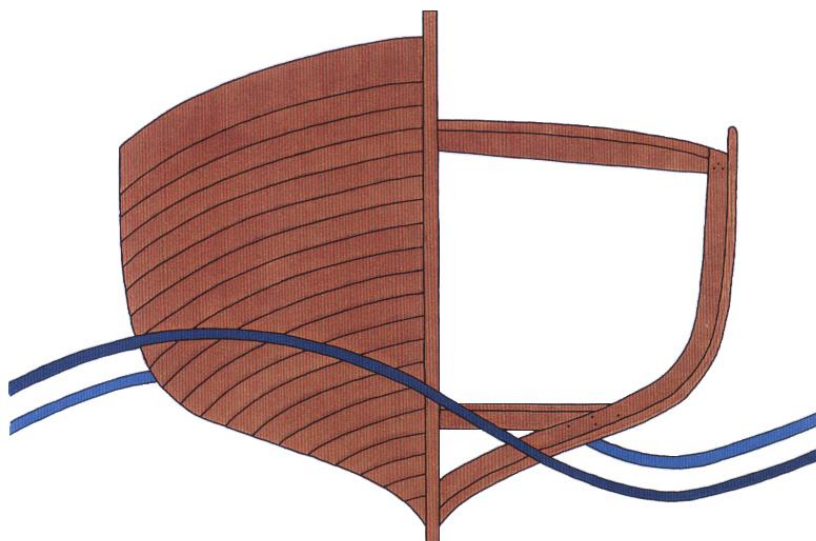


Das Vorhaben „Deutsche Museumswerft“ in der Hansestadt Lübeck

von
Bernd Klabunde



7. Auflage
(Stand der Informationen: 2012)

© 2005-2015 **Bernd Klabunde, Köln**

Alle Rechte vorbehalten. – Kein Teil dieses Textes oder irgendeine Abbildung dürfen ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Verfassers in irgendeiner Form reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder sonstwie verbreitet werden.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	Seite	2
Vorwort	Seite	3
Einleitung	Seite	4
Philosophie der „Deutschen Museumswerft“	Seite	5
Die Suche nach einem geeigneten Grundstück	Seite	6
Das Grundstück in Lübeck und seine Geschichte	Seite	9
Ausgangslage in der Hansestadt Lübeck	Seite	11
Das Gelände der zukünftigen „Deutschen Museumswerft“	Seite	12
Die 1. Hauptfläche der DMW – Teilfläche 1 / allgemein –	Seite	14
– – Teilfläche 1 / Werkstätten –	Seite	15
– – Teilfläche 1 / „WerftHalle“ –	Seite	17
– – Teilfläche 1 / „Ausstellungs- & RestaurantHalle“ –	Seite	18
– – Teilfläche 1 / Institut –	Seite	19
– – Teilfläche 2 / allgemein –	Seite	20
– – Teilfläche 2 / Bauplatz usw. –	Seite	21
Die 2. Hauptfläche der DMW – allgemein –	Seite	22
– – Halle 1 / „DMW-Gästehaus“ –	Seite	23
– – Halle 2 / „DMW-Ausstellungshalle /-Veranstaltungshalle“ –	Seite	24
– – Halle 3 / Institut –	Seite	25
Angebote der „Deutschen Museumswerft“	Seite	26
Zukünftige Struktur der „Deutsche Museumswerft gGmbH“	Seite	28
Nachwort zu dem Vorhaben „Deutsche Museumswerft“	Seite	29
Danksagung	Seite	30
Anhang 1: Tabellarische Aufstellung zur Geschichte der LMG	Seite	31
Anhang 2: Ehemalige Gross-Werften in Lübeck	Seite	32
Anhang 3: Verwendete und weiterführende Literatur zur Hansestadt Lübeck	Seite	33
Anhang 4: Bildernachweis	Seite	41
Anhang 5: Erklärungen zu den Fussnoten im Text	Seite	42

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser.

Der Aufbau der „Deutschen Museumswerft“ (DMW) ist eine Aufgabe, welche der Satzung des gemeinnützigen „Förderverein Deutsche Museumswerft e.V.“ (FVDMW) entspricht und warum dieser Verein im Herbst des Jahres 2004 überhaupt gegründet worden ist^[1]. – Später wird eine in Lübeck noch zu gründende gemeinnützige GmbH die Leitung der „Deutschen Museumswerft“ übernehmen und der dann nach Lübeck übersiedelnde FVDMW sozusagen nur noch den fördernden Rahmen bilden. – Lesen Sie bitte auch die Hinweise unter der Überschrift „Danksagung“ zum Schluss dieser Information!

In dieser Zusammenstellung, die nun wegen weiteren mitzuteilenden Informationen in einer neuen Auflage^[2] vorliegt, erhalten Sie einen ersten kleinen Einblick dazu, wie das umfangreiche Vorhaben, der Aufbau der „Deutschen Museumswerft“, gestaltet werden soll, was diese dann anzubieten hat und wie sie Nutzen stiften will, aber ebenfalls etwas über die Geschichte des Grundstückes, auf dem diese Museumswerft etabliert werden soll, und was für eine Philosophie hinter dem ganzen Vorhaben steckt. – Selbstverständlich sind die Planungen in u.a. textlicher und zeichnerischer Hinsicht intern wesentlich weiter entwickelt und detaillierter ausgearbeitet, doch würden diese zahlreichen zusätzlichen Angaben den Rahmen dieser kleinen Vorstellung vollkommen sprengen (wer will sich schon durch Hunderte von Seiten an vorhandenen Texten und wirtschaftlichen Zahlenwerken arbeiten!).

Es handelt sich jedenfalls bei dem Aufbau der „Deutschen Museumswerft“ um ein Vorhaben mit einem Alleinstellungsmerkmal (wahrscheinlich sogar nicht nur auf europäischer Ebene), welches wegen seines Umfangs und seiner Vielfältigkeit nur durch das Mittun vieler in unserem Lande gelingen kann, denen nicht nur die maritime Geschichte in Deutschland am Herzen liegt und die diese Geschichte nicht nur auf bestimmte Jahre des letzten Jahrhunderts reduziert wissen wollen. Aber es geht auch um das Mittun derjenigen, denen bewusst ist, dass *„unser fragloser Wohlstand auf Wasserwegen entstanden ist und nicht durch Ochsenkarren über Land!“* Und Wasserfahrzeuge zum Transport von Handelsgütern waren schon lange im Gebrauch, bevor es überhaupt Ochsenkarren gab!

Aus diesem Grund sind alle diejenigen aufgerufen, die mit Rat und Tat ebenfalls verhindern möchten, dass das handwerkliche und technische Wissen im historischen, traditionellen und klassischen Schiff-/ Bootsbau in Deutschland immer mehr verschwindet und dieses Wissen demnächst nur noch im Ausland gefunden werden kann.

Darum meine Bitte, dass auch Sie mithelfen, um den Aufbau und den danach folgenden Betrieb der „Deutschen Museumswerft“ auf ein wirtschaftlich stabiles Fundament zu stellen, denn laufend auf öffentliche Mittel zu setzen, wie es die Mehrzahl der Museen in Deutschland tun/tun müssen. Wohl werden wir ohne diese uns schon avisierte Unterstützung alleine den Umbau und den Start nicht realisieren können, aber wir wollen dann auf dem schnellsten Wege unabhängig von dieser Geldquelle werden. Ein permanentes solides wirtschaftliches Handeln nach dem ökonomischen „Minimal-Prinzip“ stellt darum die wichtige und einzige Grundlage für den Aufbau und den laufenden Betrieb der gemeinnützigen „Deutschen Museumswerft“ dar!

Für diese Ihre Mithilfe gibt es eine ganze Palette von Möglichkeiten, die nicht unbedingt direkt damit verbunden sein müssen, dass „Geld in die Hand genommen werden muss“! – Melden Sie sich einfach beim FVDMW; die Kontaktdaten finden Sie unter „Impressum“ in unserer WebSite. Vielen Dank.

Nach dem Sprichwort *„Der grösste Feind des Guten ist das Bessere“* sind wir natürlich offen für Vorschläge oder neue Denkansätze, denn Fehler kosten Geld und mit den eigenen und den dann uns von verschiedensten Seiten gegebenen Mitteln haben wir schliesslich sorgsam und effizient umzugehen! Sollten Sie Fragen oder Anregungen haben, so setzen Sie sich bitte mit dem 1.Vorsitzenden des FVDMW, Herrn *Bernd Klabunde*, in Verbindung.

Ich freue mich über Ihr Engagement.

Köln, Winter 2011/12

Bernd Klabunde^[3]

(1.Vorsitzender des „Förderverein Deutsche Museumswerft e.V.“)

Einleitung

Die „Deutsche Museumswerft“ (DMW) wird in Lübeck als eine gemeinnützige GmbH (gGmbH) in das Handelsregister eingetragen werden, sobald die letzten Punkte im Rahmen der Verhandlungen bezüglich des Grundstückes geklärt worden sind, der Zeitpunkt der dazu erforderlichen Unterschriften gekommen ist und der Beginn der Bau-/Umbauarbeiten kurz bevorsteht. Bei den zum Teil langwierigen Verhandlungen ging und geht es beispielsweise um vorhandene Kontaminierungen, um Wegerechte, Auflagen, Ver- und Entsorgung, Erschließung, um den doch noch möglichen Denkmalschutz, eine neue Spundwand an der Kai-Linie und Schwimmpontons davor usw. usw. Erst dann kann in die nächste Realisierungsphase eingetreten werden, die die offizielle Beauftragung eines kompetenten lübecker Architekturbüros für eine detaillierte Planung nach HOAI betreffen und alle weiteren Leistungen für den anschließenden Bau/Umbau.

Selbstverständlich gehen der Förderverein und alle ihn Unterstützen davon aus, dass die Hansestadt Lübeck das Vorhaben des gemeinnützigen „Förderverein Deutsche Museumswerft e.V.“ tatkräftig und vorbehaltlos unterstützt (aber nur ideell!), denn die Stadt profitiert am stärksten von einer Existenz der „Deutschen Museumswerft“ in ihren Stadtgrenzen, mehrt sich doch die Zahl der Touristen und durch den Zuzug der DMW-Beschäftigten die Zahl der Einwohner und aller dadurch verbundenen Einnahmen für Lübeck. Zudem stärkt das wissenschaftliche Institut der DMW den Hochschulstandort Lübeck. Diese Unterstützung seitens der Stadt verstehen wir nicht nur dahingehend, dass die entsprechenden Ämter usw. unsere Anfragen, Anträge u.ä. so zügig bearbeiten, wie es für die Ansiedlung eines kaufmännisch handelnden gemeinnützigen Unternehmens (der zukünftigen „Deutsche Museumswerft gGmbH“) notwendig ist, welches eine grosse touristische, kulturelle und wissenschaftliche Bereicherung für die Stadt bildet, sondern ebenfalls darin, dass es wenigstens in touristischer und wissenschaftlicher Hinsicht eine von uns auf jeden Fall gewünschte sehr gute Zusammenarbeit zum Wohle aller gibt! Ebenso wird von der „Deutschen Museumswerft“ eine enge Zusammenarbeit mit den Schulen, den zuständigen Berufsschulen und der Fachhochschule Lübeck angestrebt.



Dekoratives Ensemble [B-01]

Für die verschiedenen Tätigkeiten der gemeinnützigen „Deutschen Museumswerft“, die aber klar nach wirtschaftlichen Kriterien geführt werden muss und wird, werden auch unterschiedliche Mitarbeiterinnen/Mitarbeitern mit fachlicher und sozialer^[4] Kompetenz erforderlich sein. So wird z.B. - neben zwei maritimen Historikern als Leitung des wissenschaftlichen Institutes, von denen der eine zudem für das erste Projekt, den Nachbau der *ADLER VON LÜBECK*, zuständig sein wird - ein weiterer Schiffahrtshistoriker den kompletten musealen Bereich übernehmen und dafür Sorge tragen, dass die Besucher bei der DMW eine moderne Museumspädagogik erleben, die den heutigen Bedürfnissen der Besucher entspricht und den diesbezüglichen Veränderungen laufend angepasst werden kann. Für weitere Funktionen sind verschiedene Personen bereits vorgesehen und Bewerbungsgespräche mit anderen potentiellen Mitarbeiterinnen/Mitarbeitern laufen bereits. – Ansonsten soll es sich bei den Beschäftigten in erster Linie um junge Personen handeln und um welche, die älter als 50 Jahre sind und damit wohl über umfangreiche Erfahrungen verfügen, aber auf dem ersten Arbeitsmarkt unserer Wirtschaft keine Chance mehr haben (für diese steht im Bedarfsfall ein spezielles „Age-Management“ zur Verfügung, um ihnen die „Selbstachtung durch Arbeit“ wiedergeben zu können). Diese älteren Mitarbeiter werden u.a. die zukünftigen Auszubildenden^[5] in den jeweiligen Bereichen nach dem Motto „Fordern und Fördern“^[6] anleiten, was u.a. sowohl die handwerklichen als auch die kaufmännischen Aufgaben der DMW betrifft. Zu besetzen sind dabei z.B. Bootsbauerei, Tischlerei, Holzbildhauerei, Segelmacherei, Seilerei/Taklerei, Schlosserei und Schmiede, aber auch z.B. Positionen in Büros, im Archiv, bei Veranstaltungen, in der Museums-Gastronomie und im „iZts“. Bei diesen Azubis wird es sich bei der DMW im gewerblichen Bereich möglichst um in theoretischen Fächern „leistungsschwächere“ Jugendliche von den Hauptschulen handeln^[7], damit diesen in unserer Gesellschaft ebenfalls eine berufliche Möglichkeit geboten werden kann, wobei die „Deutsche Museumswerft“ dabei mit zusätzlichen Kursen helfen wird. Als Beschäftigungsgesellschaft wird die „Deutschen Museumswerft“ jedoch nicht fungieren! – Weiter halten wir es zudem für sehr wichtig, dass gerade bei den handwerklichen Arbeiten der Austausch von Mitarbeitern und Auszubildenden mit Werften und anderen ähnlichen Institutionen und Betrieben im In- und Ausland eine wichtige Rolle spielt, denn „Europa muss auch gelebt werden“, und im Schiffbau sind Erkenntnisse grundsätzlich länderübergreifend!

Anmerkung 1:

Unter „Das Projekt“ befindet sich in dieser WebSite eine umfangreiche pdf-Datei über das Projekt *ADLER VON LÜBECK* („Kleine Geschichte der *ADLER VON LÜBECK* und ihre Zeit“).

Philosophie der „Deutschen Museumswerft“

Die Konzeption der zukünftigen „Deutschen Museumswerft“ basiert - neben der Internationalität - auf den Elementen

- Traditionsbewusstsein,
- Öffentlichkeit,
- Publikumsorientiertheit,
- Wissenschaftlichkeit und
- Wirtschaftlichkeit.

Der Grund für den Aufbau der „Deutschen Museumswerft“ ist, dass unser maritimes Kulturgut mehr in den Focus unserer Bevölkerung gerückt werden soll (und muss). Der Förderverein und die „Deutsche Museumswerft“ wollen dadurch mithelfen, das Bewusstsein für dieses unser maritimes Kulturgut in der Bevölkerung so positiv zu verändern, wie es in unseren Nachbarländern schon lange üblich ist und als ganz normal angesehen wird.

- Ohne (eigenes) Traditionsbewusstsein ist der „Deutschen Museumswerft“ die Grundlage entzogen.
- Ohne Öffentlichkeit wird es nicht den nötigen Bekanntheitsgrad der „Deutschen Museumswerft“ geben.
- Ohne eine klare Publikumsorientiertheit, die den Besucher als „König“ und als Gast definiert, werden die erforderlichen Besucherzahlen für die „Deutsche Museumswerft“ nicht zu erreichen sein.
- Ohne Wissenschaftlichkeit ist unser maritimes Kulturgut nicht zu erhalten.
- Ohne Wirtschaftlichkeit im Denken und nachfolgenden Handeln lässt sich ein solches umfangreiches Vorhaben auf Dauer nicht erfolgreich durchführen.

Diese Überlegungen stellen u.a. die Basis der „Deutschen Museumswerft“ dar und sollen ihre andauernde Existenz und die Beschäftigung der zahlreichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sichern.

Ein solcher Ansatz zum Handeln wird von allen Mitgliedern des Vereines und allen bisherigen Unterstützern und Förderern vorbehaltlos begrüsst!

„Denke nicht darüber nach, was gegen etwas sprechen könnte, sondern versuche zu überlegen, wie etwas verwirklicht werden kann.“

Bernd Klabunde
(*1950)

1. Vorsitzender des gemeinnützigen
„Förderverein Deutsche
Museumswerft e.V.“

Dafür ist es erforderlich, die Menschen für das Geschehen auf einer Werft und beispielsweise den Bau eines grossen Schiffes einzunehmen und dafür zu begeistern.

Eine moderne museumspädagogische Darstellung, handwerkliche Demonstrationen, die auch den Besuchern ein aktives Mitmachen ermöglichen, eine Vielfalt des Angebotes und laufende Veränderungen bieten die besten Voraussetzungen, um die Besucher auch zu einem mehrmaligen Kommen zu veranlassen.

Gleichzeitig ist es Aufgabe der musealen Bereiche der „Deutschen Museumswerft“, das Wissen von handwerklichen Fähigkeiten nicht verschwinden zu lassen, sondern in den unterschiedlichen Werkstätten der Museumswerft und beim Bau oder Restaurieren von Schiffen zu erhalten und an junge Menschen weiterzugeben zu können.

„Der Schlüssel zum Erfolg sind nicht Informationen. Das sind Menschen!“

Lee Iacocca
(*1924)
US-amerikanischer Wirtschafts-
Manager

Dieses Wissen erfordert diejenigen einzubinden, die noch über diese Kenntnisse verfügen. Darum wird bei der „Deutschen Museumswerft“ wegen ihrer beruflichen Erfahrung gerade denjenigen eine Beschäftigung geboten, die ein Alter erreicht haben, mit dem sie in der übrigen Wirtschaft üblicherweise freigesetzt werden.

Und das der gemeinnützigen „Deutschen Museumswerft“ angegliederte wissenschaftliche Institut soll dafür Sorge tragen, dass auch auf dem Gebiet der maritimen „Experimentellen Archäologie“ in unserem Lande mehr in Bewegung gebracht wird.

Eine weitere Aufgabe sieht die „Deutsche Museumswerft“ mit all' ihren Bereichen darin, die Kraft der wirtschaftsschwachen Region Ost-Holsteins und Lübecks zu stärken und mit dafür zu sorgen, dass dort auch im Tourismus sich ein Mehr ergibt.

Die Suche nach einem geeigneten Grundstück

Mit der Gründung des gemeinnützigen „Förderverein Deutsche Museumswerft e.V.“ begann sofort auch die Suche nach einem geeigneten Grundstück, wobei rund 30 Orte an der gesamten Küste von Nord- und Ostsee zwischen Papenburg und Greifswald überprüft wurden. An manche Gemeinden sind wir herangetreten, andere haben von sich aus um das Vorhaben „Deutsche Museumswerft“ geworben.

Nach durchaus interessanten Möglichkeiten u.a. in Papenburg, Arnis, Neustadt/H. oder Wismar ergab schliesslich Bremen für uns ein gutes potentielles wirtschaftliches und strategisches Gesamtbild ab und die Vorstände von FVDMW und der dort ansässigen gemeinnützigen „Bremer Bootsbau Vegesack GmbH“ (BBV) beschlossen im Juni 2005 eine Kooperation. Die „Bremer Investitions-Gesellschaft mbH“ (BIG =Wirtschaftsförderung der Stadt) bot dem Förderverein dazu Ende 2005 für die DMW ein grosses renovierungsbedürftiges 3-stöckiges Gebäude neben der BBV auf dem Gelände der ehemaligen „Vulkan-Werft“ in Bremen-Vegesack an. – Für uns völlig überraschend und unter nicht ganz klaren Umständen stellte aber im März 2006 zu Beginn unseres gemeinsamen Auftritts auf der Messe *BOATFIT* in Bremen die BBV einen Antrag auf Insolvenz, obwohl wir im Januar auf der *boot* 2006 in Düsseldorf auf dem Stand des FVDMW noch zusammen erfolgreich aufgetreten waren. – Die Zukunft der BBV war danach eine lange Zeit äusserst unklar. Die BBV-eigene Charter-Organisation „bbv-sailing“ wurde danach aufgelöst, die eigenen Schiffe verkauft und der Bau und das Restaurieren von weiteren Schiffsbauten kam zum Erliegen. Unsere dortige Konzeption^[8] basierte jedoch ganz klar auf einer voll funktionsfähigen derartigen Werft! Da diese Situation nicht mehr gegeben und unsere speziell für Bremen entwickelte Konzeption nicht mehr zu verwirklichen war, war somit die Kooperation hinfällig und wir mussten uns anders orientieren^[9].

Die Wirtschaftsförderung des Landes Schleswig-Holstein, die bereits seit dem Winter 2004/2005 versucht hatte, das Vorhaben „Deutsche Museumswerft“ in ihr Bundesland zu holen, bemühte sich nun in der 2.Hälfte 2006 unter der Federführung von Herrn *Jürgen Delfs* von der „Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH“ (WTSH) in Kiel intensiv darum, um - in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung der Stadt Lübeck (KWL) - ein geeignetes Grundstück zum Aufbau der „Deutschen Museumswerft“ an der Trave in der Hansestadt Lübeck zu finden.

