhalten uns über das Segeln mit der Kraweel. So erfahre ich, dass die „Lisa“ 60 Grad am Wind schafft. Er kennt die Kraweel wie kein anderer. Schon die Planung und den Bau des Hanseschiffes hat er begleitet. Seit der ersten Fahrt ist er fast immer dabei.

Die Kraweel war zur Hansezeit im 15. Jahrhundert eine signifikante Weiterentwicklung der bis dahin bekannten Koggen. Die Kraweel-Schiffe waren grösser und seetüchtiger. Durch den glatt beplankten Rumpf waren auch höhere Geschwindigkeiten möglich.

Heute sind wir an Bord der „Lisa“ auf den Spuren der Hanse.

Es sind gleich mehrere Kapitäne auf der Brücke. Aber nur einer hat während der Fahrt das Kommando. Die „Lisa“ wird eben professionell geführt. Der Bestmann gibt die Anweisungen des Kapitäns weiter an die eingespielte Mannschaft.

Vor jedem Saisonstart gibt es eine Trainingsfahrt, in der alle Manöver durchgespielt werden. Durch Rotationen auf den Positionen kann jeder eigentlich alles machen. Es gibt für die Fahrten einen Rollenplan. 14 Mann werden für die Bedienung der Kraweel im Idealfall benötigt. Überhaupt wird Sicherheit auf der „Lisa“ groß geschrieben. Vor dem Auslaufen gibt es auf dem Hauptdeck für alle eine Sicherheitseinweisung. Und ein Grinsen auf den

Gesichtern der Gäste. Jetzt wissen sie, was in den auffälligen Fässern mit der Aufschrift „Rotspon“ und „Rum aus Jamaica“ tatsächlich enthalten ist.

In den beiden „Fässern“ sind die Rettungsin-seln...

Unsere Blicke gehen zur Nordermole. Ein frischer Nordost schiebt mit langem Anlauf die hohen Wellen über die Ostsee nach Travemünde. „6 Beaufort“, brummt der Kapitän. „Wir werden mal die Nase in den Wind stecken...“

Der kräftige Motor schiebt die „Lisa“ durch die hohen Wellen und gegen den Wind. Achteraus sehen wir die „Passat“ und das Maritim Hotel.



Immer wieder krachen die Wellen gegen den Rumpf. Spritzwasser schießt empor. Die Gäste staunen über das Naturschauspiel. Hier draußen vor der Nordermole toben sich die Wellen aus. Stundenlang kann ich die Welt der Wellen beobachten. Nie würde es mir langweilig werden. In jeder Minute verändert sich

diese Welt. Ich empfinde einen großen Respekt vor der Ostsee.

Die „Lisa“ lässt sich davon nicht beeindrucken und bahnt sich ihren Weg durch die Wellen. Kurze Zeit später heißt es: „Vorsegel setzen“. Die Mannschaft hängt sich in die Seile und das große Vorsegel wird vom frischen Nordost gefüllt. Die „Lisa“ ist in ihrem Element.

Vor dem Wind geht es nun nach Travemünde zurück. Segelfeeling wie zur Zeit der Hanse. Bei dieser Windstärke reicht allein das Vorsegel. Mehr Segelfläche heißt nicht immer schneller sein. Wir genießen das Segeln und lassen uns den Wind um die Nase wehen.

Vor uns taucht bereits die Nordermole auf. Imposant grüßen die Masten der „Passat“. Spaziergänger bleiben stehen und schauen nach der „Lisa“. Ein tolles Bild, wenn die „Lisa“ unter Segeln den Hafen ansteuert. Fotoapparate werden gezückt. Auch ich erfreue mich immer wieder an diesem Anblick.

Noch eine kleine Hafenrundfahrt, vorbei an den großen Skandinavien-Fähren. Die Gäste sind begeistert. Nach dem Anlegen sitzen wir noch kurz zusammen. Für die Mannschaft ist es nur eine Pause. Denn kurz danach geht es gegen den immer noch stark wehenden Nordost auf die Reise. Die „Lisa“ nimmt am Hamburger Hafengeburtstag teil. Eine Reise gegen den starken Wind und hohe Wellen bis zur Nordost-Ecke Fehmarns, durch den Fehmarnbelt und die Kieler Bucht in den Nord-Ostsee-Kanal.

Oliver Meiske



BESTATTUNGS-VORSORGE

schäfer & co
Bestattungsgesellschaft

23552 Lübeck · Balauerföhr 9
Tel. 79 81 00 · Fax 7 27 77
www.schaefer-co.de



Neue Mitglieder

Wir begrüßen ganz herzlich unsere neuen Mitglieder

| | |
|--------------------------------|--------------------|
| 889 Malte Ernst | 896 Olaf Szimaitis |
| 890 Heide Lore Seiboth-Meißner | 897 Andreas Radde |
| 891 Christine Gebauer | 898 Simone Meiske |
| 892 Jens Herzberg | 899 Oliver Meiske |
| 893 Marion Herzberg | 900 Birgit Stinga |
| 894 André Kock | 901 Marco Stinga |
| 895 Susanne Syperrek | |

Man lernt das Matrosenleben nicht durch Übungen in einer Pfütze.

Franz Kafka

Alle Menschen sind klug. Die einen vorher, die anderen nachher.

Voltaire

Mitfahren mit der „Lisa“ leicht gemacht

Wer an einer Mitfahrgelegenheit interessiert ist, kann sich für eine Einzelfahrt unter folgender Telefonnummer anmelden:

0451-79 82 740. Den Fahrtenkalender mit den verschiedenen Terminen findet man im Internet unter: www.hanseschiff-luebeck.de/Hanseschiff/Termine.

Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck (gemeinnützig) e. V.

Postanschrift:

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

Telefon: 0451-79 82 740

Fax: 0451-79 82 857

Vereinskonto:

Sparkasse zu Lübeck

IBAN: DE 63 2305 0101 0001 0092 40 - BIC: NOLADE21SPL

(Spendenbescheinigungen werden unaufgefordert übersandt. Bitte volle Anschrift angeben)

Geschäftszeiten Werftbüro: März - Sept. dienstags bis donnerstags **9:00** Uhr bis **13:00** Uhr
Okt. - Feb. dienstags **9:00** Uhr bis **13:00** 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. 0451-79 82 740 - Adresse: Siehe „Postanschrift“ auf dieser Seite.

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!



Störtebeker
BRAUSPEZIALITÄTEN

**PROBIER
KISTE** ★NEU★

| Menge | Sorte |
|-------|-------------------------|
| 1x | Atlantik-Ale o.s.t. |
| 1x | Regen-Weizen o.s.t. |
| 1x | Stark-Bier o.s.t. |
| 1x | Keller-Bier 1402 o.s.t. |

Weltweit prämierte Braukunst.

Entdecke die Welt der Brauspezialitäten mit der **Störtebeker Probierkiste**: 4 verschiedene **Bierstile**, von feinherb-weich über stürmisch frisch-herb bis hin zu malzig-röstig. Ein einzigartiges Genusserebnis.

www.stoertebeker.com



Störtebeker
BRAUSPEZIALITÄTEN

13

SORTEN
ONLINE ENTDECKEN