Unsere eigenen Überlegungen betrafen dort zuerst die unbebaute Spitze der Wallhalbinsel, wofür wir eine spezielle Konzeption entwickelten und zur Überprüfung der Machbarkeit u.a. entsprechende Zeichnungen anfertigten. Die dortige Gesamtkonzeption schloss in einer zusätzlichen Stufe die Nutzung der nordöstlichen Lagerschuppen auf beiden Seiten der Wallhalbinsel ein, die zu erhalten gewesen wären und wo ausserdem ein „Reederei- und Werften-Museum“ hätte etabliert werden können. Weitergehende Überlegungen unsererseits bezogen sich auf die gesamte nördliche Wallhalbinsel (bis zur verbindenden Strasse zwischen den Trave-Ufern und ausschliesslich der „Media-Docks“) und in diesem 3.Teil war dann eine Wohnbebauung (Appartements) angedacht. – Doch uns wurde von KWL sehr bald übermittelt, dass die im städtischen Eigentum befindliche nördliche Wallhalbinsel nicht zur Debatte stünde, da dort seitens der Stadt ein geldbringender Verkauf vorgesehen sei (und nicht der berühmte „1 Euro“ für die Flächen vom Förderverein, auch wenn dieser in anderer Hinsicht zu investieren bereit gewesen wäre).

Uns wurde daraufhin gegenüber der Wallhalbinsel in Lübeck auf dem linken Trave-Ufer ein nicht in öffentlicher Hand befindliches Teilgrundstück der Firma LMG angeboten, die 2003 in Konkurs gegangen war, doch wollte der Insolvenzverwalter den erstaunlichen Betrag von 175 (!) Euro pro m² erzielen, was natürlich völlig unrealistisch war. Besonders unverständlich wurde der hohe Betrag, nachdem uns bei einer Begehung unter Beteiligung von WTSH, KWL, dem Architekten *Christian Rosehr* und des Fördervereines der desolate Zustand von Fläche und Gebäuden vor Augen geführt wurde.

Danach stand direkt nebenan ein Teilareal der seit vielen Jahren in Insolvenz befindlichen Firma „BATRA Lübeck GmbH“ zur Debatte, welches uns mit seiner Grösse von rund 2,6 ha angeboten wurde und das sich ebenfalls an der Trave in unmittelbarer Nähe zur lübecker Altstadt befindet.

Umgehend begann unsererseits die Überprüfung der Lage des Grundstückes bezüglich der Infrastruktur, der Verkehrsanbindungen und aller anderen Kriterien, die für einen möglichen dortigen Aufbau eines solches Museums relevant waren. Nach positiven Ergebnissen erfolgte als nächster Schritt das Entwickeln einer ortsspezifischen Konzeption für das Vorhaben „Deutsche Museumswerft“, wozu nun auch der 1 zu 1-Nachbau der *ADLER VON LÜBECK* gehörte. Diese Konzeption schloss erste zeichnerische Darstellungen ein, um zu überprüfen, ob ein Unterbringen aller erforderlichen Bereiche auf der Fläche und in der vorhandenen Gebäudestruktur möglich sei. – Daraufhin mussten wir jedoch bald den Bedarf für die zukünftige „Deutsche Museumswerft“ auf knapp 5,3 ha erweitern, was somit die gesamte Fläche der ehemaligen Firma BATRA betraf. Der Grund war, dass die erforderlichen Parkplatzflächen für ein solches Museum trotz aller planerischen Bemühungen auf dem zuerst angebotenen Teilareal nicht zu realisieren waren und nur durch

Die Suche nach einem geeigneten Grundstück

Hinzunahme des zweiten Teilareales zur Verfügung standen.

Als Ergebnis dieser ersten umfangreichen Untersuchungen konnte jedenfalls eindeutig festgestellt werden, dass das Grundstück innerhalb Lübecks und wiederum die Lage Lübecks an der gesamten deutschen Küstenregion die besten Voraussetzungen für den Aufbau der „Deutschen Museumswerft“ bot, so dass die nächste Stufe der Vorplanungen angegangen werden konnte.

Nachdem eine daraufhin erste Machbarkeitsstudie auf der Basis einer speziell auf die dortige Lage abgestimmten Planung und Konzeption ebenfalls positiv ausgefallen war, begannen umgehend die ersten Verhandlungen wegen der Übernahme des Grundstückes, doch gibt es bekanntlich keine Medaille, die nicht zwei Seiten hat - es gibt eben keinen Idealfall! Auch dieses nicht im öffentlichen Eigentum befindliche Grundstück ist mit einigen Fragestellungen verbunden, die vorher eindeutig und schriftlich geklärt werden müssen, bevor dort unsererseits irgendwelche grösseren Investitionen vorgenommen werden können.

Auf ausdrücklichen Wunsch des lübecker Amtes für Stadtplanung beauftragte der FVDMW umgehend ein Institut in Kiel mit der Erstellung eines Lärmgutachtens, um überprüfen zu lassen, ob es durch die zukünftige „Deutsche Museumswerft“ irgendwelche Beeinträchtigungen für z.B. zukünftige Planungen auf der nördlichen Wallhalbinsel geben könnte. Dieses Gutachten kostete den Verein wohl rund 6.300 Euro, doch das Ergebnis fiel im September 2006 eindeutig in unserem Sinne aus und der lübecker Senat hatte anschliessend keine Einwände.

Nach Wiederaufnahme der Kaufverhandlungen durch unseren Verhandlungsführer, Herrn *Udo Bungert* (Rechtsanwalt und Steuerberater aus Recklinghausen), stockten diese jedoch nach einiger Zeit abermals, da festgestellt wurde, dass die Katasterpläne nach 1908 von der Stadt doppelt fortgeschrieben worden waren und unterschiedliche Angaben erhielten (Grössen, Grenzverläufe, Flächennummern usw.). Für diese rechtlich einwandfreie Zusammenführung der Daten verging rund ein dreiviertel Jahr!

Danach wurde Ende 2007 von dem für die Firma BATRA zuständigen hamburger Insolvenzverwalter ein lübecker Ingenieurbüro mit einem Vorgutachten für eine nachfolgende Bodenuntersuchung beauftragt, um u.a. mögliche Kontaminierungen auf dem Grundstück lokalisieren zu können. Dieses wichtige Gutachten lag dann im April 2008 in Hamburg wohl vor, wurde dem Förderverein aber erst nach eigener Intervention im September des gleichen Jahres zur Verfügung gestellt. – Nach Abklärung noch etlicher weiterer Unklarheiten konnten die Verhandlungen erst in der ersten Hälfte des Jahres 2009 wieder aufgenommen werden^[10].

Am Ende des ersten Halbjahres 2010 konnten die eigenen Planungen und Kalkulationen für das Vorhaben und die Nutzungen von Gebäuden und Flächen abgeschlossen werden. – Der Insolvenzverwalter gab Mitte 2010 nun selbst ein vollständiges Bodengutachten in Auftrag, um sich über den Umfang von möglichen Kontaminierungen ein Bild machen zu können. Das Ergebnis war, dass die Kontaminierungen sich nicht ganz so schwerwiegend und somit kostenintensiv darstellten wie vorher angenommen (zumindest, was unsere Planung betrifft).

Um die Jahreswende 2010/2011 - so schliesslich die gemeinsame Entscheidung der beiden Verhandlungspartner im letzten Quartal 2009 - sollten jedenfalls die Gespräche wegen der Übernahme des Grundstückes durch die dann vorher in Lübeck zu gründende „Deutsche Museumswerft gGmbH“ eigentlich ihren Abschluss finden. Doch, wie schon vielfach erlebt, ergaben sich Veränderungen: Ende Oktober 2010 erhielt der Förderverein ein Schreiben der Wirtschaftsförderung der Stadt Lübeck (KWL), in dem diese bekundete, das Grundstück aus der Insolvenzmasse erwerben zu wollen und dem Vorhaben „Deutsche Museumswerft“ dann langfristig zu verpachten. Vorangegangen waren dafür längere Verhandlungen, wobei die Wirtschaftsförderung des Landes Schleswig-Holstein (WTSH) sich ebenfalls für uns einsetzte.

Im November 2010 fiel in unserem Planungsgremium zudem der Entschluss, dass für das umfangreiche Vorhaben an der Trave auch ein grosses Architekturbüro notwendig ist, um die vielfältigen und nicht immer einfachen Planungen umzusetzen. Diese Aufgabe wird ab sofort das grosse lübecker Büro „ppp-architekten“ (www.ppp-architekten.de) mit seinen über 50 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern übernehmen, welches sich bereits für das Vorhaben einsetzt.

Direkt nach der *boot 2011* begannen die Gespräche mit „pro publico“, einem Team, welches bei der Uni in Bremen angesiedelt ist und über ein ausgezeichnetes Renommee bezüglich der Erstellung von Machbarkeitsstudien verfügt. Und eine solche Studie sollte dann spätestens im Sommer - nach einer Vorstellungstour bei den politischen Entscheidungsträgern der Stadt - vom Förderverein in Auftrag gegeben werden.

Bis dahin präsentierte der Förderverein nun sein Vorhaben mit Erfolg bei den verschiedenen Senatoren, wobei der Erhalt der verschiedenen Termine sich jedoch bis in den Juni hinein in die Länge zog. – Der Bürgermeister,

Herr *Bernd Saxe*, versprach am 07.06. ein befürwortendes Schreiben der Stadt, wenn denn dann die Machbarkeitsstudie erfolgreich sein würde (was nach ersten Vorstudien zum Vorhaben seitens „pro publico“ auch der Fall sein würde).

Durch die Bekanntgabe des vom Insolvenzverwalter anberaumten und von uns nicht erwarteten Versteigerungstermin am 19.07.2011 kam es bei der Entwicklung des Vorhabens für längere Zeit zu einer Unterbrechung, da erst eine Kontaktaufnahme mit dem neuen Eigentümer der Gesamtfläche zu erfolgen hatte.

Nachdem diese Gespräche über das Vorhaben bei dem neuen Eigentümer auf eine positive Resonanz gestossen waren und der nächste Schritt - die Abfassung eines „letter of intent“ (LOI) - sich kurz vor dem Abschluss befand, beschloss die Stadt Lübeck plötzlich und ohne vernünftigen Grund gegen die dort angesiedelten verschiedenen Industriebetriebe mit neuen Bestimmungen u.ä. vorzugehen. Die dadurch in ihrer Existenz (!) gefährdeten Betriebe mit ihren über 250 Arbeitsplätze fanden dabei keine Berücksichtigung.

Zur Zeit befindet sich das Vorhaben in einer sogenannten „Warteposition“. Warten, bis sich die Stadt Lübeck endlich über die Konsequenzen ihres Handelns bewusstwird und sich die Wogen wieder geglättet haben. Erst dann können die Verhandlungen zu dem LOI mit einem entsprechenden und schon vorbereiteten Inhalt beendet und die weiteren Schritte vollzogen werden.

Die Suche nach einem geeigneten Grundstück

Der gemeinnützige „Förderverein Deutsche Museumswerft e.V.“ und die zahlreich ihn Unterstützenden gehen davon aus, dass noch 2011 für das Vorhaben wichtige Entscheidungen fallen, die den Übergang in die nächste Realisierungsphase ermöglichen werden. Das genaue Eröffnungsjahr der „Deutschen Museumswerft“ zu nennen, das ist jedoch nicht möglich^[11], da uns die Vergangenheit gelehrt hat, dass es immer wieder zu „Störungen“ gekommen ist, die den anvisierten Zeitplan über den Haufen geworfen haben; nicht zu vergessen dabei die zahlreichen „Zeitdiebe“. Allein im Jahr 2010 sind uns dadurch fast 8 Monate (!) verloren gegangen, so dass z.B. mit den Planungen für unsere Präsentation auf der *boot 2011* in Düsseldorf erst im November begonnen werden konnte.

Angesichts der bisher langen Vorbereitungs- und Planungszeit zum Aufbau der „Deutschen Museumswerft“ ist es jedoch nur verständlich, wenn wir uns darum wegen der bisherigen zeitlichen Dauer einer gewissen Skepsis gegenübersehen, doch es handelt sich um ein sehr grosses und für Deutschland (Europa) einmaliges Vorhaben, bei dem der Förderverein äusserst sorgfältig vorgehen muss, denn die Verantwortung ist dabei nicht unerheblich! Selbst für die wesentlich kleinere, aber inzwischen sehr bekannte „BATAVIA-Werft“ in den Niederlanden, die aber eigentlich kaum mit der „Deutschen Museumswerft“ zu vergleichen ist, benötigte der dortige Initiator *Willem Vos* fünf Jahre, bis es zur Eröffnung kommen konnte (wie viele Jahre er vorher die Idee dazu hatte und wie lange die Vorplanungsphase war, ist nicht bekannt).

„Ein über das Knie brechen“ des Vorhabens, um schneller an das Ziel zu kommen oder in irgendeiner Weise „Druck“ zu machen, wäre bestimmt nicht sehr hilfreich, würde sicherlich negativ gesehen werden und auch nicht im Sinne des Vorhabens sein. Die lange bisherige Zeit hat den Förderverein jedenfalls in die günstige Lage versetzt, wesentlich präziser planen zu können und damit das wirtschaftliche Risiko (das grundsätzlich bei einer Firmengründung vorhanden ist) noch mehr verringern zu helfen.

Das Grundstück in Lübeck und seine Geschichte

Wenn wir bezüglich des Grundstückes und seiner Umgebung einmal in die weit zurückliegende Geschichte blicken, so kann diese bis in die Anfänge des vorletzten Jahrtausends zurückverfolgt werden.

Der heutige Stadtteil St.Lorenz-Nord, in dem sich die „Deutsche Museumswerft“ dann befinden wird, gehörte zur ehemaligen „Vorstadt“ und die Stadt Lübeck liess sich nach der Dänenherrschaft 1226 durch *Kaiser Friedrich II.* (*1194-†1250) in einem Freiheitsbrief diese heutigen Westflure mit Hoheitsrechten als Eigentum zusprechen. Zur Sicherheit kaufte die Stadt die Flächen dem *Grafen Gerhard I. von Holstein-Itzehoe* (*~1232-†1290) in den Jahren 1247 und 1250 jedoch noch einmal ausdrücklich ab.

Durch Streitigkeit mit u.a. Dänemark waren diese Gebiete bis zur Mitte des 16.Jahrhunderts aber trotzdem immer wieder einer Zerstörung ausgesetzt. – Die gesamten - z.T. sehr sumpfigen - Westflure erstreckten sich westlich der Trave von der heutigen St.Brigitta-Kirche (St.Lorenz-Süd an der Obertrave) bis knapp über die heutige Teerhofinsel hinaus (St.Lorenz-Nord) und umfasste noch etliche Flächen westlich der jetzigen Autobahn BAB 1 (Eröffnung: 1937).

Den ersten Hinweis auf eine dortige gewerbliche Nutzung gibt es nach den verheerenden Stadtbränden von 1251 und 1276, als Rat, Kirchen und auch Unternehmen dort Ziegeleien gründeten, da nun die lübecker Häuser in Ziegelbauweise hergestellt werden sollten. Nachgewiesen ist jedoch erst 1316 ein „Petri-Ziegelhof“, der im Bereich der Roddenkoppel tätig gewesen war. Mitte des 17.Jahrhunderts waren die Tonvorkommen dort aber erschöpft.

Die Hansestadt selbst nutzte die sonstigen Flächen, neben der Verwendung als Acker- und Weideland, um mit der Zeit bestimmte Nutzungen dort anzusiedeln, wozu z.B. Pesthäuser oder die Reeperbahnen (dort im 17.Jahrhundert in Höhe der Schwartauer Allee nachgewiesen) gehörten. Bereits ab Ende des 16.Jahrhunderts entstanden - trotz eines eigentlichen Bauverbotes seitens des Rates - verschiedene andere Gebäude, so beispielsweise Wassermühlen (die 3 Mühlen wurden 1858 abgebrochen) oder auch Schankwirtschaften.

Nachdem es dort lange nur eine lockere Ansammlung von Gebäuden usw. gab, erfolgte ab etwa der Mitte des 19.Jahrhunderts eine strukturelle Bebauung und 1849 tauchte für dieses Gelände erstmalig der Begriff „Vorstadt“ in einer amtlichen Verlautbarung auf. Durch die stetig wachsende Einwohnerzahl Lübecks entstand das Bedürfnis auch ausserhalb der Stadtmauern siedeln zu wollen (zu müssen). Nachdem bereits 1842 die Zunftvorschriften gelockert worden waren, 1851 die Eisenbahnlinie Lübeck-Büchen eröffnet wurde, man 1864 die Torsperre aufhob, 1867 die Gewerbefreiheit eingeführt und 1875 die Akzise^[12] abgeschafft hatte, begann die Stadt Lübeck 1875 mit der offiziellen Erschliessung dieser „Vorstadt“.

Lebten 1871 in ganz St.Lorenz noch 3.546 Personen in 482 Gebäuden, so verdoppelte sich die jeweilige Zahl innerhalb eines Zeitraumes bis 1880. Der erste Bebauungsplan wurde 1890 aufgestellt und Anfang des 20.Jahrhunderts erfolgte die Teilung in St.Lorenz-Süd und St.Lorenz-Nord. Die vorhandenen Teiche und Bäche wurden zugeschüttet, bzw. verrohrt, Ländereien enteignet, alte Gebäude abgerissen und die Grundstücke neu bebaut. Neben nicht unerheblichen gewerblichen und industriellen Ansiedlungen entstand eine stark verdichtete Wohnbebauung, die dazu führte, dass am 31.12.1999 die Einwohnerzahl in Gesamt-St.Lorenz mit ihren inzwischen 8 Stadtbezirken auf über 57.000 gestiegen war.

Das zum Aufbau der „Deutschen Museumswerft“ vorgesehene Areal befindet sich heute in dem gewerblich-industriellen Gürtel von St.Lorenz-Nord, der sich einerseits links der Trave entlang erstreckt (an der Trave flussabwärts etwa beginnend ab der Marienbrücke am Holstentor bis zur Teerhofinsel), andererseits primär sich zwischen dem Ufer der Trave und der jetzigen Eisenbahnstrecke der Deutschen Bahn befindet (die Wallhalbinsel selbst gehört heute zum Stadtteil Innenstadt, postalisch jedoch zu St.Lorenz-Nord).

Die Verbindung zwischen Altstadt und der Vorstadt/St.Lorenz-Nord erfolgte anfangs mit verschiedenen Fährn^[13] und auch über einen Fuss-/Fahrweg, der über die Holstentorbrücke, durch das Holstentor (auf der Wallhalbinsel) und über die (spätere) Puppenbrücke auf die westliche Seite führte. – Mit diesen Fährn und der Brücke wurden die westlichen Flächen von St.Lorenz-Nord mit-erschlossen.

Nachdem sich in Folge der Entfestigung ab dem Jahre 1804 gerade am linken Trave-Bereich schon kleinere Fabriken niedergelassen hatten, beantragt 1837 der „Mechanikus“ *Carl Martin Ludwig Schetelig* (*1808-†1881) eine Konzession zur Errichtung einer Maschinenbauwerkstatt, der entsprochen wurde. Mit dem Kauf von Gelände an der heutigen Einsiedelstrasse 6 gründet er am 1.Juli 1846 zusammen mit dem Architekten *Georg Heinrich Kollmann* (*1807-†1874) die „Maschinenfabrik und Eisengiesserei Kollmann & Schetelig OHG“ (auch als „Kollmann & Schetelig'sche Eisengiesserei und Maschinenfabrik“ bezeichnet).

Das Grundstück in Lübeck und seine Geschichte

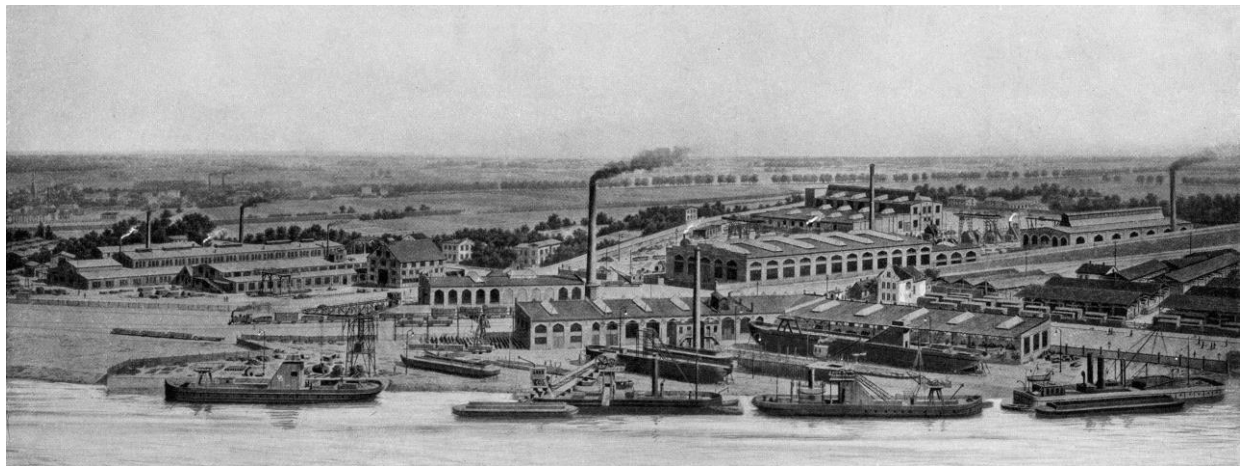


Aktie der LMG um 1900 [B-02]

Am 10.04.1873 kam es für 140.000 Taler zum Verkauf des Unternehmens an ein Bankkonsortium, welches die Firma umgehend in eine Aktiengesellschaft mit dem Namen „Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft“ (LMG) umwandelte und einem Gründungskapital von 600.000 Mark ausstattete. Im gleichen Jahr wurde durch das Firmengelände die vorgesehene Bahnlinie Lübeck-Eutin verlegt, was aber auch die Möglichkeit eröffnete, Gleisanschlüsse zu haben.

Das Spezialgebiet der Firma war und blieb die Herstellung von verschiedensten Nass- und Trockenbaggern, auch wenn die LMG bisher auf eine wechselvolle Produktions-Geschichte zurückblicken kann, die auch andere Fertigstellungen ergab (neben Schiffen waren weitere Produkte z.B. Gussteile und Konstruktionen aus Eisen, Dampfkessel

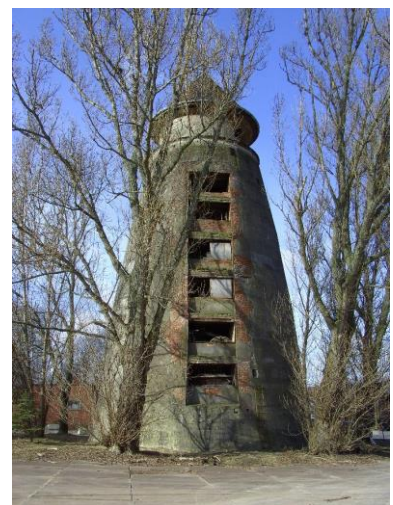
und -maschinen, Krane). Bis 1987 sind von der LMG nicht wenige Schiffe, bzw. Wasserfahrzeuge auf den ehemals vorhandenen Hellingen gebaut worden, jedoch nach unserem Wissen immer nur aus Eisen/ Stahl und nicht aus Holz (von kriegsbedingten hölzernen Minensuchern u.ä. einmal abgesehen)^[14]. – Diese Firma ist jedenfalls eine der wenigen im Stadtgebiet von Lübeck, die bis in die heutige Zeit hinein noch existiert (und



Ansicht der „Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft“ aus dem Jahre 1913; links das Gebiet der zukünftigen Museumswerft [B-03]

die dann unser Nachbar werden wird). Im „Anhang 1“ finden Sie ein paar Stationen aus der wechselvollen Geschichte der LMG.

Mit der Einstellung des Werftbetriebes im Jahre 1987 trennte sich die LMG auch von einem (kleinen) südwestlich gelegenen Teil ihres Grundstückes (etwa 53.000 m²; der Rest betrug weiterhin noch rund 122.000 m²) und eine verschachtelte Firma namens „BATRA Lübeck GmbH“ übernahm diese Flächen. Dort stellte dieses Unternehmen Klein-Lokomotiven, Loren und einiges mehr im Bereich Metall her. – Die letzte Eigentümerin der Fläche, die „BATRA Lübeck GmbH Bauunternehmung“, ging 1995 in Konkurs und seitdem liegt das Grundstück mit seinen Gebäuden fast vollständig brach (verschiedene Untervermietungen sind z.Z. noch gegeben) - und auf diesem Grundstück soll die „Deutsche Museumswerft“ entstehen.



Luftschutzturm der LMG von 1940 [B-04]

Zu den Firmen LMG, BATRA und weiteren in unmittelbarer Umgebung werden wir in nächster Zeit intensiver recherchieren, damit der Standort der zukünftigen „Deutschen Museumswerft“ einen geschichtlichen und maritimen Unterbau erhält, denn auf dem Gelände befanden sich einst verschiedene Werft-Abteilungen der LMG^[15] und auf dem Grundstücksteil für die zukünftige Museumswerft waren an der Trave bis ca. 1945 auch Slipanlagen vorhanden. – Zu weiteren u.a. Grosswerften in Lübeck, das einmal einer der wichtigsten Schiffbauplätze an deutschen Ostseeküste war, erhalten Sie unter „Anlage 2“ einen kleinen ersten Überblick^[16].

Ausgangslage in der Hansestadt Lübeck



Stadtsiegel Lübecks um 1200 [B-05]

Die 1143 gegründete altherwürdige Hansestadt Lübeck befindet sich rund 20 km von der Ostsee entfernt an den Flüssen Trave und Wakenitz, wobei die Trave den verbindenden Wasserweg zur Lübecker Bucht darstellt.

Mit ihren rund 211.500 Einwohnern kann die Stadt wegen ihrer schönen Altstadt bisher Jahr für Jahr viele Besucher verzeichnen^[17]. Umfangreiche ausländische Gruppen kamen nach Erhebungen für das Jahr 2009 besonders aus Schweden, Dänemark, den Niederlanden, Norwegen, Italien, Grossbritannien, aber auch aus Finnland und der Schweiz^[18].

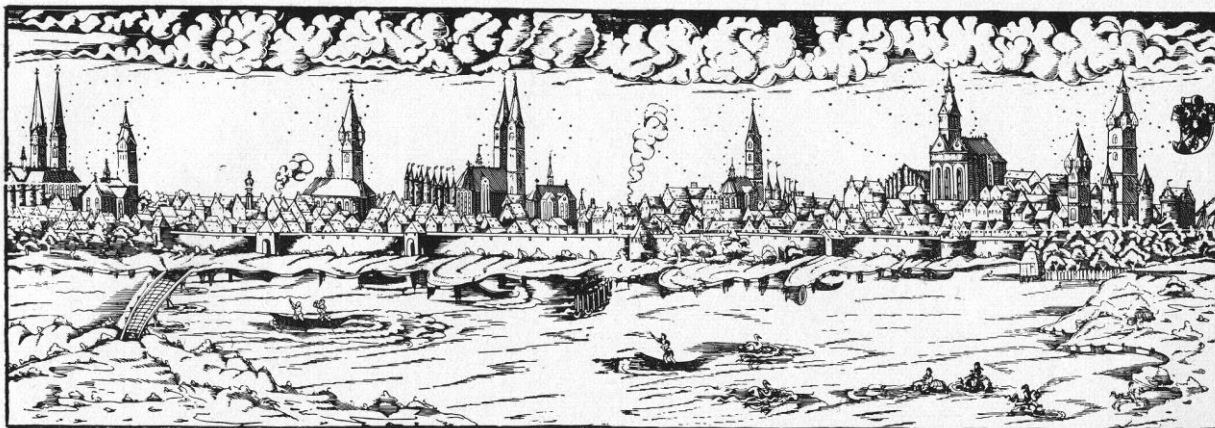
Lübeck liegt verkehrstechnisch sehr günstig an der BAB 1 (von Hamburg und dem Ruhrgebiet kommend und dann weiterführend als „Vogelfluglinie“ nach Dänemark) und an der BAB 20 (von Rostock her). Die von Berlin kommende BAB 14 befindet sich ebenfalls in der Nähe. – Die Entfernungen zu grösseren

Städten oder sonstigen wichtigen Orten betragen:

Berlin	= ca. 250 km	Kiel	= ca. 61 km	Saarbrücken	= ca. 580 km
Dresden	= ca. 380 km	Köln	= ca. 410 km	Schwerin	= ca. 52 km
Frankfurt a.M.	= ca. 440 km	Leipzig	= ca. 300 km	Stralsund	= ca. 165 km
Freiburg	= ca. 680 km	München	= ca. 640 km	Travemünde	= ca. 20 km
Hamburg	= ca. 58 km	Rostock	= ca. 98 km	Wismar	= ca. 62 km

Durch seinen Bahnhof ist Lübeck mit Kiel, Hamburg, dem nördlichen Mecklenburg-Vorpommern und Dänemark direkt verbunden. – Fähren verbinden z.B. den Stadtteil Travemünde mit Sassnitz, Helsinki, Malmö, Riga, Sankt Petersburg und Trelleborg.

Damit befindet sich die Stadt Lübeck und somit auch die zukünftige „Deutsche Museumswerft“ in einem regelrechten Drehkreuz verschiedener touristischer und sonstiger verkehrsmässiger Strömungen. Dieses ist für den laufenden Betrieb der „Deutschen Museumswerft“ von sehr grosser Wichtigkeit und war bei der Entscheidung für Lübeck ganz klar mitbestimmend!



Lübecker Stadtansicht von 1560 [B-06]

Innerhalb der Hansestadt erreicht man das Gelände der zukünftigen „Deutschen Museumswerft“ mit dem Auto in wenigen Minuten sehr gut von der Abfahrt „Lübeck-Zentrum“ der BAB 1. Von der Altstadt gelangen die Besucher über die Drehbrücke und die Marienbrücke und dann über die Schwartauer Allee oder die Katharinenstrasse und nachfolgend über die Einsiedelstrasse zur DMW. Auch zu Fuss besteht die Möglichkeit, wenn einem ein derzeit noch rund 20-30-minütiger Weg nicht zu lang ist. – Ein geplantes barkassenähnliches „ShuttleBoot“ soll vom Museumshafen vor der Altstadt dann für die Besucher eine zusätzliche Verbindung zu einem Anleger vor dem Grundstück der „Deutschen Museumswerft“ herstellen.

Gerade die Stadt Lübeck, die „ungekrönte Königin der Hansezeit“, welche ihre dauerhafte Existenz und den überall sichtbaren Wohlstand - besonders zu sehen an den Gebäuden in der Altstadt - in allererster Linie dem Handel über verschiedene Wasserwege verdankt, ist somit prädestiniert für den Aufbau der „Deutschen Museumswerft“ in ihren Grenzen.

Das Gelände der zukünftigen „Deutschen Museumswerft“

Das Gesamtgrundstück der ehemaligen „Batra-GmbH“ (und der zukünftigen „Deutschen Museumswerft“ umfasst insgesamt über 5,2 ha auf dem Gelände einer alten Industriebrache mit einer zu restaurierenden Gebäudesubstanz^[19], die z.Z. eine Nutzfläche von brutto ca. 17.000 m² besitzt. Dieses Areal besteht aus zwei Hauptflächen, die durch eine Strasse voneinander getrennt und die jeweils etwa gleich gross sind. – Die der Trave zugewandte 1.Hauptfläche (bestehend wiederum aus zwei Teilflächen) wird alle musealen und wissenschaftlichen Bereiche der „Deutschen Museumswerft“ beinhalten - also den Kernbereich der Museumswerft“, während sich auf der 2. westlich gelegenen Hauptfläche die erforderlichen Parkplätze und 3 Hallen befinden. Eine der 3 Hallen mit rund 1.800+300 m² Brutto-Grundfläche wird dabei dem wissenschaftlichen Institut zusätzlich zur Verfügung stehen, während die beiden anderen Hallen für eine andere Nutzung vorgesehen sind.

So ergibt sich nach dem Luftbild von „Google Earth“ folgenden Situation:

- 1. Hauptfläche
 - Teilfläche 1 (gelber Pfeil)
 - Teilfläche 2 (roter Pfeil)
- 2. Hauptfläche (grüner Pfeil)

Diese Trennungen stellten sich anfangs für den Förderverein wohl als ein planerisches Problem dar, doch inzwischen sind dafür sehr gute und wirtschaftlich vertretbare Lösungen gefunden worden, die auch für die Besucher der DMW keinerlei Einschränkungen schaffen – wie Sie nachfolgend anhand des Übersichtsplanes und dann aus den einzelnen Beschreibungen entnehmen können.

Zu berücksichtigen waren zudem die nach den Vorschriften auf jeden Fall erforderlichen umfangreichen Flächen für Besucher-Parkplätze, wie ebenfalls, dass für alle Tätigkeitsbereiche der „Deutschen Museumswerft“ ausreichend Platz vorhanden zu sein hatte. Auch hierbei sind sehr gute Ergebnisse in der Planung zu verzeichnen.



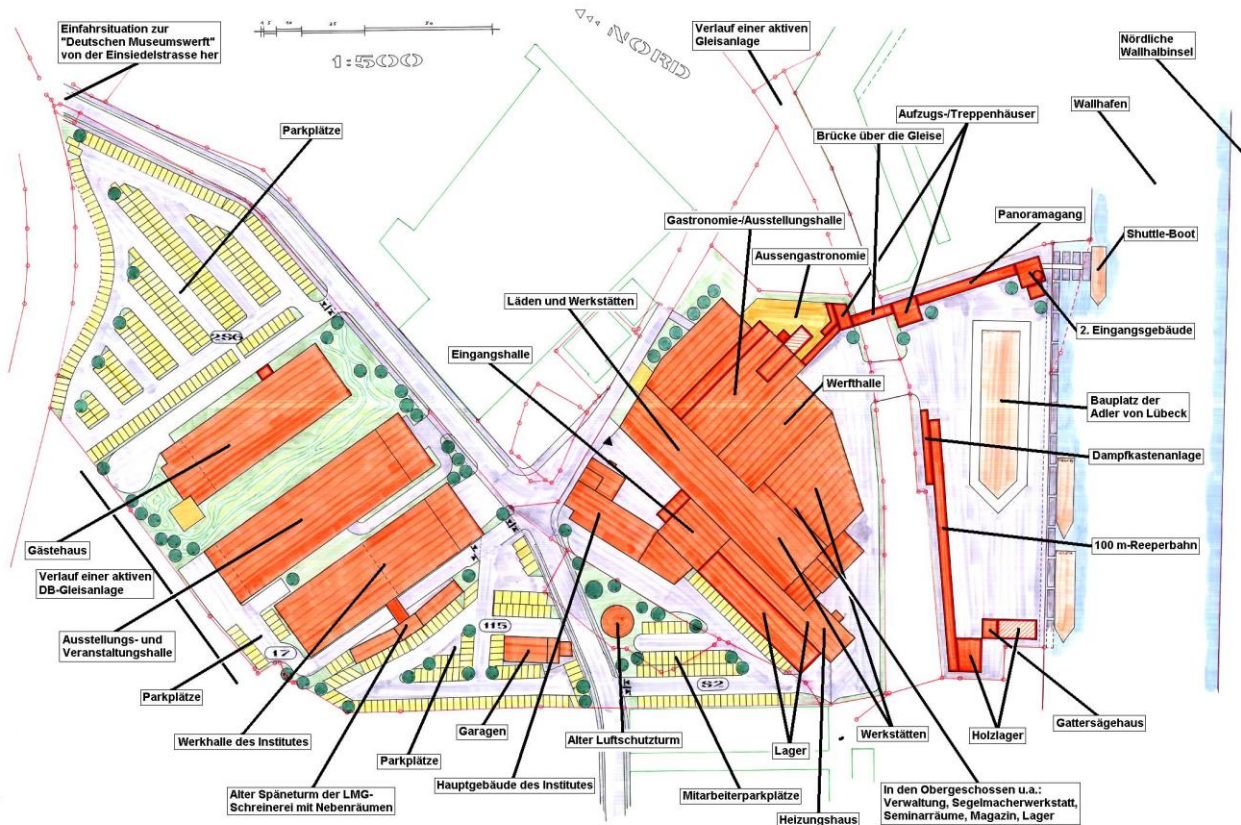
Lage der „Deutschen Museumswerft“ innerhalb von Lübeck [B-07]

Auf dem ab 1908 genutzten Gelände waren seitdem die Firmen LMG und BATRA tätig, so dass bei dem Boden in bestimmten Bereichen mit Kontaminationen (und deren Beseitigung, bzw. Behandlung) zu rechnen ist, wie bereits das Vorgutachten (2008) zur Bodenuntersuchung und schliesslich das Vollgutachten (2010) ergeben haben (beide liegen uns vor). Diese damit verbundenen zusätzlichen Kosten sind jedoch mit ihren möglichen Maximalwerten in der Gesamtkalkulation für die Schaffung der „Deutschen Museumswerft“ schon berücksichtigt worden. Ggf. steht allerdings noch ein weiteres Gutachten aus, welches den Zustand der im Boden befindlichen Vorrohungen betrifft.

Wie bereits beschrieben, so musste die westliche Hälfte (ca. 2,6 ha) des Gesamt-Areales der ehemaligen „Batra-GmbH“ wegen der auf jeden Fall nachzuweisenden Parkplätze (ohne die es eine Betriebsgenehmigung für die „Deutsche Museumswerft“ nicht geben würde) und die nur im nördlichen und südlichen Bereich dieser Grundstückshälfte möglich sind, ebenfalls in die Planungen und Kalkulationen einbezogen werden. Demzufolge waren Überlegungen notwendig, die die sinnvolle und vor allem wirtschaftlich vertretbare Nutzung der restlichen Flächen und Gebäude auf dieser 2.Hälfte betrafen, damit den Besucher auf dem Wege zum Eingang der „Deutschen Museumswerft“ eine klare Struktur geboten werden kann.

Natürlich entstand durch eine „Maximal-Situation“, die über den musealen Aspekt (=Kerngeschäft auf der wasserseitigen Hälfte) hinausging. Diese sozusagen erweiterte Planung können Sie auf der nächsten Seite anhand der Beschreibungen nachvollziehen.

Das Gelände der zukünftigen „Deutschen Museumswerft“



Verplanung der gesamten Flächen von knapp 5,3 ha der ehemaligen „Batra-GmbH“ [B-08]



Architekturmodell [B-09]

die notwendigen Parkplätze für die Besucher auf zusätzlichen Flächen realisieren lassen!

Es wird sich zeigen, wieviel Fläche letztendlich für die „Deutsche Museumswerft“ realisiert werden kann, denn durch eine vergrößerte Fläche ist entsteht auch eine größere Verantwortung und damit verbunden ein größeres wirtschaftliches Risiko!

Diese Maximal-Planung fand dann ihren Niederschlag auch in dem angefertigten Architekturmodell (die Gebäude der „Deutschen Museumswerft“ in einem etwas dunkleren Holzton), welches wir erstmalig auf der Messe „boot 2011“ in Düsseldorf präsentieren und dort mittels der ausliegenden Pläne und weiterer Unterlagen den Besuchern anschaulich und ausführlich vermitteln konnten - und von denen wir für das Vorhaben dann erstaunlich viel Zuspruch erhielten.

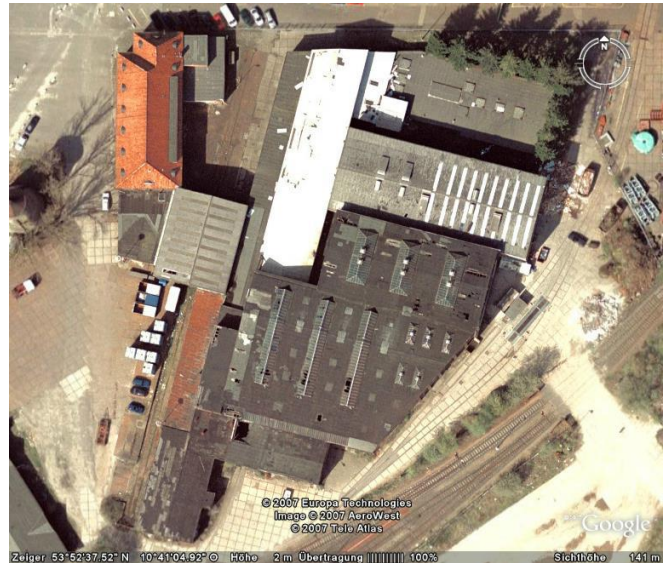
Natürlich würde für die „Deutsche Museumswerft“ auch die östliche Hälfte an der Trave mit ihren nur ca. 2,6 ha ausreichen - allerdings nur dann, wenn sich



Architekturmodell [B-10]

Die 1. Hauptfläche der DMW / Teilfläche 1 – allgemein –

Auf diesem Teil (**gelber Pfeil**) der 1.Hauptfläche mit ihren rund 18.000 m² befinden sich die primären musealen Gebäude und alle für die Besucher erforderlichen Einrichtungen. Die Fläche ist sehr stark bebaut und besitzt alleine in den Gebäuden zusammen über 10.000 m² Nutzfläche, die selbstverständlich nach behinderten- und altersgerechten Kriterien umgebaut und zudem gemehrt werden sollen. Die zusammenhängende Bebauung wurde nach 1908 mehrfach erweitert und entspricht verschiedensten Baustilen.



Gebäudesituation des musealen Bereiches [B-11]

Dort werden zu finden sein:

- In der Eingangshalle und ihrer unmittelbaren Nähe befinden sich die Kassen und verschiedene besucherorientierte Einrichtungen.
- Sich dann links wendend gelangt man rechts in die dann so genannte „Alte Werftstrasse“, in der sich unterschiedliche aktive Werkstätten für den Bootsbau befinden.
- Am Ende der „Alten Werftstrasse“ ist ein Durchgang zur „WerftHalle“ gegeben, in der u.a. an verschiedenen älteren Schiffen gearbeitet wird. Weiter gehend kann man von dort in die „Ausstellungs- & RestaurantHalle“ (A&R) gelangen.
- Ebenfalls kommt der Besucher nach dem Verlassen der Eingangshalle links in einen Gang, der den Namen „Alte Ladenstrasse“ erhalten wird und in dem - neben handwerklichen - auch künstlerische Werkstätten und Läden angesiedelt sein werden.
- In der „Alten Ladenstrasse“ befindet sich ausserdem ein sogenannter „Länderladen“. Es handelt sich dabei um eine vorbereitete bebaute Präsentationsfläche, auf der das jedes Jahr wechselnde Partnerland der DMW sich besonders im Maritimen darstellen kann.
- Am Ende der „Alten Ladenstrasse“ steht den Besuchern das kleine „Künstler-Café“ offen.
- Von der „Alten Ladenstrasse“ kann der Besucher rechts in die rund 1.000 m² grosse „Ausstellungs- & RestaurantHalle“ gelangen, vor der im Sommer eine zusätzliche Aussengastronomie zur Verfügung steht (von dieser A&R besteht im Rahmen eines Rundganges wiederum die Möglichkeit zum Betreten und zur Besichtigung der „WerftHalle“).
- Von der „Ausstellungs- & RestaurantHalle“ führt ausserdem ein überdachter und rundum geschlossener Weg zur 2. Teilfläche, wo dann u.a. die *ADLER VON LÜBECK* entsteht.
- Die klein gehaltene Verwaltung wird sich in Obergeschossen dieses Gebäudekomplexes befinden.
- Seminar- und kleinere Veranstaltungsräume liegen entweder im Erd- oder den Obergeschossen.
- Die Obergeschosse beinhalten zusätzlich zahlreiche Nebenräume und das museale Magazin.



Eingangssituation mit Eingangshalle [B-12]

- Weiteren Anbauten beinhalten das Heizhaus, Garagen, umfangreiche Lagerräume und etliche weitere Nebenräume.
- Neben der Eingangshalle steht rechts ein grösserer separater Backsteinbau. In diesem wird sich das Hauptgebäude des Institutes mit einem grossen Teil seiner Räume befinden.

Die freien Flächen um diesen Gebäudekomplex herum dienen als Parkplätze für die Mitarbeiter und als Transportwege. Die restlichen Flächen werden begrünt und in ihnen befindet sich auch der ebenfalls zu restaurierende ehemalige Luftschutzturm der LMG aus dem Jahre 1940.

Die 1. Hauptfläche der DMW / Teilfläche 1 – Werkstätten –

Die Werkstätten bilden einen Kernbereich der „Deutschen Museumswerft“ und befinden sich in der „Alten Werftstrasse“ und teilweise in der „Alten Ladenstrasse“. In ihnen werden aber nicht nur die Gegenstände für den Nachbau der *ADLER VON LÜBECK* hergestellt, vielmehr wird dort an allen möglichen maritimen Teilen gearbeitet, die z.B. der weiteren Ausstattung der DMW dienen, von Kunden bestellt worden sind oder anschliessend in den allgemeinen Verkauf gehen. Jede Werkstatt ist durch die Besucher betretbar und das Fragestellen ist ausdrücklich erwünscht - natürlich immer jeweils unter Berücksichtigung der Betriebssicherheit.

Bei diesen Werkstätten wird unterschieden in diejenigen, die ausschliesslich dem Schiffbau dienen (1.Kategorie):

- **Bootsbauerei**
Hierbei handelt es sich um die führende Werkstatt, deren Meister die Leitung für alle boottechnischen Arbeiten inne hat und der immer in enger Verbindung mit dem Schifffahrtshistoriker des Institutes steht.
- **Tischlerei**
Die Werkstatt erstellt z.B. alle Teile, die für den Innenausbau eines Schiffes erforderlich sind, Möbel für die DMW, Seemannstruhen für den Verkauf usw.
- **Holzbildhauerei**
Schnitzereien, Galionsfiguren und sonstige Skulpturen sind Aufgabe dieser Werkstatt, wobei diese u.a. für die Dekoration der DMW, für das „SchiffsKontor“ oder die jährliche Versteigerung bestimmt sind.
- **Blockbauerei**
Blöcke, Jungfern und alle sonstigen für die Takelage nötigen Holzteile werden dort hergestellt und können auch gekauft werden.
- **Segelmacherei**
Das Herstellen der Segel für die *ADLER VON LÜBECK* auf dem grossen rund 300 m²-Schnürboden, aber auch alle sonstigen Arbeiten an und mit Segeln gehören zu diesem Aufgabengebiet. Auftragsarbeiten sind möglich.
- **Seilerei**
Neben der Werkstatt im Hauptgebäude steht zudem eine 100 m lange Reeperbahn auf der Teilfläche 2 zur Verfügung, wo Seile bis zu einer Länge von ca. 66 m für verschiedenste Verwendungszwecke produziert werden (ein professioneller Prüfdienst wird zwischengeschaltet); ebenfalls auch für den Verkauf.
- **Schmiede**
Alle Metallteile, die für ein Schiff benötigt werden, stellt die Schmiede mit ihren Unter-Arbeitsbereichen (u.a. Grob- und Kleinschmiede) an wenigstens einer offenen Esse her. Auch produziert die Werkstatt zusätzlich Dinge für den Verkauf oder auf Bestellung.
- **Waffenmeisterei**
Da die *ADLER VON LÜBECK* ja über die verschiedensten Waffen verfügte, ist diese Werkstatt dafür zuständig. Dazu gehören Schwerter, Spiesse, Hellebarden usw. ebenso, wie auch Harnischteile u.ä. und wie sie für das Projekt im Rahmen eines Nachbaues des 16.Jahr-hunderts notwendig sind. Auf Bestellung und für den Verkauf kann ebenfalls produziert werden, sofern die Gegenstände nicht gegen geltendes Recht verstossen (Stichwort: „Waffengesetz“!).



Gebäudeteil mit den wichtigsten Werkstätten [B13]



Herstellung eines Blockes [B-14]



Segelmacher [B-15]



Fancy-Worker [B-16]

Die 1. Hauptfläche der DMW / Teilfläche 1 – Werkstätten –

..... ausserdem aufgeteilt in die Werkstätten, die einen maritimen Charakter haben, da diese Teile auch auf der *ADLER VON LÜBECK* vorhanden gewesen waren und auch gekauft werden können (2.Kategorie):

- Körber (Korbmacherei)
An Bord von historischen Schiffe waren viele Dinge in Körben gelagert oder wurden mit ihnen transportiert.
- Töpferei
Tongefässe waren ein typisches Gefäss in der Hansezeit und auch noch lange danach.
- Drechslerei
Teller, Becher usw. bestanden in alter Zeit nicht aus Porzellan, sondern für die Mann-schaften aus gedrehten Holzteilen.
- Bogner (Pfeil- und Bogenherstellung)
Pfeil und Bogen gehörten auf der *ADLER VON LÜBECK* noch zu den üblichen Fernwaffen.
- Glaserei
Verschiedenste Glaswaren (z.B. Repliken) werden dort produziert.
- Böttcher (Fassmacherei)
Fässer und Eimer aus Holz (wegen der Reifen dann in Zusammenarbeit mit der Schmiede) sind bis in die heutige Zeit hinein ein ganz normales Behältnis für Flüssigkeiten und etliche andere Dinge.



Derzeitige Situation am Ende der „Alten Ladenstrasse“ [B-17]

..... und die Werkstätten, die indirekt mit dem Maritimen verbunden sind (3.Kategorie):

- Täschner/Lederwerker (Lederwarenherstellung)
Für etliche Dinge an Bord eines historischen Schiffes wurde Leder als Werkstoff verwendet (z.B. Pfeilköcher, Schläuche), wozu in der Werkstatt dieses traditionelle Handwerk gezeigt wird.
- Geschmeidler (Schmuckwerkstatt)
Diese Werkstatt arbeitet in erster Linie für den Verkauf an Besucher und stellt u.a. Schmuck-Repliken aus der Zeit der Hanse her.
- Modellbauerei
Die voll ausgestattete Werkstatt bietet Modellbauern die Möglichkeit zum Bau von Schiffen unterschiedlichster Epochen. Zum Teil dienen diese der Ausstattung der DMW, können aber auch von Besuchern erworben werden. Das Bestellen bestimmter Modelle ist ebenfalls möglich.
- Kunstmalerie
In dem Atelier für in erster Linie maritime Malerei kann verschiedenen Künstlern beim Entstehen eines Bildes zugesehen werden; es finden dort auch kleine Ausstellungen statt; die Bilder in unterschiedlichsten Stilen können zum Teil erstanden werden.
- „KinderWerft“
In dieser mit der Tischlerei verbundenen Werkstatt kann gebastelt werden (weitere Räume für Kinder und Jugendliche stehen im Obergeschoss zur Verfügung).



Olaf Rahardt während der boot 2007 [B-18]



Fregatte LEOPARDEN (1674) [B-19]

Zu den Werkstätten der Kategorien 1-3^[20] kommen kleinere Werkstätten für Elektro, Motoren und Anstreicherei, bei denen aber eine Besichtigung nicht vorgesehen ist. Ausserdem stehen allen geplanten Werkstätten eine Reihe von Lagerräumen zu Verfügung.

(Für Kaufgespräche eignet sich dann besonders das „Künstler-Café“ am Ende der „Alten Ladenstrasse“.)

Die 1. Hauptfläche der DMW / Teilfläche 1 – „WerftHalle“ –

Diese Halle besitzt an Fläche über 800 m² und in ihr werden dann Schiffe (nach-)gebaut, restauriert oder repariert und es kann sich dabei um Jollen oder Yachten, um Kutter genauso handeln, wie um Ewer, oder ähnliche Berufsschiffe. Die Halle ist u.U. ganz oder teilweise zu Arbeiten an einem Schiff vorübergehend anzumieten. Somit steht diese „WerftHalle“ auch anderen zum Erhalt ihrer Schiffe zur Verfügung, sofern die DMW die Halle nicht für eigene Arbeiten benötigt. – Zudem gibt es auf der vorderen Freifläche, der Teilfläche 2 an der Trave, noch ein Areal, wo an Schiffen gearbeitet werden kann.



„WerftHalle“ (rechts) mit grossem Tor [B-20]

Gemeinnützige maritime Organisationen (!) und die mit ihnen verbundenen Eigner alter Schiffe erhalten somit die Chance, mit ihren Schiffen nicht nach Dänemark wegen irgendwelchen (kleineren) Reparaturen

fahren zu müssen, weil auf deutschen Werften die fachliche Kompetenz ansonsten leider verloren gegangen ist^[21]. – Aber auch private Eigner solcher Schiffe können der DMW Aufträge erteilen, doch wird sich das Preisgefüge keinesfalls im „Dumping-Bereich“ bewegen. – Auf der anderen Seite werden Aufträge mit vorgegebenen Terminen nur äusserst selten angenommen (werden können), da bei der DMW durch die vielen Beantwortungen von Fragen seitens der Besucher zwangsläufig kein kontinuierliches Arbeiten möglich sein wird, wie es auf einer normalen Werft üblich ist, und somit das Zusagen eines festen Termines nicht möglich ist.

In der Halle ist allerdings besonders vorgesehen, dass dort Schiffe durch die „Deutsche Museumswerft“ restauriert werden, bei denen unter Berücksichtigung aller kaufmännischen Gesichtspunkte deren Erhalt nicht mehr möglich wäre. Somit besteht bei der DMW die Chance, maritimes Kulturgut dennoch vor dem endgültigen Aus, einem Abbruch oder einer Verschrottung, zu retten, was ja mit eine der wichtigsten Aufgaben der DMW ist (z.B. im Rahmen der Aktion „Rettet die Klassiker“ des „Freundeskreis Klassische Yachten“). – Der vorhandene Deckenkrane in der Halle wird wieder instandgesetzt, so dass er bei Arbeiten optimal einsetzbar ist.



Spantenkonstruktion [B-21]

Durch die vorhandenen Werkstätten und das Zusammenwirken der verschiedenen Fachleute ist die ideale Möglichkeit gegeben, dass ein dortiges Schiff die beste bauliche Betreuung erfährt. Zudem stehen bei älteren Schiffen, wo sich manchmal die Frage nach dem „authentischen Wie?“ stellt, ggf. die Schifffahrtshistoriker der „Deutschen Museumswerft“ zur Verfügung.

Die Besucher können die „WerftHalle“ in bestimmten Bereichen zur Besichtigung betreten, die Arbeiten „begutachten“ und ihre sicherlich zahlreichen Fragen „loswerden“.

Ausserdem findet in dieser Halle ein Teil der praktischen Seminare statt. Diese Seminare stehen grundsätzlich unter dem Motto „Niemand hat zwei linke Hände – Gewusst wie!“ und sollen auch handwerklich (angeblich) nicht Begabten die Ängste vor einer derartigen Arbeit nehmen.

Die 1. Hauptfläche der DMW / Teilfläche 1 – „Ausstellungs- & RestaurantHalle“ –

Diese über 1.000 m² grosse Halle stellt ebenfalls einen Hauptbereich der „Deutschen Museumswerft“ dar. Sie ist z.Z. rundum fast vollständig verglast und bietet gerade für Ausstellungen optimale Lichtverhältnisse, die aber bei Bedarf durch verschiedene Vorrichtungen verändert oder reduziert werden können.

In der Halle finden Ausstellungen statt, die sich primär auf maritime Themen beziehen, aber z.B. auch jungen Künstlern die Möglichkeit bietet, sich im Rahmen von beispielsweise Vernissagen bekannt zu machen.

Angedacht ist als optischer Blickfang ein grösseres altes, nicht mehr schwimmfähiges Schiff (max-Länge etwa 20-22 m, max-Breite etwa 5,00 m), welches in einer Vertiefung stehend mit dem Vorschiff sich in und dem Achterschiff sich ausserhalb der Halle befindet (Bereich des jetzigen Tores). Dabei ermöglicht die mittig trennende und rundum geschlossene Verglasung das gesamte Schiff im Blick zu haben. – Unter Umständen kann das ausgebaute Innere des Schiffes für gastronomische Zwecke angemietet werden.

An der Halle schliesst sich im vorderen Bereich der geschlossene Gang über die Treppen-/Aufzugsgebäude zum Bauplatz der *ADLER VON LÜBECK* und zum „ShuttleBoot“ auf der Teilfläche 2 an, so dass Besucher auch bei schlechtem Wetter jederzeit das Hauptgebäude erreichen, bzw. verlassen können.



„Ausstellungs- & RestaurantHalle“ [B-22]

Bei dem in der Halle integrierten Restaurant mit seinen rund 150 Sitzplätzen handelt es sich um eine öffentliche Gastronomie, so dass diese ihren Gästen zusätzlich auch ausserhalb der Öffnungszeiten des Museums zur Verfügung steht. Für diese („öffentlichen“) Gäste steht ein separater (3.) Eingang zur Verfügung, der über die Alte Karlstrasse (Stichstrasse zwischen LMG und DMW) erreicht werden kann. Allerdings haben in der „Ausstellungs- & RestaurantHalle“ durch angebrachte Drehkreuze nur Gäste mit einer DMW-Eintrittskarte Zugang zurück zum Museum. Im Sommer kommt eine rund 250 m² grosse mit Bäumen bepflanzte Aussenfläche vor der Halle hinzu.

Ausserdem ist die Gastronomie auch im Catering tätig und liefert auf Wunsch Schiffen, Feiern usw. die erforderlichen Speisen und Getränke. Ebenso kann die Gastronomie bei Veranstaltungen innerhalb der „Deutschen Museumswerft“ oder bei von der DMW organisierten auswärtigen Veranstaltungen und von anderen angefordert werden.

Die 1. Hauptfläche der DMW / Teilfläche 1 – Institut –

Einen besonderen Bereich der „Deutschen Museumswerft“ bildet das wissenschaftliche Institut der DMW (Arbeitstitel: IMG = „Internationales Institut für maritime Geschichte“). Dafür stehen allein in dem etwas separat gelegenen grossen Backsteinbau über seinen eigenen Eingang auf zwei Etagen insgesamt rund 1.370 m² zur Verfügung, um ein wissenschaftliches Arbeiten zu ermöglichen. In diesem Gebäude sind nach entsprechenden Umbauten alle für ein derartiges maritimes Institut erforderlichen Räumlichkeiten vorhanden (Seminar-, Vorlesungs-, Dozentenräume, Büros usw.). Hinzu kommt die Möglichkeit zur Nutzung der Werkstätten u.a. in der „Alten Werftstrasse“ und der schräg gegenüberliegenden Halle 3 auf der 2.Hauptfläche. – Eine kleine Mensa in einem EG-Vorbau ist für das Institut ebenfalls möglich, die dann von der DMW-Gastronomie mitversorgt wird.

Dieses Institut wird sehr eng mit einer Hochschule in Europa zusammenarbeiten und nicht nur in den Semestern von internationalen Studenten und Doktoranden benutzt werden können. – Die Leitung werden zwei renommierte Historiker als Doppelspitze übernehmen (z.Z. Uni Trier und Uni Rostock), die bereits an einer tragfähigen Konzeption für das Institut arbeiten und sich schon in Gesprächen mit einer entsprechenden Hochschule befinden. Im Rahmen einer sauberen Arbeitsteilung wird einer der beiden Wissenschaftler auch für die Recherche zum ersten Projekt der „Deutschen Museumswerft“, den Nachbau der *ADLER VON LÜBECK*, zuständig sein und die einzelnen Bauphasen bis hin zur Fertigstellung in Zusammenarbeit mit dem Bootsbaumeister der DMW beaufsichtigen und danach im Rahmen der „Experimentellen Archäologie“ mit dem Schiff unterwegs sein.



Das Instituts-Hauptgebäude [B-23]

Was die sonstigen Tätigkeiten des Institutes betrifft, so sind internationale Tagungen und Kongresse dabei ebenso vorgesehen, wie es auch verschiedene fachkundliche Seminare geben wird. – Das bereits im Aufbau befindliches „InformationsZentrum für den traditionellen Schiffbau“ (iZts) berät und kann - nach Anmeldung - mit Bibliothek, Archiv und kleinem Lesesaal zu Recherchezwecken genutzt werden. – Es ist davon auszugehen, dass der schon vorhandene Bestand an Literatur, sonstigen Publikationen und Bauplänen zu Schiffen und damit verbundenen Themen sich mit der Zeit sehr stark mehrern wird, wie verschiedene Angebote bereits gezeigt haben.

Eine „Deutsche Maritime Historische Gesellschaft“ (DMHG) oder ähnliche gemeinnützige Vereinsstruktur soll für das Institut die eigene Förderorganisation bilden und mit-zuständig sein beim u.a. Einwerben von Förder- und sonstigen Fremdmitteln für das IMG. Diese Gesellschaft ist ausserdem dafür zuständig, eine Verbindungen zwischen der Wissenschaft und den interessierten Bürgern herzustellen^[22].

Ausserdem ist vorgesehen, dass im Dachgeschoss dieses Gebäudes mehrere Unterkünfte (dort befanden sich bereits derartige Räume) für einen vorübergehenden und kurzfristigen entgeltlichen Aufenthalt von auswärtigen/ausländischen Studenten, Mitarbeitern u.ä. eingerichtet werden, bis diese in der Stadt ein entsprechendes eigenes Quartier gefunden haben.

In der Bau-/Umbauphase werden sich in diesem Gebäude im EG bereits sehr früh (kurz nach Beginn der Bau-/Umbauarbeiten) das Baubüro, die Büros der „Deutschen Museumswerft“ und die ersten Räume des Institutes befinden, wie auch Schauräume, um den Medien und anderen anhand von Plänen, Architektur- und Schiffsmodellen usw. die baulichen Planungen des Vorhabens zu verdeutlichen. In anderen Räumen dieses Gebäudes werden sich vorübergehend die ersten provisorischen Werkstätten befinden, die bereits vor der Eröffnung tätig sein müssen, bis die entsprechenden in der „Alten Werftstrasse“ hergerichtet sind. – Ebenfalls werden die Räumlichkeiten im DG sehr frühzeitig restauriert werden, so dass dort den schon in dieser Phase bei der „Deutschen Museumswerft“ beschäftigten und vor Ort befindlichen Mitarbeitern gegen Entgelt eine nahe Unterkunft gegeben werden kann (anschliessend werden diese z.Z. noch bundesweit wohnenden zukünftigen Mitarbeiter von ihren jetzigen Heimatorten nach Lübeck umziehen).

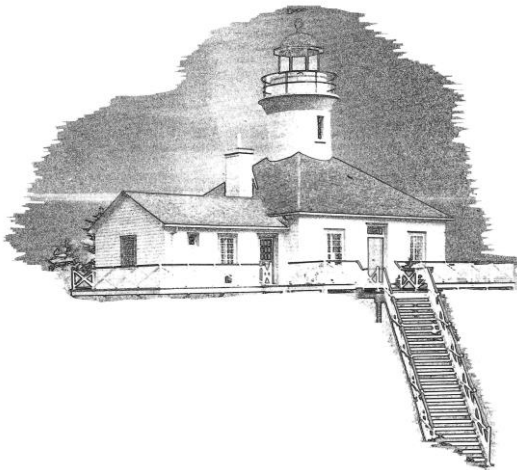
Die 1. Hauptfläche der DMW / Teilfläche 2 – allgemein –

Direkt an der Trave liegt auf der 1.Hauptfläche diese rund 8.000 m² grosse Teilfläche 2 (**roter Pfeil** auf der vorherigen Luftbildaufnahme von „Google Earth“), auf der die *ADLER VON LÜBECK* gebaut werden wird. Diese Fläche ist z.Z. teilweise mit Betonplatten gedeckt, andererseits besteht diese aus Sand/Erde. Vorgesehen ist, dass die gesamte Fläche (bis auf die Pflanzbereiche) mit einer rund 30 cm starken Betonschicht überzogen wird, um einer Unfallgefahr vorzubeugen, eine Verteilung von Lasten besser zu ermöglichen, die Reinigung einfacher zu gestalten und auch bei höheren Wasserständen gewisse „Reserven“ zu haben. Zudem werden sich in dieser Schicht dann die Dränagen und verschiedene Versorgungsleitungen in Leerrohren befinden. – Diese sinnvolle Betonschicht wird übrigens auch auf der hinteren Freifläche der Teilfläche 1 und in den Gebäuden aufgebracht werden, um alle Flächen auf ein einheitliches Niveau bringen zu können.



Das Gelände der vorderen Teilfläche 2 [B-24]

Da eine noch von einem südwestlich gelegenen Waggon-Reparaturwerk und der LMG benötigte Gleisanlage dieses Gelände von der Teilfläche 1 trennt und nur ein Überweg vorhanden ist, sind Massnahmen zu treffen gewesen, um den Besuchern einen gefahrlosen Übergang zu ermöglichen. Darum wird es beiderseits der Gleise jeweils ein kombiniertes Treppen-/Aufzugshaus mit einer dazwischen liegenden Brücke über die Gleisanlage geben, so dass es auch für körperlich behinderte Besucher keine Probleme gibt. Diesem 2-geschossigen Gebäude schliesst sich an der Nordostgrenze auf der Teilfläche 2 ein rundum geschlossener Gang an, der jedoch zur Fläche hin grosszügig verglast ist und auch die Verbindung zwischen dem Treppen-/Aufzugshaus und dem 2.Eingang zur DMW bildet. – Der eigentliche Weg über die Gleise selbst wird ausschliesslich von den Mitarbeitern der „Deutschen Museumswerft“ zum Transport von Materialien genutzt.



Idee des Eingangshauses für den 2.Eingang [B-25]

Dieser 2.Eingang an der Nordostecke der Teilfläche 2 dient mit einer besonderen Optik denjenigen Besuchern, die mit dem barkassenähnlichen „ShuttleBoot“ eintreffen, welches vom Altstadtufer kommend, um die Wallhalbinsel herum, zum Anleger der DMW gelangt. Etwa alle 30 Minuten ist ein Ab-/Anlegen des Bootes vorgesehen.

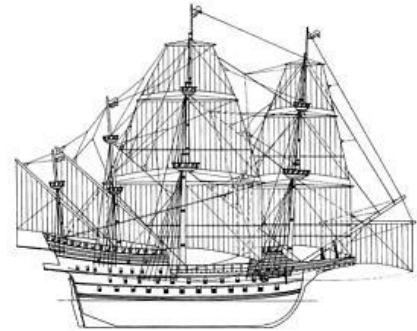
Gleisreste direkt am Kai lassen auf eine ehemalige Krananlage schliessen, die aber nicht wieder aktiviert werden wird. Die Kai-Linie selbst mit ihren ca. 158 m Länge ist in einem sehr schlechten Zustand (z.Z. teils Beton-, teils Spundwand), soll aber durch eine komplette vorgesezte neue Spundwand ersetzt werden.

An der gesamten Kaianlage sind grosse davorliegende mit Brücken verbundene Schwimmpontons geplant, um u.a. für anlegenden Schiffen bei verschiedenen Wasserständen den Ein- und Ausstieg zu erleichtern. Ausserdem werden sich am Kai mehrere Entnahmestellen für Strom und Wasser befinden, wie auch der Kaibereich bei Dunkelheit beleuchtet sein wird. – Die Kaianlage ist aus Sicherheitsgründen durch einen Zaun o.ä. von der restlichen Teilfläche 2 abgetrennt.

Die 1. Hauptfläche der DMW / Teilfläche 2 – Bauplatz usw. –

Ansonsten ist die Teilfläche 2 für unterschiedliche Aktionen vorgesehen, bei denen den Besuchern verschiedenes Handwerk demonstriert werden wird. Dazu gehören:

- Bauplatz der ADLER VON LÜBECK
Dieser verfügt aus Sicherheitsgründen rundum über einen Bereich, der von den Besuchern alleine nicht betreten werden darf. Nur bei Führungen ist dort ein Zutritt gestattet. Wenn das Schiff dann „grösser“ geworden ist, wird es direkt daneben wenigstens eine entsprechende erhöhte Aussichtsplattform geben, die über Stufen zu erreichen sein wird.
- Bauplatz für andere Schiffe
Auf der Fläche gibt es auch ein Areal, auf dem andere Schiffe stehen und an denen gearbeitet wird.
- Sägeplatz
Dort befindet sich neben den Holzlagern nicht nur eine Gattersäge in einem Extra-Gebäude, sondern davor wird auch gezeigt, wie arbeitsintensiv das Auftrennen eines Stammes oder Schneiden von Holz in alten Zeiten gewesen war, um z.B. Planken herstellen zu können.
- Holzlager
Bei einem dieser Holzlager im südwestlichen Bereich der Fläche handelt es sich um ein gedecktes, während das andere nach oben hin offen ist.
- Dampfkastenanlage
Diese ist in doppelter Ausführung vorhanden und dient dem Biegen von Hölzern. Davor steht ein Stahlgestell, in das die heissen Hölzer danach eingespannt werden und abkühlen können. Dort wird aber auch demonstriert, wie dieser Vorgang ohne Dampfkasten zur Zeit der ADLER VON LÜBECK vonstatten ging.
- Reeperbahn
Eine 100 m lange gedeckte Reeperbahn befindet sich mit ihrem Nebenraum parallel zu den Gleisen an der Nordwestseite und direkt neben der Dampfkastenanlage. Auf ihr fertigt der Seiler verschiedenes Tauwerk bis zu einer Länge von rund 66 m.
- Teerplatz
Für diese Arbeiten steht eine Fläche zur Verfügung, auf der für die Besucher z.B. demonstriert wird, wie zur Haltbarmachung das Tauwerk mit Teer bearbeitet wird.



Zeichnung der ADLER VON LÜBECK [B-26]

Zu bestimmten Zeiten im Jahr finden u.a. auf der Teilfläche 2 auch besondere Veranstaltungen statt. Dabei ist z.B. an einen „Weihnachtsmarkt“ und einen „Hanse-Markt“ gedacht.



Ansicht von der Wallhalbinsel aus über den Wallhafen hinweg auf den Gebäudekomplex der „Deutschen Museumswerft“ [B-27]

Die 2. Hauptfläche der DMW / – allgemein –

Diese 2.Hauptfläche (**grüner Pfeil** auf der vorherigen Luftbildaufnahme von „Google Earth“) ist etwa so gross wie die 1.Hauptfläche und deren Hinzunahme zu dem Gesamtvorhaben „Deutsche Museumswerft“ war unbedingt erforderlich, um den Anforderungen nach den notwendigen Parkplatzflächen für die Besucher genügen zu können. Trotz aller planerischen Überlegungen waren aber diese den Vorschriften für museale Strukturen entsprechenden Areale auf der 1.Hauptfläche nicht zu realisieren (erforderlich: ca. 1 PKW-Parkplatz pro 20-30 qm Nutzfläche).

So ergab sich, dass die 2.Hauptfläche schliesslich in alle Planungen einbezogen und für die dort zudem vorhandenen Gebäude im Rahmen des Gesamtvorhabens eine sinnvolle und wirtschaftlich vertretbare Lösung gefunden werden musste. Und diese Nutzung wurde nach intensiven Besprechungen, Planungen und Kalkulationen schliesslich gefunden. – Es handelt sich bei den Gebäuden um drei Hallen mit einer Aussenbreite von 25 m und einer Brutto-Grundfläche von:

- Halle 1 ca. 1.950 m²,
- Halle 2 ca. 2.300 m² (2.000+300),
- Halle 3 ca. 2.100 m² (1.800+300),

einigen Nebenbauten und einem kleinen Garagentrakt.

Die Dächer aller drei Hallen sollen komplett erneuert und dabei als Tragkonstruktion durchgehende Leimbinder eingebaut werden. Dadurch bietet sich u.a. die Möglichkeit zu einer Optimierung der Wärmedämmung und der erforderlichen Statik. Ausserdem sollen die sehr grossen Dachflächen aller drei Hallen halbseitig (SSW-Seite) mit Photovoltaik-Elementen bedeckt werden und dadurch mithelfen, den Energiebedarf der „Deutschen Museumswerft“ kostengünstiger gestalten zu können.^[23]

Das gesamte Areal wird flächenmässig zum grössten Teil gemeinnützig genutzt und nur zwei Hallen (Hallen 1 und 2) erhalten eine ggf. primär wirtschaftliche Zweckbestimmung und werden verpachtet.

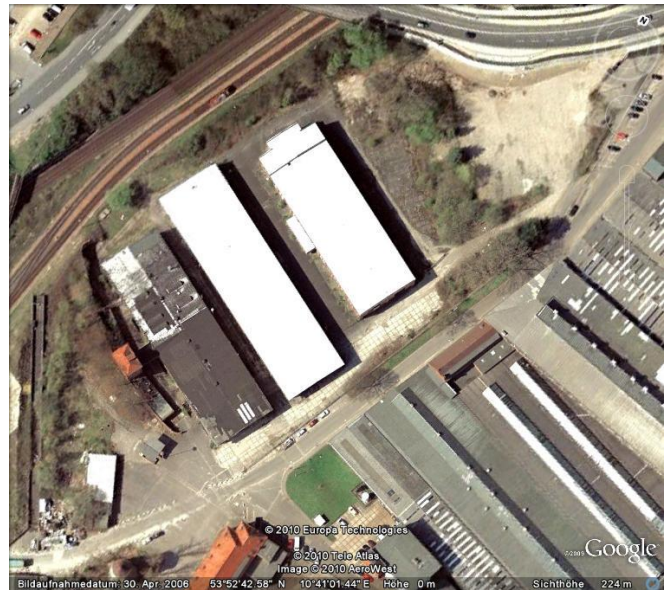
Die Nebenbauten (direkt südwestlich neben der Halle 3) und das Gebäude mit den Garagen werden durch die DMW selbst genutzt werden.



Grössere Nebenbauten mit Brücke und Turm ^[B-29]

Grün zu gestalten und ggf. mit maritimen Gegenständen zu dekorieren.

Eine innere Fertigstellung der Hallen 1 und 2 (und 3) wird sehr wahrscheinlich aber erst nach der Eröffnung der „Deutschen Museumswerft“ im Rahmen eines 2.Bauabschnittes erfolgen.



Das Gelände der 2.Hauptfläche (von rechts: Halle 1, 2, 3) ^[B-28]

Die 2. Hauptfläche der DMW / Halle 1 – „DMW-Gästehaus“ –

Für die nordöstlichste Halle 1, die zur Strasse hin über kein Vordach verfügt, ist ein „DMW-Gästehaus“ geplant, welches durch eine Bauvoranfrage des Architekten, Herrn *Christian Rosehr*, im Jahre 2009 bereits genehmigt worden ist.

Die Überlegungen zu einem solchen Garni-Gästehaus basieren auf dem Gesamtangebot der „Deutschen Museumswerft“ gegenüber den Besuchern, mehrtägige Reisearrangements zu offerieren, die dann in Verbindung mit Besichtigungen auch anderer touristischer Attraktionen in Lübeck und der Umgebung stehen. Eine Zusammenarbeit mit z.B. dem „Hansapark“ in Sierksdorf ist dazu schon vor längerer Zeit von beiden Seiten verabredet worden.



Halle 1 von der Strasse her gesehen [B-30]

Dieses im EG barrierefreie „DMW-Gästehaus“ wird auf seinen beiden Etagen einen nach den ab 01.01.2010 gültigen neuen DEHOGA-Kriterien einen 3-Sterne-Standard haben und somit den realistischen Bedürfnissen von Touristen (=Besuchern der „Deutschen Museumswerft“) entsprechen. Geplant sind rund 105 Betten (EZ und DZ), wobei in den ca. 48 grossen Doppelzimmern zusätzlich jeweils auch zwei durch das Personal herausklappbare Voll-Betten in Wandschränken zur Verfügung stehen werden. Somit ist das „DMW-Gästehaus“ besonders für (Gross-)Eltern mit ihren (Enkel-)Kindern geeignet.

Das „DMW-Gästehaus“ dient demzufolge in allererster Linie den Besuchern des Museums, den Teilnehmern von Seminaren u.ä. und denjenigen, die an wissenschaftlichen Veranstaltungen des Institutes teilnehmen^[24]. Da die jährliche durchschnittliche und wirtschaftlich tragfähige Hotelauslastung in Lübeck in einem bundesweiten Vergleich bei ca. 38,06 % liegt^[25], ist für das „DMW-Gästehaus“ aus den genannten Gründen mit weit besseren Ergebnissen zu rechnen, da besonders ausserhalb der Hauptsaison verschiedene mehrtägige Seminare stattfinden werden. Es ist aber in der Hauptsaison ebenso davon auszugehen, dass diese eigenen Kapazitäten nicht für den genannten Personenkreis ausreichen werden, so dass dann Unterkünfte in Lübeck und der Umgebung zusätzlich angemietet werden müssen.

Die Parkplätze auf der nordöstlichen Fläche können dann auch von den Übernachtungsgästen genutzt werden, da diese ja ebenfalls das Museum besuchen (die Nutzung des „DMW-Gästehaus“ steht immer in Verbindung mit dem Eintritt zur „Deutschen Museumswerft“!).

Die 2. Hauptfläche der DMW / Halle 2 – „DMW- Ausstellungshalle / DMW-Veranstaltungshalle“ –

Diese mittlere und grösste der drei Hallen soll zukünftig für grosse Ausstellungen und Veranstaltungen dienen, wobei es sich in erster Linie um solche der „Deutschen Museumswerft“ und des Institutes handeln soll. Aber andere Ausstellungen/ Veranstaltungen mit und ohne maritimen Charakter sind auch denkbar.

Das dort befindliche Vordach (brutto knapp 300 m²) erhält ebenfalls einen Rundumverglasung, dient als Haupteingang und soll die Funktion eines Foyers mit allen notwendigen Räumlichkeiten übernehmen. Ein ggf. erforderliches Catering bei Ausstellungen oder Veranstaltungen wird dann durch die DMW-Gastronomie übernommen.



Links der hintere Bereich der Halle 2 und rechts der von Halle 3 [B-31]

Diese Halle ist als Multifunktionshalle zu konzipieren und soll - neben der Nutzung für verschiedenen Ausstellungen - für maritime Autorenlesungen oder Bühnenstücke genauso ausgelegt sein wie z.B. für musikalische Veranstaltungen, Filmvorführungen oder vom Institut initiierte wissenschaftliche Kongresse/ Tagungen/Symposien. Für Wohltätigkeitsveranstaltungen steht diese Halle - im Rahmen des Selbstverständnisses der „Deutschen Museumswerft“ - natürlich ebenfalls zur Verfügung. Aber diese Halle kann auch für Ausstellungen oder Veranstaltungen von privater Seite oder von Firmen angemietet werden. Dabei dienen die hinteren umzubauenden Räume auf den beiden Etagen, die zudem erweitert werden, gerade den für Veranstaltungen erforderlichen Nebenräumen.

Eine ausreichend grosse Bühne an der einen Seite der Halle und eine gegenüberliegende Empore mit Regieraum sind vorgesehen. – Die Halle wird sich - je nach dem Umfang der Veranstaltung - auch verkleinern lassen, wobei nach der bisherigen Planung an eine variable Drittelung gedacht ist.

Die 2. Hauptfläche der DMW / Halle 3 – Institut –

Nach Gesprächen mit den beiden Wissenschaftlern, die das Institut leiten sollen (und wollen!) wird die Halle 3 (schräg gegenüber dem zukünftigen IMG-Hauptgebäude) zusätzlich zum Institut gehören und soll u.a. Arbeiten im Rahmen der „Experimentellen Archäologie“ dienen.

In der Zeit, als das Gelände noch zur „Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft“ gehörte, diente diese Halle der Werft als Schreinerei und der mit ihr verbundene Turm hatte die Funktion eines Silos für die Holzspäne.

Diese Halle verfügt zudem in ihrem hinteren Bereich (zum Gleisbereich der DB hin) über einen 2-geschossigen Bereich (ca. 900 m² und damit über 50 % der Hallen-Grundfläche). Auf diesen Etagen stehen weitere Büro-, Arbeits- und andere nutzbare Räume für das Institut (oder zu anderer Nutzung, z.B. als Büros oder als Lager) zur Verfügung.

Das z.Z. noch freistehende vordere Vordach (knapp 300 m² zur Strasse hin) wird rundum verglast und soll zukünftig einen Einblick in die handwerklichen Geschehnisse des Institutes bieten. – Diese Halle steht den Museumsbesuchern jedoch nicht zur Besichtigung offen, wobei gelegentliche Führungen nicht ausgeschlossen sind.



Blick von der Strasse her auf den vorderen Teil der Halle 3 [B-32]

Anmerkung 2:

Übrigens: kurz vor Weihnachten 2009 erhielt der Förderverein eine Email der beiden Wissenschaftler, deren Inhalt etwa so zusammengefasst werden kann: „*Wir benötigen dieses Institut nicht für unser Renommee, aber wir wollen es!*“. Also beste Voraussetzungen für das Institut, wenn sich denn diese beiden Historiker schon derart einig sind.

Die Angebote der „Deutschen Museumswerft“

Neben dem Besichtigen der Ausstellungen und Werkstätten, des Fortganges beim Nachbau der *ADLER VON LÜBECK* und anderer Schiffe verfügt die „Deutsche Museumswerft“ nach bisheriger Planung über eine Vielzahl von Angeboten und Möglichkeiten gegenüber ihren Besuchern und anderen, die nachfolgend nochmals beispielhaft zusammengefasst sind:

- Öffnungszeiten
Die „Deutsche Museumswerft“ wird an 6 Tagen in der Woche geöffnet sein (montags ist allgemein musealer Ruhetag) und steht den Besuchern und anderen Interessenten ansonsten (fast) das gesamte Jahr über zur Verfügung. Die täglichen Öffnungszeiten liegen - nach bisheriger Planung - zwischen 10.00 bis 18.00 Uhr. – Die öffentliche Gastronomie hat keinen Ruhetag.
- Internationaler Gedanke
Vorgesehen ist, dass jedes Jahr ein ausländisches Land Partner der „Deutschen Museumswerft“ ist. In verschiedenen maritimen Präsentationen kann dieses Land sich vorstellen und auch die DMW-Gastronomie wird sich darauf jeweils einstellen. Ebenfalls ist dieses Land dann eingebunden in die Veranstaltungen und Messen, an denen sich die „Deutsche Museumswerft“ beteiligt. Für dieses Land steht im Jahr über ein eigener Laden zur Verfügung.
- Museumspädagogik
Bei der barrierefreien „Deutschen Museumswerft“ wird es sich u.a. insofern um eine „moderne“ Einrichtung handeln, dass nicht nur alle Installationen und sonstigen Baulichkeiten dem neuesten Stand der Technik und Gesetzgebung genügen, sondern auch die museumspädagogische Konzeption wird dem letzten wissenschaftlichen Stand entsprechen. Die Zuständigkeit für diesen Bereich liegt bei einem Schiffahrtshistoriker, der in der Planung und im laufenden Betrieb als Leiter des Museums und aller damit verbundenen Bereiche dafür Sorge tragen wird, dass es sich bei der DMW um eines aktives und interessantes Museum handeln wird, in dem die Besucher - ob jung oder alt, weiblich oder männlich - einbezogen werden, sich wohlfühlen und ihnen ein „Erlebnistag“ beschert wird^[26]. – Ein besucherorientiertes mehrsprachiges Informationssystem ermöglicht unseren Gästen aus dem In- und Ausland ein hohes Mass an Eigenständigkeit. Dennoch finden mehrmals am Tage Führungen statt.
- Kinder und Jugendliche / Behinderte und Ältere
An Kinder und Jugendliche ist durch besondere Aktivitäten ebenso gedacht, wie es für körperlich Behinderte und für Ältere die erforderlichen Einrichtungen und eine Barrierefreiheit geben wird. Im Rahmen unseres Selbstverständnisses bieten wir diesen u.a. besondere Führungen an. – Eine Betreuung für Kinder und Jugendliche wird ebenfalls angeboten. Dieses betrifft nicht nur die Zeit, wenn die Eltern dabei sind („KinderWerft“ usw.), sondern es können z.B. auch Geburtstage für Kinder und Jugendliche u.ä. in Extra-Räumen organisiert werden.
- Betreuung von Schulklassen und berufliche Orientierung für zukünftige Schulabgänger
Die DMW ist bestrebt, sich als „ausserschulischen Lernplatz“ zu entwickeln. Für die wichtige berufliche Orientierung steht die DMW gerne zur Verfügung, um jungen Menschen zu zeigen, dass und besonders warum z.B. das Handwerk auch weiterhin einen „goldenen Boden“ hat und welche Faktoren dabei allerdings zu beachten sind. Dazu wird es auch spezielle Seminare für Pädagogen geben.^[27]
- Auszubildende
Auf der gesamten „Deutschen Museumswerft“ wird grundsätzlich ausgebildet. Zwischen 15 bis 20 Azubis (je nach Länge der Lehre) werden im ersten Schritt pro Jahr vorhanden sein, denen ggf. auch Stützunterricht gegeben werden wird, damit diese ihre Schwächen beseitigen können. Dabei sollen es im handwerklichen Bereich in erster Linie junge Menschen aus den Hauptschulen sein, die nicht so gute Noten in ihren theoretischen Fächern aufzuweisen haben. – Mittel- bis langfristig ist daran gedacht, dass die DMW sich zu einem Vermittler von qualifizierten Arbeitskräften im Bereich des Bootsbaues und seinen Nebengewerken entwickelt.
- Seminare
Die DMW wird regelmässig ein- und mehrtägige Seminare im Rahmen ihres Veranstaltungsplanes anbieten, in denen verschiedene maritime Themen in theoretischer und auch praktischer Hinsicht behandelt werden. Besonders in der Winterzeit werden zahlreiche theoretische und praktische Seminare angeboten, wozu z.B. auch mehrtägige Kurse für Segel- und Motorboot-Führerscheine oder die praktische Herstellung eines kleinen Ruderbootes gehören werden.
- Vorträge und Filme
In den Öffnungszeiten laufen eine Reihe von maritimen Vorträgen und Filmen, um das Wissen der Besucher zu vertiefen. Zudem wird es an verschiedenen Abenden eines Monats ebenfalls Vorträge und

Die Angebote der „Deutschen Museumswerft“

Filme geben (aber andere), für die allerdings Eintritt erhoben werden wird. Für diese Vorträge und Filme steht im Rahmen der monatlichen Programmplanung die Ausstellungs-/Veranstaltungshalle der DMW zur Verfügung.

- Werkstätten
In den verschiedenen Werkstätten und sonstigen Arbeitsräumen können Besucher den dort handwerklich Tätigen sozusagen über die Schulter schauen und dadurch erleben, wie in „alter Zeit“ (und auch heute) und überhaupt mit den Händen gearbeitet worden ist. Ein „Mitmachen“ seitens der Besucher ist vorgesehen. – Selbstverständlich wird es in den Werkstätten auch moderne technische Einrichtungen geben.
- Eigner von historischen, traditionellen oder klassischen Schiffen
Diese haben, sofern sie sich in gemeinnützigen Strukturen befinden, die Möglichkeit, dass sie an ihren Schiffen arbeiten können oder für sie durch die DMW gearbeitet wird. Dazu bietet sich u.a. die „WerftHalle“ mit ihren rund 800 m² und auf der Teilfläche 2 ein entsprechendes Areal an.
- „MuseumsShop“ und „SchiffsKontor“
Ein „MuseumsShop“ (primär Fremdprodukte) und ein „SchiffsKontor“ (primär eigene Produkte) stehen zum Kauf von sinnvollen Gegenständen zur Verfügung, ob es sich beispielsweise nun um kleine Andenken, Publikationen, Modellbaukästen oder um Galfionsfiguren, Seemannskisten usw. handelt oder von Schiffseignern gesuchte Dinge (z.B. Tauwerk, Grätings, Blöcke und vieles mehr). Besucher („Sehleute“ und Seeleute) können ausserdem dort Bestellungen oder Suchanfragen abgeben und die DMW wird sich um die Organisation der Lieferung kümmern.
- Gastronomie
Eine Gaststätte für bis zu rund 150 Personen und ein kleines „Künstler-Café“ sollen zwischendurch u.a. für das leibliche Wohl der Besucher sorgen, wie auch an Abenden als öffentliche Gastronomie.
- Gästehaus
Das 3-Sterne-Garni-Gästehaus mit seinen rund 105 Betten für die Museumsbesucher und andere Gäste der DMW bildet ein wichtiges „Zahnrad“ im „Uhrwerk“ der Gesamtkonzeption der „Deutschen Museumswerft gGmbH“.
- Publikationen
Beispielsweise ist eine monatlich zum Verkauf stehende „DMW-Zeitung“ vorgesehen. Inhalt werden u.a. die neuesten Entwicklungen bei der „Deutschen Museumswerft“, internationale Berichte aus dem Bereich der historischen, traditionellen und klassischen Schiffe und technische Artikel sein. Diese Zeitung wird unabhängig von der bereits seit 2005 existierenden Zeitschrift des „Förderverein Deutsche Museumswerft e.V.“ erscheinen, die nur für die Mitglieder und die Öffentlichkeitsarbeit gedacht ist. – Ebenso wird die DMW mit der Zeit eigene Bücherreihen herausgeben, wozu es bereits positive Gespräche mit einem deutschen Verlag gegeben hat. Dabei sind nicht nur Fachbücher vorgesehen, sondern auch Kinder- und Jugendbücher, die an die maritime Tradition unseres Landes heranführen sollen, wobei ein erstes Buch der Jugendbuchautorin *Beate Proffen* über die „Deutsche Museumswerft“ ggf. schon um die Jahreswende 2011/2012 herauskommen soll.
- Märkte
Zu bestimmten Jahreszeiten werden auf den Freiflächen der DMW Märkte durchgeführt. So ist z.B. an einen „Hanse-Markt“ und einen „Maritimen Markt“ gedacht, bei denen die Anbieter in ihren Ständen entsprechende Waren anbieten und dazu verschiedene Rahmenprogramme ablaufen.
- Organisieren von Veranstaltungen
Für Gemeinden und andere Interessenten können maritime Veranstaltungen mit unterschiedlichen zusätzlichen Attraktionen (Treffen von Traditionsschiffen, Feuerwerk, Musik usw.) angeboten werden.
- Charter
Nicht nur auf dem ehemals norwegischen 32 m-Frachtsegler *VESTBY* ist dieses möglich, der uns von seinem Eigner zur Nutzung angeboten wurde. Bei Bedarf vermittelt die DMW passgenaue Charter auch auf anderen traditionellen u.ä. Schiffen, damit „Sehleute“ ebenfalls ein Gefühl für das Maritime erhalten.
- Reise-Arrangement
Für entfernt Wohnende bietet die DMW Reise-Arrangements an, die neben dem Besuch der „Deutschen Museumswerft“ auch Unterkunft, ggf. Verpflegung und die Besichtigung anderer Sehenswürdigkeiten der Region einschliessen können (z.B. „Hansa-Park“, „Aquarium Fehmarn“).

Zukünftige Struktur der „Deutsche Museumswerft gGmbH“

Der alle Vorbereitungen für den Aufbau der „Deutschen Museumswerft“ treffende Förderverein hat unter seinen aktiven Mitgliedern und in seinem direkten Umfeld verschiedenste Fachleute, die jeweils dann angesprochen und aktiviert werden, sobald sich ihren Kompetenzen entsprechende Aufgaben erschliessen. Dieses Prinzip - „das Nutzen von Fachwissen“ - stellt die Arbeitsbasis dar, durch die sich überhaupt der bisherige Erfolg hat ergeben können. Und dieses bewährte (und eigentlich normale) Prinzip wird auch für die „Deutsche Museumswerft gGmbH“ gelten, dass jeweils diejenigen bei Entscheidungen einbezogen werden, die über die erforderliche Kompetenz verfügen.

Wie bereits am Anfang dargestellt, funktioniert die „Deutsche Museumswerft“ wie ein „Uhrwerk“: alle „Zahnräder“ = Bereiche arbeiten zusammen, bedingen, beeinflussen und fördern einander. Der Aufbau einzelner Bereiche für sich genommen würden jedoch keinen Sinn machen (z.B. „DMW-Ausstellungshalle/DMW-Veranstaltungshalle“, „DMW-Gästehaus“ oder „DMW-Segel-/Motorbootschule“) und diese wären - wenn überhaupt - nur mit einem nicht zu vertretenden Aufwand zu einer wirtschaftlichen Tragfähigkeit zu bringen. – Im Verbund miteinander ergeben sich dagegen solide und finanziell vertretbare Möglichkeiten, so dass jeder Bereich sein eigenes Auskommen erhalten kann. Und dieses System der Verknüpfung gehörte (und gehört noch) zur Grundlage aller planerischen Überlegungen, um die zukünftige Effizienz aller Bereiche wirtschaftlich optimieren zu können (bei der gesamten Planung stand immer die Frage „was bedeutet die jetzige Planung für die späteren Betriebskosten“ im Vordergrund und erforderte eine klare Antwort!).

Mit einer solchen eng verzahnten Struktur lassen sich einerseits nicht unerheblich Kosten einsparen und alle Ressourcen wesentlich besser nutzen, andererseits ist kein Beschäftigter nur auf sein Aufgabengebiet beschränkt und damit von anderen Tätigkeitsfeldern der „Deutschen Museumswerft“ (zumindest wissensmässig) abgeschottet, sondern die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden zum Teil zeitweise auch woanders innerhalb der gesamten „Deutschen Museumswerft“ eingesetzt und erhalten somit umfassende Einblicke auch in andere Bereiche. Dadurch entsteht für jeden überhaupt erst die Möglichkeit, sich ein vollständiges Bild machen und Verständnis für sämtliche Handlungen innerhalb der „Deutschen Museumswerft“ entwickeln zu können.

Diese Durchlässigkeit und Offenheit schliesst die bei der „Deutschen Museumswerft“ direkt Beschäftigten ebenso ein, wie diejenigen, die im Rahmen eines „shop-in-shop-Systems“^[28] bei Mietern oder Pächtern tätig sind. – Ziel aller Überlegungen muss immer die Wirtschaftlichkeit aller Aktivitäten sein, um langfristig einen laufenden Betrieb und damit die Sicherheit der zahlreichen Arbeitsplätze zu gewährleisten.

Die Verwaltung der „Deutschen Museumswerft“ wird grundsätzlich sehr klein gehalten, wobei dort nur die Abteilungen einen grösseren Spielraum erhalten, die der Gesamtheit wirtschaftliche Vorteile erbringen (z.B. „DMW-Marketing & Logistik“, „DMW-Ein- & Verkauf“ oder „DMW-Fundraising“). Andere Bereiche werden erst gar nicht eingerichtet, sondern direkt externe Fachleute damit beauftragt (z.B. Buchhaltung, Steuern, Recht oder die Koordination der Holzlieferungen).

Ansonsten wird die „Deutsche Museumswerft gGmbH“ von zwei Geschäftsführern geleitet. Unterstützung erhält diese Leitung dabei durch verschiedene Stabsstellen, die ihre jeweiligen Bereiche wohl in permanenter Absprache, aber ansonsten eigenständig und selbstverantwortlich führen („grundsätzliche Aufgabenstellung und nachfolgende korrekte Erledigung im Sinne der Gesamtheit“). Da es sich in allen Bereichen um Fachleute auf ihren jeweiligen Gebieten handelt, muss eine einwandfreie Erledigung zum Wohle aller vorausgesetzt werden. Dieses funktioniert nur in einem Team, wenn also der Teamgeist herrscht, den der Förderverein seit Jahren auf seinen Ständen bei Messen und Veranstaltungen erlebt, wo jeder sich seiner Verantwortung voll bewusst ist und mit viel Erfolg dem gemeinsamen Ziel entsprechend handelt.

Autokratische Strukturen funktionieren bei einem derart vielfältigen Vorhaben nicht, nur über das Einbinden aller = durch das Bilden eines Teams bietet sich die Möglichkeit zu einem Erfolg, – einem Erfolg, den dann auch jede Mitarbeiterin, jeder Mitarbeiter für sich verbuchen kann! – Museale Präsentationen hängen sehr eng mit Interessen und Wahrnehmungen, aber auch mit Emotionen zusammen, so dass diese intern ebenfalls transportiert werden müssen. Dieses konnte bisher bei allen denjenigen festgestellt werden, die sich schon für eine Position bei der zukünftigen „Deutsche Museumswerft gGmbH“ mit positivem Ergebnis beworben haben oder die bereits zu den sonstigen „Mitstreitern“ gehören^[29].

Nachwort zu dem Vorhaben „Deutsche Museumswerft“

Der gemeinnützige „Förderverein Deutsche Museumswerft e.V.“ plant^[30] in der Hansestadt Lübeck ein umfangreiches Vorhaben, welches dann einerseits durch seine Vielfältigkeit im Angebot und durch die Möglichkeit einer Beteiligung der Besucher an den Aktivitäten, andererseits gerade dadurch, dass sich laufend etwas verändert wird (Baufortschritt bei Schiffen, Bearbeitung immer anderer Teile in den Werkstätten usw.) einen hohen Reiz darstellt. – Tourismus bildet heutzutage in der wirtschaftlich schwachen Region Ostholsteins und überhaupt an der deutschen Küste DIE Einnahmequelle, denn grösseres Gewerbe oder gar Industrie werden sich dort nicht mehr ansiedeln (die gehen leider in das Ausland). In dieser Hinsicht ist das Augenmerk auf derartige Gäste zu werfen und ihnen der (Kurz-)Urlaub interessant, vielseitig und erlebnis-reich zu gestalten. – Bei der „Deutschen Museumswerft“ müssen alle Massnahmen langfristig getroffen werden und zudem der Kunde, der Gast und Besucher immer als „König“ definiert werden. Nur so sind der Bestand der Museumswerft und damit die zahlreichen Arbeitsplätze auf Dauer zu sichern^[31].

Die „BATAVIA-Werft“ (www.bataviawerf.nl) im niederländischen Lelystad, wo der Schiffbaumeister *Willem Vos* (*1940) sich ab 1980 für den Aufbau dieser Werft engagierte und im Jahre 1985 mit der Kiellegung für den Nachbau des gleichnamigen Schiffes begonnen hatte, war in gewisser Hinsicht Ideengeber für den FVDMW, doch dort verändert sich leider seit einigen Jahren kaum noch etwas und die 1997 fertiggestellte *BATAVIA* muss zur Zeit wegen verschiedener Schäden restauriert werden^[32]. Dennoch sind auf jener Museumswerft - trotz eines wesentlich geringeren Gesamtangebotes - bisher Besucherzahlen zu verzeichnen, die eine äusserst realistische wirtschaftliche Chance für eine Museumswerft auch in unserem Lande bietet, so dass die erforderlichen Gelder für den laufenden Betrieb mittelfristig durch die Einnahmen aus Eintritt, Verkauf, Veranstaltungen usw. gedeckt werden können und nicht mehr durch öffentliche oder andere Mittel. Und die Stadt Lelystad hat durch diese Museumswerft nicht unerheblich profitiert, so dass durch andere Investoren und Betreiber inzwischen sogar ein sehr grosses und äusserst gut besuchtes Outlet-Center in neuen historisch nachempfundenen Gebäuden neben der Werft entstanden ist.

Nun mag dem einen oder anderen Leser das Vorhaben zu gross, zu phantastisch vorkommen, aber ein ehemaliger Bekannter sprach einmal das Wort „think big“ aus und er hatte vollkommen Recht! Bei einem kleineren Vorhaben stehen der Aufwand und die Möglichkeiten in keinem guten wirtschaftlichen Verhältnis zu den später zu erzielenden Einnahmen und gefährden damit die Gesamtheit des Vorhabens. – Abgleichungen mit ähnlichen Museen u.ä. auf internationaler Ebene zeigen aber, dass die „Deutsche Museumswerft“ für die Kalkulation mit ihren aus Vorsicht niedrig prognostizierten Besucherzahlen, die ja entscheidend für die Gesamtheit sind, sich jeweils im unteren Bereich vergleichbarer Institutionen befindet und somit mit ihren wirtschaftlichen Plandaten sehr gut liegt.

Das Vorhaben stösst zudem seit 2005 auf ein sich verstärkendes Interesse bei den Medien und den Menschen, was sich besonders bei Auftritten des Fördervereines auf verschiedenen Messen zeigt. Ausserdem erhalten wir in letzte Zeit vermehrt Informationen, dass auf die Realisierung der „Deutschen Museumswerft“ geradezu gewartet wird, da sich verschiedene Personen und Organisationen in unserem Lande einen grossen Anschlag für den Erhalt unserer maritimen Tradition versprechen – zu Recht!

Liebe Leserin, lieber Leser,

Sie werden nach den bisherigen Seiten nun sicherlich nachvollziehen können, warum das Vorhaben des Fördervereines „etwas“ länger dauert! Aber auch länger dauern muss, denn durch die dann angebotene Vielfalt sind im Vorfeld unbedingt zahlreiche Recherchen erforderlich, um die Wirtschaftlichkeit der zukünftigen „Deutschen Museumswerft“ in ihrer Gesamtheit gewährleisten zu können. Niemand wird erwarten dürfen, dass die Vorarbeiten im „Schnellverfahren“ erfolgen, ohne die verschiedensten Fachleute gehört und eingebunden zu haben. – Der Förderverein ist durch seine Gemeinnützigkeit zu einer effektiven Haushaltsführung verpflichtet, auch aus Verantwortung gegenüber den bisherigen und zukünftigen Unterstützern und Geldgebern, und geht mit den gegebenen Mitteln äusserst gewissenhaft um. Das wirtschaftliche „Minimal-Prinzip“ praktiziert der Förderverein mit grossem Erfolg seit seinem Bestehen und wird auch in Zukunft danach handeln. Sehr sorgfältiges kaufmännisches Denken, gepaart mit viel Kreativität in allen Bereichen und eine hohe Innovationsfähigkeit haben allein in der bisherigen Planungsphase erhebliche finanzielle Mittel eingespart, so dass bei dieser Vorgehensweise alle mit grosser Zuversicht in die Zukunft schauen.

Machen Sie, liebe Leserin, lieber Leser, doch einfach auch mit im Förderverein! Werden Sie Mitglied.

Danksagung

An dieser Stelle sollten ein paar Worte des Dankes nicht fehlen, denn ohne die zahlreiche Unterstützung wäre der Förderverein noch nicht soweit gekommen, wie er es jetzt ist!

Als der gemeinnützige „Förderverein Deutsche Museumswerft e.V.“ sich im Herbst 2004 gegründet hatte und im November offiziell beim Amtsgericht anerkannt wurde, stand von Anfang an die weltgrösste Wassersportmesse, die *boot* in Düsseldorf, an seiner Seite und ermöglichte dem Förderverein eine erste Präsentation auf der *boot 2005*, indem die Messe ihn mit Fläche und Messeausstattung (Teppichboden, Beleuchtung, Vitrinen usw. usw.) unterstützte. Seitdem engagiert sich diese Messe Jahr für Jahr mit steigenden Budgets für das Vorhaben „Deutsche Museumswerft“. Damals war es der langjährige und inzwischen in Pension gegangene Messeleiter, Herr *Abdul-Rahman Adib*, und heute ist es Herr *Götz-Ulf Jungmichel*, der die Leitung der *boot* von ihm übernommen hat. Beiden für die bisherige Unterstützung ein ganz, ganz grosses „Dankeschön“ - und die Messe hat bereits eine weitere Unterstützung des Vorhabens zugesagt!



Logo der *boot* in Düsseldorf [B-33]

Mit den Jahren hat sich daraus eine regelrechte Partnerschaft entwickelt, aus der beide Seiten ihren Nutzen ziehen. – Es ist demnach nur folgerichtig, dass diese Messe auch in Lübeck auf der „Deutschen Museumswerft“ immer mit-vertreten sein wird, denn sie hat als Erste die Wichtigkeit des Vorhabens erkannt und war der erste Förderer.

Ebenso gilt ein grosser Dank all' denjenigen Personen, Firmen und Institutionen, die das Vorhaben bisher auf verschiedenste Art und Weise seit 2005 unterstützten und noch unterstützen. Nur durch deren Mittun, bzw. deren Verzicht auf Bezahlung konnte es dem gemeinnützigen Förderverein bei seinen umfangreichen Vorbereitungen und Planungen zum Aufbau der „Deutschen Museumswerft“ gelingen, bisher insgesamt nur rund 425.000 Euro investieren zu müssen (seit 2004!), denn zu einer derartigen Summe haben sich - nach einer Berechnung aus dem Herbst 2010 - seitdem die geldmässigen und geldwerten Leistungen aller addiert! – Natürlich musste der Förderverein trotzdem selbst bares Geld in die Hand nehmen, wobei sich dieser Betrag seit der Gründung des Fördervereines auf rund 85.000 Euro beläuft. Einerseits somit eine grosse Summe für den Verein, - aber relativ gesehen sehr wenig, wenn man sich den Umfang des Vorhabens vor Augen hält.

Auch diejenigen sollten auf keinen Fall vergessen werden, die sich zahlreich bei den Messebeteiligungen des Fördervereines in ihrer Freizeit (und dafür zum Teil extra Urlaub genommen hatten) zu einem „Dienst“ auf unserem Jahr für Jahr existierenden Messestand einfanden, um die Besucher fachgerecht beraten zu können. Auch ihnen ein grosses Dankeschön!

Allen sei also herzlichst Dank gesagt - verbunden mit der Hoffnung, dass der gemeinnützige „Förderverein Deutsche Museumswerft e.V.“ und die in Lübeck noch zu gründende ebenfalls gemeinnützige „Deutsche Museumswerft GmbH“ weiterhin auf diese enorme Unterstützung zählen dürfen!

Vielen, vielen Dank im Namen des ganzen Vereines.

Bernd Klabunde

(1.Vorsitzender des „Förderverein Deutsche Museumswerft e.V.“)

Anhang 1.1: Tabellarische Aufstellung zur Geschichte der LMG

- ▶ 1837 Beantragung einer Konzession durch *Carl Martin Ludwig Schetelig* zur Errichtung einer Maschinenbauwerkstatt.
- ▶ 1846 1.Juli: Gründung der „Maschinenfabrik und Eisengiesserei Kollmann & Schetelig OHG“.
- ▶ ~1866 *Hermann Blohm* (*1848-†1930), der spätere Gründer der Werft „Blohm + Voss“, schliesst bei der LMG seine Lehre ab (er wollte 1876 dann eigentlich zuerst eine Werft in Lübeck gründen, scheiterte aber an den Strukturen in Lübeck und gründete schliesslich in Hamburg die sehr bekannte und erfolgreiche Grosswerft!).
- ▶ 1873 31.März: Gründung der „Lübecker Maschinenbau Gesellschaft“ unter Übernahme der 1846 gegründeten Firma „Maschinenfabrik und Eisengiesserei Kollmann & Schetelig OHG“ (Handelsregister-Eintrag/Lübeck: 10.04.1873).
- ▶ 1873 Verlegung der Bahnlinie Lübeck-Eutin durch das Firmengelände.
- ▶ 1875 Erster Auftrag für einen Eimerketten-Schwimmbagger.
- ▶ 1883 Erweiterung des Firmengeländes durch einen 150 m langen Uferstreifen.
- ▶ 1899 Herausgabe von Inhaberaktien im Nennwert von jeweils 1.000 Mark (auch 1907, 1909, 1910).
- ▶ 1908 Erweiterung und Erwerb von Grundstücken an der Trave; Neubau von Gebäuden auf zusätzlich erworbenen Flächen; Entstehung einer Werft für Spezialschiffe.
- ▶ 1911 Bildung einer Interessengemeinschaft mit der Firma „Maschinen- und Bahnbedarf AG“, die der 1876 gegründeten Firma „Orenstein & Koppel AG“ gehört. Die Firma „O&K“ hatte nun die Aktienmehrheit an beiden Unternehmen.
- ▶ 1912 Die LMG verfügt nach mehrfachen Umstrukturierungen über eine Eigenkapital von 4.300.000 Mark.
- ▶ 1912 Die LMG hat rund 1.000 Beschäftigte.
- ▶ 1918 Das Eigenkapital der LMG beträgt 7.800.000 Mark.
- ▶ 1920 Beginn des Baues von weiteren Anschlussgleisen zum Firmengelände.
- ▶ 1923 Bilden einer Interessengemeinschaft mit der Firma „Schiffswerfte und Maschinenfabrik AG“, Hamburg (vormals „Janssen & Schmilinsky“) und der „Motorenfabrik AG“ aus Köln-Deutz.
- ▶ 1925 Das Eigenkapital der LMG beträgt nach der Umstellung auf Reichsmark nur noch 3.900.000 RM, da auch die 780 Aktien von jeweils 1.000 Mark auf 500 Reichsmark umgestellt werden.
- ▶ 1934 Erstmaliger Bau von Schaufelradbaggern für den Braunkohletagebau.
- ▶ 1939 – Umstellung auf Kriegsprodukte: u.a. Geschütze, Minenwerfer, Minensuchboote, Schiffszubehör. – Die Firma hatte in dieser Zeit über 2.000 Beschäftigte, incl. der damals üblichen Zwangsarbeiter.
- ▶ 1940 Fertigstellung des heute noch vorhandenen Luftschutzturmes der LMG.
- ▶ ~1944 Setzen einer Uferbefestigung und Nivellierung durch Aufschüttung mit u.a. Schlacken von nicht mehr benötigten Grundstücksschrägen zur Trave hin.
- ▶ 1948 21.Juni: Verschmelzung der LMG mit der Firma „Orenstein & Koppel AG“ und Umbenennung in: „O&K-Werk Lübeck“; seit 1911 hielt „O&K“ bereits die Aktienmehrheit.
- ▶ 1950 Umbenennung in „Orenstein-Koppel und Lübecker Maschinenbau Aktiengesellschaft“.
- ▶ ~1959 Verlegung des Werftbereiches auf die ehemaligen Havemann'schen und Brüggemann'schen Grundstücke (Nordostbereich der LMG).
- ▶ 1965 Beginn der Herstellung von Bordkränen.
- ▶ 1970er Beginn mit der Herstellung von Tankschiffen.
- ▶ 1986 Bau des grössten Schneidkopfbaggers der Welt.
- ▶ 1987 Einstellung des Werftbetriebes und damit Ende des Schiffbaues beim „O&K-Werk Lübeck“.
- ▶ 1987 Verkauf eines Teilgrundstückes an die „BATRA Lübeck GmbH“ (ca. 53.000 m²; verbleibende Fläche für die LMG: ca. 122.300 m²).
- ▶ 198 ? Zuschüttung der vorhandenen 3-Slip-Anlage auf dem heute noch zur LMG gehörigen südlichen Uferbereich.
- ▶ 1992 Umbenennung der Firma in „O&K Anlagen & Systeme GmbH“.
- ▶ 1993 1.Mai: Übernahme durch den „Krupp-Hoesch-Konzern“ und Umbenennung in „Krupp Fördertechnik GmbH“.
- ▶ 1994 Die LMG wird Anfang des Jahres nach DIN EN ISO 9901 zertifiziert.
- ▶ 1995 Übernahme durch die niederländische Firma „Vosta“ und Umbenennung in „Vosta LMG“.
- ▶ 2000 Verkauf der Firma an die hamburger „Nord GB - Gesellschaft für Beteiligungen mbH“ und Umbenennung wieder in „Lübecker Maschinenbau Gesellschaft mbH“ (LMG).
- ▶ 2002 Übernahme der 1860 gegründeten und insolventen Maschinenfabrik „Heinrich Eberhardt GmbH“ in Wolfenbüttel durch die LMG.
- ▶ 2003 30.Juli: die LMG stellt einen Antrag auf Insolvenz; es sind die rund 300 Mitarbeiter betroffen.
- ▶ 2003 Die Maschinenfabrik „Heinrich Eberhardt GmbH“ in Wolfenbüttel wird wieder abgestossen und firmiert nun unabhängig als „Eberhardt-Lippold Anlagentechnik GmbH“.
- ▶ 2004 Verkauf des einträglichen Geschäftsbereiches „Krane“ an die norwegische Firmengruppe „TTS Marine ASA“, die diesen Produktionsbereich als „TTS-LMG Cranes GmbH“ gründet (damit ist auch der Verkauf von ca. 45.000 m² Grundstücksfläche verbunden; verbleibende Fläche für die LMG: ca. 78.300 m²).
- ▶ 2004 Umbenennung der LMG in „LMG Anlagen und Systeme GmbH“.
- ▶ 2005 22.September: abermalige Zertifizierung (DIN EN ISO 9001:2000; gültig bis 09.09.2010).
- ▶ 2007 Ende des Insolvenz-Verfahrens und Umbenennung in „LMG Anlagenbau GmbH & Co. KG“.
- ▶ 2009 22.Juli: die LMG meldet vorsorglich Kurzarbeit an.
- ▶ 2010 29.April: die LMG stellt erneut einen Antrag auf Insolvenz; es sind die rund 130 Mitarbeiter betroffen.

Anhang 2.1: Ehemalige Gross-Werften in Lübeck

(in chronologischer Reihenfolge bezogen auf das jeweilige Endjahr der Werft= in **fett**)

Langmann-Werft

Diese Werft von *Matthias Jacob Langmann* (*17__-†18__) war bis **1839** tätig. – Weitere Angaben sind noch unbekannt.

Heitmann-Werft

Carl Philipp Georg Heitmann (*1__-†18__) liess bis zum Jahre **1873** Schiffe bei sich bauen. – Weitere Angaben sind noch unbekannt.

Meyer-Werft

Auf der Werft von *Hans Jacob Albrecht Meyer* (*1__-†18__) liefen verschiedene Schiffe vom Stapel, bis *Henry Koch* die Werft übernahm und sie **1878** stilllegte. Allerdings hatten bis dahin etliche Schiffe die Hellingen verlassen, so z.B. 1840 das erste in Lübeck gebaute Dampfschiff, der Raddampfer *GAUTHIOD*, oder 1846 die *HOWARD II*, ein rahgetakeltes Auswandererschiff, oder 1851 die 3-Mast-Bark *KAD'YAK* für die „Russian-American Company“ oder das vor 1851 gebaute Auswandererschiff *GUTENBERG*. Auch die für die „Sloman-Reederei“ gebaute *GEORG CANNING* verliess 1852 mit 857 t die Werft, wie ebenfalls 1852 die *SIR ROBERT PEEL*, die mit 250 Commerzlasten für die gleiche Reederei entstand. – Weitere Angaben sind noch unbekannt.

Steffen-Werft

Johann Jacob Steffen (*18__-†18__) musste **1887** die Arbeiten auf seiner Werft beenden, da sich die handwerkliche durch die industrielle Produktion ersetzt hatte und er diesen Veränderungen nicht nachkommen konnte. Das letzte Schiff, die Bark *J. STEFFEN* auf hamburgischer Rechnung, gilt als letztes Seeschiff aus Holz, welches in Lübeck gebaut wurde. – Weitere Angaben sind noch unbekannt.

Evers-Werft

Südlich der BATRA-Fläche gründete der Schiffbaumeister *Theodor Helmuth Evers* (*1825-†1904) auf der sogenannten Roddenkoppel am Stadtgraben (Katharinenstrasse 2) gemeinsam mit seinem Sohn *Georg Wilhelm* (*18__-†1__) eine Werft, die in den Jahren 1890-92 noch 4 stählerne Schiffe ablieferte. Da das Gelände jedoch der „Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft“ zur Verfügung gestellt werden musste, Ausweichmöglichkeiten aber nicht gegeben waren, ging die Werft **1893** in Konkurs und die Stadt Lübeck übernahm 1894 die Fläche. – Weitere Angaben sind noch unbekannt.

Koch-Werft

Schräg gegenüber auf der anderen Trave-Seite an der heutigen Hafenstrasse gab es 1877 die zuerst gegründete „Dampfschiffahrts-Gesellschaft Pioneer“ von *Henry Koch* (*1832-†1888), der 1880 ein Schiffs- und Reparaturbetrieb und 1882 die Schiffswerft folgte. Doch schon **1932** musste die Werft in Folge der Wirtschaftskrise ihren Betrieb einstellen und zwei Jahre später Konkurs anmelden. Knapp 300 Schiffseinheiten mit zusammen fast 300.000 BRT verliessen in den rund 55 Jahren die *Koch'schen* Hellingen. – Heute erinnert u.a. nur noch das 2001 vom lübecker Architekten *Christian Rosehr* sehr gefühlvoll restaurierte Kesselhaus an diese Werft, während das sonstige Werftgelände von der „Lübecker Hafen-Gesellschaft“ (LHG) genutzt wird. – Weitere Informationen zu dieser Werft bei „[Wikipedia](#)“.

Flender-Werft

1917 entstand nördlich der LMG die „Flender-Werft“ als Zweigniederlassung der „Brückenbau Flender AG“ aus Benrath am Rhein. Der Gründer der Hauptniederlassung, *Hermann August Flender* (*1839-†1887), und seine Nachfolger brachten diese Werft durch alle Krisen, doch als 2002 die Werft sich beim Bau zweier Schnellfähren für Griechenland verkalkulierte, musste sie Insolvenz anmelden, wobei ein weiterer letzter Bau, die Fähre *MS NORRÖNA* für die Faröer-Inseln, im April **2003** noch termingerecht abgeliefert werden konnte. – Schlussendlich gingen 800 Arbeitsplätze verloren. – Weitere Informationen zu dieser Werft bei „[Wikipedia](#)“.

Weitere Werften für Seeschiffe im lübecker Stadtgebiet waren:

Travewerk der Gebrüder Goedhart AG (Düsseldorf)	in Siems	(1919- 1928)
Trave-Werft Ebscher & Gabler	auf der Teerhofinsel	(1949- 1959)
Alfred Hagelstein Maschinenfabrik und Schiffswerft	in Travemünde	(1951- 1961)
Schlichting-Werft GmbH	in Travemünde	(1898- 1987)

(Verschiedene zusätzliche Werftvorhaben kamen nicht zur Realisierung, da auch sie an den lübecker Strukturen scheiterten. – Hinzu kommen etliche kleinere Bootswerften, die z.T. noch heute existieren, so z.B.: Baltec [seit ?], Böbs [seit 1912], Grell [seit 1964], Hansa-Werft [seit ?], Krämer [seit 1988], Krause & Wucherpfennig [?-**2004**], KuFra [seit ~1985], Staack-Werft [1919-**2002**], Voß [seit ?].)

Anhang 3.1: Verwendete und weiterführende Literatur zur Hansestadt Lübeck

(PREISE: 2010): O = Originalausgabe / R = Reprint/Nachdruck / A = Original/Reprint antiquarisch / N = neu) (FL = Fernleihe / L = Leihe)

- [#] hinter z.B. dem Titel = im Original oder in Kopie in der Bibliothek oder im Archiv von *Bernd Klabunde* vorhanden –
- [/] hinter z.B. dem Titel = Angaben wurden von der Quelle nur abschriftlich entnommen –

– Alle Quellen in den einzelnen Abteilungen sind in chronologischer Reihenfolge aufgeführt –

- Bezüglich der durch [Google](#) dankenswerterweise digitalisierten alten Bücher gibt es z.Z. lizenz-rechtliche Probleme –

– Die nachfolgenden Angaben sind besonders ausführlich dargestellt, um anderen die Suche/den Zugriff zu erleichtern –

- **Historia Regum** (auch: „Arnold-Chronik“)
von **Arnold von Lübeck** (auch: „Arnoldus Lubecensis“) (*unbekannt-†1211/1214)
____, ____, 1. Auflage (nach 12__), _____ Seiten – [O/A=~____,00 €]
– **Bemerkung:** *Arnold von Lübeck war Chronist für den Zeitraum 1171-1209 und ab 1177 der 1. Benediktiner-Abt des Johannisklosters in Lübeck (siehe auch „Wikipedia“). – Allerdings ist der Historiker Dr. Stephan Freund aus Jena der Meinung, dass Arnold von Lübeck nie eine solche Chronik selbst verfasst hat.*
– **Bemerkung:** *Ein Buch über Arnold von Lübeck („Geschichtsschreiber der deutschen Vorzeit“, Wilhelm Besser's Verlagsbuchhandlung, Berlin, 1853) ist unter <http://books.google.de> herunterladbar.*
– **Literaturquelle:** ____
- **„Annales Lubicensis“– (1264-1324)**
von _____ (*____-†____)
____, ____, __. Auflage (132__), _____ Seiten – [O/A=~____,00 €]
– **Bemerkung:** *Der Verfasser dieser Chronik ist (noch) unbekannt; u.U. war er Stadtschreiber in Lübeck.*
– **Literaturquelle:** *Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)*
- **„Stadechronik“ („Stades-Chronik“=?) – (1105-1276)**
von Johannes **Rode** (*____-†1349)
____, ____, __. Auflage (~1348), _____ Seiten – [O/A=~____,00 €]
– **Bemerkung:** *Diese Chronik findet ihre Abschluss mit dem grossen lübecker Stadtbrand im Jahre 1276 und soll im Auftrag des Stadtrates erfolgt sein (ist die Chronik z.T. identisch mit: „Annales Lubicensis“, die von 1264 bis 1324 reicht oder mit der Chronik von Detmar von Lübeck?). – Dr. Friedrich Bruns hat sich 1932 zu dem Verfasser der „Stadechronik“ in einer Arbeit geäußert.*
– **Bemerkung:** *Johannes Rode soll in Lübeck Stadt-/Rathsschreiber und Canonicus gewesen sein.*
– **Bemerkung:** *Nummer nach Dr. Emil Ferdinand Fehling = 338*
– **Literaturquelle:** *(Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV) + Bibliotheksverbund Hessen (HeBIS))*
- **„Detmar-Chronik“** (auch: „Detmarsche Chronik“)
von **Detmar von Lübeck** (*unbekannt-†um/nach 1395)
____, ____, __. Auflage (13__), _____ Seiten – [je Band s.u.=R/A=~26,00 €]
Friedrich Perthes, Hamburg, (Nachdruck d.1. Auflage(13__) (1829/30), 498+714 Seiten – [Band 1+2=R/A=~120,00 €]
– **Bemerkung:** *Detmar von Lübeck war Franziskaner und Lesemeister im Katharinenkloster zu Lübeck und erhielt 1385 von damaligen Gerichtsherren der Stadt Lübeck den Auftrag, die Arbeit an der 36 Jahre unvollendet liegende Chronik von Johannes Rode zu beenden (siehe auch „Wikipedia“). Seine Chronik umfasst den Zeitraum von 1105-1395 und wurde von anderen bisher Unbekannten bis 1482 fortgesetzt. Sie gilt als das Hauptwerk der lübecker Geschichte*
– **Bemerkung:** *Siehe dazu auch bei Prof. Dr. Ferdinand Heinrich Grautoff.*
– **Bemerkung:** *„Die Chroniken der niedersächsischen Städte: Lübeck“ (1884-1911), Band 1 bis 5 (Band: 19+26+28+30+31) innerhalb von „Die Chroniken der deutschen Städte vom 14. bis ins 16. Jahrhundert“*
– **Literaturquelle:** *Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV) + Lübecker Stadtbibliothek [L]*
- **Chronica Novella**
von Hermann **Korner** (auch: „Comer“ oder „Hermann Cornerus“) (*~1365-†1438)
____, ____, 1. Auflage (1425), _____ Seiten in lateinischer Sprache – [O/A=~____,00 €]
____, ____, 1. Auflage (1431), _____ Seiten in niederdeutscher Sprache – [O/A=~____,00 €]
Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen, 1. Auflage (1895), 650 Seiten in niederdeutscher Sprache – [R/A=~____,00 €]
– **Bemerkung:** *Hermann Korner soll Söldnerführer, Geschichtsschreiber und Lesemeister gewesen sein. Hermann Korner verfasste als Dominikaner ab 1416 seine Chronik in mehreren Fassungen, zuerst in lateinischer (1425) und 1431 in niederdeutscher Sprache. Diese Chronik geht bis in das Jahr 1435 (siehe auch „Wikipedia“). Ein nicht ganz vollständige Ausgabe wurde 1895 von Jakob Schwalm in Göttingen im Auftrage der „Wedekindschen Preisstiftung für deutsche Geschichte“ herausgegeben.*
– **Literaturquelle:** *UB Universität-Köln + Lübecker Stadtbibliothek [L]=in Latein*

Anhang 3.2: Verwendete und weiterführende Literatur zur Hansestadt Lübeck

(PREISE: 2010): O = Originalausgabe / R = Reprint/Nachdruck / A = Original/Reprint antiquarisch / N = neu) (FL = Fernleihe / L = Leihe)

- [H] hinter z.B. dem Titel = im Original oder in Kopie in der Bibliothek oder im Archiv von *Bernd Klabunde* vorhanden –
- [V] hinter z.B. dem Titel = Angaben wurden von der Quelle nur abschriftlich entnommen –

• „Rufus Chronik“

- 1. Band: _____ Seiten (1105-1395) (14___) – [R/A=~26,00 €]
- 2. Band: _____ Seiten (1395-1430) (14___) – [R/A=~26,00 €]
- 3. Band: _____ Seiten (1___-1___) (14___) – [O/A=~___,00 €]

von Johannes **Rufus** (auch „Johann“ oder „Ruffus“) (* ___-†___)

___, ___, ___-Auflage (14___), _____ Seiten – [O/A=~___,00 €]

– Bemerkung: Die sogenannte „Rufus-Chronik“ soll auf eine nicht erhaltene lateinische Fassung der Chronik des lübecker Dominikaners Hermann Korner zurückgehen. Ansonsten ist über den Chronisten nichts bekannt, nur dass er Stadtschreiber in Lübeck gewesen sein soll.

– Bemerkung: In der Namensentwicklung sollen die Namen „Rufus“ und „Rode“ identisch sein. Allerdings soll die „Rufus-Chronik“ NICHT von Johannes Rode verfasst worden sein (eine andere Quelle nach Dr. Georg Fink: „...dass Rode der Verfasser jener Chronik wenigstens bis zum Jahre 1346 war“).

– Bemerkung: „Die Chroniken der niedersächsischen Städte: Lübeck“ (1884-1911), Band 2+3 (Band: 26,28) innerhalb von „Die Chroniken der deutschen Städte vom 14. bis ins 16. Jahrhundert“)

– Literaturquelle: Bibliotheksverbund Bayern (BVB)=1105-1430

• Chronicon episcoporum Lubecensium

von Albert II. **von Krummendiek** (auch: „Krummediek“, „Crummedyck“ oder „Albertus Crummedyckius“) (*1417/18-†1489)

Heinrich Meibom=?, ___, ___-Auflage (nach 1465), _____ Seiten – [O/A=~___,00 €]

___, Helmstedt, ___-Auflage (1688), 391 Seiten – [R/A=~___,00 €]

– Bemerkung: Albert II. von Krummendiek war von 1466 bis 1489 Bischof von Lübeck und gab den Auftrag zu dieser Chronik, die bis 1465 reicht (siehe auch „Wikipedia“). Nach anderen Quellen umfasst diese Chronik den Zeitraum von 953 bis 1465/67.

– Literaturquelle: ___

• (Lübecker Ratschronik – 1401-1482)

von Johann **Hertze** (* ___-†1510) + Johann **Reyndes/Wunstorp** (* ___-†1483) + Dietrich **Brandes** (* ___-†___)

___, ___, ___-Auflage (14___), _____ Seiten – [O/A=~___,00 €]

– Bemerkung: Diese niederdeutsche Chronik soll im Auftrag des lübecker Rates verfasst worden und eine Fortsetzung der „Detmar-Chronik“ sein. Nach einer Recherche waren drei Personen mit dieser Chronik befasst, die wahrscheinlich Stadtschreiber gewesen waren: Johann Hertze für den Zeitraum 1401-1469 (1436-1454 Stadtschreiber, 1484 Ratsherr, auch lübecker Bürgermeister: 1498-1510), Johann Reyndes (auch: „Johann Wunstorp“ nach seinem Geburtsort) für 1469-1480 und Dietrich Brandes für 1480-1482.

– Bemerkung: Nummer für Johann Hertze nach Dr. Emil Ferdinand Fehling = 571

– Bemerkung: „Die Chroniken der niedersächsischen Städte: Lübeck“ (1884-1911), Band 4+5 (Band: 30,31) innerhalb von „Die Chroniken der deutschen Städte vom 14. bis ins 16. Jahrhundert“)

– Literaturquelle: Bibliotheksverbund Bayern (BVB)=1438-1482

• Chronica regnorum aquilonarium (... Daniae// Svetiae// Norvagiae)

(Untertitel: „Denmärckische, Swedische vnd Norwägische Chronica“)

- 1. Band: _____ Seiten (1500) – [O/A=~___,00 €]

- 2. Band: _____ Seiten (150_) – [O/A=~___,00 €]

- 3. Band: _____ Seiten (150_) – [O/A=~___,00 €]

- 4. Band: _____ Seiten (150_) – [O/A=~___,00 €]

- 5. Band: _____ Seiten (150_) – [O/A=~___,00 €]

- 6. Band: _____ Seiten (1502) – [O/A=~___,00 €]

von Albert **Krantz** (auch: „Alberti Krantzii“, „Crantzii“, „Crantz“ oder „Crantzius“) (*~1448-†1517)

___, Strassburg, ___-Auflage (1514=?) in ___ Sprache – [O/A=~___,00 €]

Johannes Schott(en), Strassburg, ___-Auflage (1545) („Newlich durch Heinrich von Eppendorf(f) verteüschtet“) –

[O/A=~___,00 €]

Johannes Schott(en), Strassburg, ___-Auflage (1548), 755 Seiten in lateinischer Sprache – [O/A=~___,00 €]

Wechel, Frankfurt a.M., ___-Auflage (1583) – [O/A=~___,00 €]

___, ___, ___-Auflage (___) (Nachträge) – [O/A=~___,00 €]

– Bemerkung: Alle Chroniken von Albert Krantz sollen postum erschienen sein, aber 1514=? – (siehe auch bei „Wikipedia“).

– Bemerkung: Albert Krantz war ab 1486 Syndikus der Stadt Lübeck.

– Literaturquelle: Bibliotheksverbund Bayern (BVB)=Ausgabe von 1548

Anhang 3.3: Verwendete und weiterführende Literatur zur Hansestadt Lübeck

(PREISE: 2010): O = Originalausgabe / R = Reprint/Nachdruck / A = Original/Reprint antiquarisch / N = neu (FL = Fernleihe / L = Leihe)

- [#] hinter z.B. dem Titel = im Original oder in Kopie in der Bibliothek oder im Archiv von *Bernd Klabunde* vorhanden –
- [/] hinter z.B. dem Titel = Angaben wurden von der Quelle nur abschriftlich entnommen –

- **Chronica der vornemlikesten Geschichte vnde handel der Keyserliken Stadt Lübeck**
von *Hermann(us/um) Bonnus* (eigentlich: „*Hermann von Bunnan*“=nach seinem Geburtsort) (*1504-†1548)
Walther, Magdeburg, 1. Auflage (1534), ___ Seiten – [O/A=~ __,00 €]
Walther, Magdeburg, __. Auflage (1543), 193 Seiten – [O/A=~ __,00 €]
Walther, Magdeburg, __. Auflage (1559), 96 Seiten – [O/A=~ __,00 €]
Walther, Magdeburg, __. Auflage (1634), 84 Seiten – [O/A=~ __,00 €]
– *Bemerkung:* *Hermann Bonnus* war ev. Reformator und erste Superintendent Lübecks und auch ersten Rektor des Katharineums. – Es gab noch weitere Auflagen.
– *Literaturquelle:* UB Universität-Köln [L] + Bibliotheksverbund Bayern (BVB)
- **Chronica der Stadt Lübeck up dat korteste vervatet**
(„Lubeckische Chronick/ Das ist/ Alle vornembste Geschicht und Hendel/ so sich in der Kayserlichen ReichsStadt Lubeck/ von zeit ihrer ersten erbauung zugetragen : Wer jederzeit dero Bürgermeister/ und Bischoffe gewesen [et]c / Auf das kürtzes/ aus gewissen Authoren und Alten Chronicken/ in drey Büchern zusammen gezogen Durch Hans Regkman. Ehrngedachter Stadt und E.E. Rath daselbsten ist erstmals zu besonderm wolgefallen an tag gegeben/ e Mss. Johann Friederichs Fausten von Aschaffenburg“)
von *Hans Regkman* (auch: „*Regkman*“, „*Reckemann*“ oder „*Reckman*“) (*1___-†1___)
___, ___, 1. Auflage (1537), ___ Seiten – [O/A=~ __,00 €]
Gotthard Vögelin, Heidelberg, __. Auflage (1619=1620), 304 Seiten – [O/A=~ __,00 €]
– *Bemerkung:* *Die Chronik ist in niederdeutscher Sprache abgefasst. Hans Regkman soll lübecker Bergenfahrer gewesens sein. Es soll auch eine Fortsetzung seiner Chronik geben, die bis zum Jahre 1562 reicht. Dietrich Schäfer hat 1876 einen Artikel „Die lübeckische Chronik des Hans Reckemann“ geschrieben (in: Hansische Geschichtsblätter, Bd. 6, S. 59-93).*
– *Literaturquelle:* Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)
Es gibt davon eine CD-ROM-Version bei der Helmut-Schmidt-Universität-Hamburg.
- **Cronica der fürnemsten Geschichten unnd Handeln der Kayserliken Stadt Lubeck unnd erer vorwandten, dorch Reimarum Kock, Predigern tho S. Peter darsülvest up das ulitigeste tho hope gebracht. Anno 1549**
- 1. Band: ___ Seiten (980-1438) (1549) – [O/A=~ __,00 €]
- 2. Band: ___ Seiten (1439-1499) (1549) – [O/A=~ __,00 €]
- 3. Band: ___ Seiten (1500-1549) (1549) – [O/A=~ __,00 €]
(- 4. Band: ___ Seiten (1550-1565) (15___) – [O/A=~ __,00 €] (nur handschriftliche Notizen)
von *Reimar Kock* (auch: „*Reymer*“, „*Reimarus*“ oder „*Rainar Koch*“) (*~1500-†1565/69)
___, Lübeck, 1. Auflage (1549), 580 Seiten – [Band 1-3=O/A=~2.500,00 engl. Pfund]
– *Bemerkung:* *Im Jahr 1549 überreichte Reimar Kock dem Rat der Stadt Lübeck seine Chronik der Stadt Lübeck und des südlichen Ostseeraumes in drei Bänden. Das Original der Chronik ging verloren, so dass auf die zahlreichen Abschriften zurückgegriffen werden muss. Auf einer Abschrift des Manuskripts seines Vorgängers Detmar von Lübeck setzte er die Chronik noch für die Zeit von 1550 bis 1565 handschriftlich fort (aus „Wikipedia“).*
– *Literaturquelle:* ___
- **Chronicon Lubicense: das ist Beschreibung d. Stadt Lübeck, in sich begreifend deren Anfang, Fortgang u. Wachstum, geistliche u. weltliche Gesch., u. Verrichtungen zu Kriegs- und Friedenszeiten, wie auch Regierung, Privilegien, Ländereyen, Gebäude, Botmäßigkeit und Herligkeiten, auß glaubhaften Schriften umbs Jahr 1658 zusammengetragen.**
- 1. Band: ___ Seiten (___) – [O/A=~ __,00 €]
- 2. Band: ___ Seiten (___) – [O/A=~ __,00 €]
- 3. Band: ___ Seiten (___) – [O/A=~ __,00 €]
von *Dr. Johann Marquard* (auch: „*Marcwand*“) (*1610-†1668)
___, Lübeck, 1. Auflage (um 1658), ___ Seiten – [O/A=~ __,00 €]
– *Bemerkung:* *Johann Marquard war Rechtsgelehrter und u.a. Kämmereiherr und ab 1663 Bürgermeister der Stadt Lübeck.*
– *Bemerkung:* *Nummer nach Dr. Emil Ferdinand Fehling = 763*
– *Bemerkung:* *Der Inhalt ist teilweise von Johann Peter Willebrand für seine Chronik „Hansische Chronick aus beglaubten Nachrichten zusammengetragen“ (Lübeck, 1748) übernommen worden.*
– *Literaturquelle:* Archiv der Hansestadt Lübeck

Anhang 3.4: Verwendete und weiterführende Literatur zur Hansestadt Lübeck

(PREISE: 2010): O = Originalausgabe / R = Reprint/Nachdruck / A = Original/Reprint antiquarisch / N = neu) (FL = Fernleihe / L = Leihe)

- [#] hinter z.B. dem Titel = im Original oder in Kopie in der Bibliothek oder im Archiv von *Bernd Klabunde* vorhanden –
- [/] hinter z.B. dem Titel = Angaben wurden von der Quelle nur abschriftlich entnommen –

• **Gründliche Nachricht von der Kayserlichen, Freyen und des H.(eiligen) Römisch.(chen) Reichs Stadt Lübeck**

(Untertitel: „Welche denen Einheimischen und Fremden, aus unverwerflichen Documenten, mit aufrichtiger Feder ertheilet wird.“ / Stadtplan und -ansichten enthalten)

von **Johann Jacob von Melle** (*1659-†1743)

Wolfgang Friedrich Gröll, Lübeck, 1. Auflage (1713), 570 Seiten – [O/A=~300,00 €]

Jonas Schmidt, Lübeck, 2. Auflage (1742), 336=? Seiten – [O/A=~600,00 €]

Georg Christian Green, Lübeck; Hrsg.: **Johann Hermann Schnobel**, Lübeck, 3. Auflage (1787), 546 Seiten – [O/A=~120,00 €] [#K]

– 1 Seite=Seite 30 zur Lastadie + 2 Stadtansichten Lübecks

– **Bemerkung:** *Johann Jacob von Melle war Chronist und Theologe in Lübeck*

– **Literaturquelle:** *Lübecker Stadtbibliothek [L]*

Eine vollständige pdf-Version der 1787er Ausgabe ist unter <http://books.google.de> herunterladbar.



• **Allgemeiner und besonders Hamburgischer Contorist**

(Untertitel/1. Teil: „... welcher von den Währungen, Münzen, ewigten, Maassen, Wechsel-Arten und Usanzen der vornehmsten in und ausser Europa gelegenen Städte und Länder, nicht nur eine umständliche Nachricht ertheilet, sondern auch solche beschriebene Münz-Sorten, Gewigte und Maassen, zuvörderst gegen die, so zu Hamburg, hiernächst aber, in angegebenen Tabellen, auch gegen die so an andern Orten gebräuchlich sind, genau vergleichet.“)

von **Jürgen Elert Kruse** (*1709-†1775)

Eigenverlag, Hamburg, 1. Auflage (1753), 204+196 Seiten – [O/A=~ ,00 €]

Eigenverlag, Hamburg, 2. verbesserte Auflage (1761), 398 Seiten – [O/A=~ ,00 €]

Eigenverlag, Hamburg, 3. verbesserte Auflage (1765-66), 2 Teile=472+375 Seiten – [O/A=~912,00 €]

Erben des Verfassers, Hamburg, 4. Auflage (1782-1783), 2 Teile=520+376 Seiten – [O/A=~550,00 €] [#K]

Erben des Verfassers, Hamburg, 5. Auflage (1808-1815), 2 Teile=658+376 Seiten – [O/A=~450,00 €]

– **Bemerkung:** *Es handelt sich um ein Buch, in dem u.a. lübecker Währungen, Münzen, Gewichte und Massen verglichen werden. Es war in damaliger Zeit das Standardwerk bezüglich u.a. der Umrechnungen. – Das Buch wurde von Auflage zu Auflage laufend überarbeitet, so dass die Seitenzahl sich mehrte.*

– **Literaturquelle:** *Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)*

Eine vollständige pdf-Version ist unter <http://books.google.de> herunterladbar.

Weitere Umrechnungstabellen sind zu finden bei: „Friedrich Löhmann“ (1823) oder „Friedrich Albert Niemann“ (1830); beide sind unter <http://books.google.de> als pdf-Datei herunterladbar.

• **Umständliche Geschichte der Kaiserl.(ichen) und des heil.(igen) Römischen Reichs freyen Stadt Lübeck** [#K]

- 1. Band: 524 Seiten „Von der Erbauung der alten Stadt Lübeck an der Swartau bis auf deren gänzlichen Absturz“ [Band etwa bis zum Jahre 1526] (1782) – [O/A=~180,00 €]

- 2. Band: 459 Seiten Bis zum Westfälischen Frieden [ab etwa 1527 bis 1648] (1784) – [O/A=~240,00 €]

- 3. Band: 467 Seiten Bis zum Jahre 1800 [Erscheinen des Bandes durch Zensur erst nach 1815 genehmigt] (1805) – [O/A=~240,00 €]

von **Dr. Johann Rudolph Becker** (*1736-†1815)

Band 1+2: Eigenverlag/Druck: Georg Christian Green, Lübeck, 1. Auflage (1782+1784) – [Band 1-3=O/A=~1.000,00 €]

Band 3: G. F. I. Römhild, Lübeck, 1. Auflage (1805) – [O/A=~240,00 €]

– **Literaturquelle:** *Lübecker Stadtbibliothek [L]*

Eine vollständige pdf-Version (Einzel-Band 1 und der zusammengefasster Band 2+3) ist unter <http://books.google.de> herunterladbar.

• **Kurze Beschreibung der freien Hanse-Stadt Lübeck** [#K]

(Untertitel: „... mit besonderer Hinsicht auf ihre nützlichen Anstalten – Zunächst für Fremde und Reisende bestimmt“)

von **Heinrich Christian Zietz** (*1769-†1834)

M. Michelsen, Lübeck, 1. Auflage (1814), 258 Seiten – [O/A=~31,00 €]

– **Bemerkung:** *In dem Buch ist ein Stadtplan Lübecks enthalten.*

– **Literaturquelle:** *Französischer Verbundkatalog (Sudoc) + Lübecker Stadtbibliothek [L]*

Eine vollständige pdf-Version ist unter <http://books.google.de> herunterladbar.

• **Ansichten der freien Hansestadt Lübeck und ihrer Umgebungen** [#K]

- 1. Band: _____ Seiten (Textband) – [O/A=~ ,00 €]

- 2. Band: _____ Seiten (Tafelband) – [O/A=~ ,00 €]

von **Heinrich Christian Zietz** (*1769-†1834)

Friedrich Wilmans, Frankfurt a.M., 1. Auflage (1822), 541 Seiten – [Band 1+2=O/A=~800,00 €]

Buchhandlung Gustav Weiland Nachf., Lübeck, (R=1. Auflage/1822) (1978), 539 Seiten – [R/A=~20,00 €]

– **Bemerkung:** *In dem Buch sind 16 Kupferstiche enthalten.*

– **Literaturquelle:** *Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV) + Lübecker Stadtbibliothek [L]*

Eine vollständige pdf-Version ist unter <http://books.google.de> herunterladbar.

Anhang 3.5: Verwendete und weiterführende Literatur zur Hansestadt Lübeck

(PREISE: 2010): O = Originalausgabe / R = Reprint/Nachdruck / A = Original/Reprint antiquarisch / N = neu) (FL = Fernleihe / L = Leihe)

- [#] hinter z.B. dem Titel = im Original oder in Kopie in der Bibliothek oder im Archiv von *Bernd Klabunde* vorhanden –
- [/] hinter z.B. dem Titel = Angaben wurden von der Quelle nur abschriftlich entnommen –

- **Die lübeckischen Chroniken in niederdeutscher Sprache** [#K]
 - 1.Theil: 498 Seiten / XLVIII (1101-1400) (1829) – [O/A=~120,00 €]
 - 2.Theil: 714 Seiten / XXVII (bis 1485) (1830) – [O/A=~120,00 €]
 - 1.Band: 388 Seiten (1836) – [O/A=~50,00 €] (nur aus dem Nachlass entstanden)
 - 2.Band: 430 Seiten (1836) – [O/A=~50,00 €] (nur aus dem Nachlass entstanden)
 - 3.Band: 456 Seiten (1836) – [O/A=~50,00 €] (nur aus dem Nachlass entstanden)von Prof. Dr. Ferdinand Heinrich **Grautoff** (*1789-†1832) = Hrsg.
 - Friedrich Perthes (und Besser), Hamburg, 1. Auflage (1829+1830) – 1.+2.Theil
 - Rohden'sche Buchhandlung, Lübeck, 1. Auflage (1836) – 1.-3.Band
 - *Bemerkung:* Prof. Dr. Ferdinand Heinrich Grautoff war u.a. Lübecker Bibliothekar.
 - *Bemerkung:* Es geht primär um die „Detmer-Chronik“, aber auch um andere frühe Chroniken.
 - *Literaturquelle:* Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)
 - Vollständige pdf-Version aller Bände sind unter <http://books.google.de> herunterladbar.
- **Topographie und Statistik von Lübeck und dem mit Hamburg gemeinschaftlichen Amte Bergedorf** [#K]
 - von Daniel Heinrich Ludwig **Behrens** (*17__-†18__) + Major Carl Georg **Behrens** (*1__-†18__), beide als Hrsg.
 - Rohden'sche Buchhandlung, Lübeck, 1. Auflage (1829), 309 Seiten – [O/A=~130,00 €]
 - Rohden'sche Buchhandlung, Lübeck, 2. Auflage (1856), 309 Seiten – [O/A=~120,00 €]
 - *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L]
 - Eine vollständige pdf-Version ist unter <http://books.google.de> herunterladbar.
- **Leitfaden zur Lübeckischen Geschichte** [#K]
 - (Untertitel: „Nebst einer Sammlung Legenden, Volkssagen, Märchen und kurzer Beschreibungen einiger Merkwürdigkeiten der freien Hansestadt Lübeck“)
 - von Heinrich **Asmus** (*17__-†18__) = auch Hrsg.
 - Gebrüder Borchers, Lübeck, 1. Auflage (1834), 144 Seiten – [O/A=~150,00 €]
 - *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L]
 - Eine vollständige pdf-Version ist unter <http://books.google.de> herunterladbar.
- **Topographie der Herzogthümer Holstein und Lauenburg, des Fürstenthums Lübeck und des Gebiets der freien und Hanse-Städte Hamburg und Lübeck**
 - (Untertitel: „Ein Beitrag zur topographisch-statistisch-historisch-politischen Beschreibung der freien Hansestadt Lübeck und dem Landegebiete derselben“)
 - 1.Band: 548 Seiten „Allgemeiner Theil. A-H“ – [O/A=~__,00 €] – [R/A=~20,00 €]
 - 2.Band: 646 Seiten „Repertorium. I-Z, Register“ – [O/A=~70,00 €]von Johannes **von Schröder** (*1793-†1862) + Hermann **Biernatzki** (*1818-†1895)
 - Fränkel Verlag, Oldenburg i.H., 1. Auflage (1841) – [Band 1+2=O/A=~90,00 €]
 - Fränkel Verlag, Oldenburg i.H., 2. Auflage (1855+1856) – [Band 1+2=O/A=~279,00 €]
 - Sändig Verlag, Walluf (R=2. Auflage/1973) – [Band 1+2=R/A=~120,00 €]
 - *Literaturquelle:* Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV) + Bibliotheksverbund Hessen (HeBIS)
- **Lübeckische Chronik** [#K]
 - von (Dr.) Johann Anton **Ferdinand Röse** (*1815-†1859)
 - Friedrich Asschenfeldt, Lübeck, 1. Auflage (1842), 464 Seiten – [O/A=~140,00 €]
 - *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L]
 - Eine vollständige pdf-Version ist unter <http://books.google.de> herunterladbar.
- **Die Freie und Hanse-Stadt Lübeck**
 - (Untertitel: „Nachrichten für Fremde und Einheimische“)
 - von Prof. Dr. Ludwig Heinrich **Ernst Deecke** (*1805-†1862)
 - H.G. Rahtgens, Lübeck, 1. Auflage (1847), 150 Seiten – [O/A=~290,00 €]
 - H.G. Rahtgens, Lübeck, 2. Auflage (1854), 150 Seiten – [O/A=~58,00 €]
 - H.G. Rahtgens, Lübeck, 4. überarbeitete Auflage (1881), 162 Seiten – [O/A=~123,00 €]
 - *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L]
- **Lübische Geschichten und Sagen** [#K]
 - von Prof. Dr. Ludwig Heinrich **Ernst Deecke** (*1805-†1862)
 - Carl Boldemann's Buchhandlung, Lübeck, 1. Auflage (1852), 399 Seiten – [O/A=~40,00 €]
 - Dittmer, Lübeck, 2. Auflage (1878), 399 Seiten – [O/A=~15,00 €]
 - Max Schmidt-Römhild, Lübeck, 5. Auflage (1911), 471 Seiten – [O/A=~23,00 €]
 - Max Schmidt-Römhild, Lübeck, 6. Auflage (1925), 495 Seiten – [O/A=~20,00 €]
 - Max Schmidt-Römhild, Lübeck, 10. Auflage (1980), 224 Seiten – [O/A=~11,00 €] – [ISBN 3-7950-0074-2](https://www.isbn-international.org/number/3-7950-0074-2)
 - *Bemerkung:* In dem Buch von 1852 hat der Autor auf den Seiten 344 bis 358 den „Schwedischen Krieg“ (= 7-jähriger Nordischer Krieg) behandelt.
 - *Literaturquelle:* Südwestdeutscher Bibliotheksverbund (SWB)
 - Eine vollständige pdf-Version ist unter <http://books.google.de> herunterladbar.

Anhang 3.6: Verwendete und weiterführende Literatur zur Hansestadt Lübeck

(PREISE: 2010): O = Originalausgabe / R = Reprint/Nachdruck / A = Original/Reprint antiquarisch / N = neu) (FL = Fernleihe / L = Leihe)

- [#] hinter z.B. dem Titel = im Original oder in Kopie in der Bibliothek oder im Archiv von *Bernd Klabunde* vorhanden –
- [/] hinter z.B. dem Titel = Angaben wurden von der Quelle nur abschriftlich entnommen –

- **Die älteren Lübeckischen Zunftrollen [#K]**
von Dr. Carl Friedrich **Wehrmann** (*1809-†1898) = Hrsg.
Friedrich Asschenfeldt, Lübeck, 1. Auflage (1864), 526 Seiten – [O/A=~60,00 €]
Grautoff, Lübeck, 2. verbesserte Auflage (1872), 526 Seiten – [O/A=~40,00 €]
– *Bemerkung:* Carl Friedrich **Wehrmann** war Lübecker Stadtarchivar und Historiker.
– *Bemerkung:* Die Text der einzelnen Zunftrollen sind in der damaligen Sprache zu lesen.
– *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L]
Eine vollständige pdf-Version ist unter <http://books.google.de> herunterladbar.
- **Die Chroniken niedersächsischer Städte. Lübeck** (vom 14. bis ins 16. Jahrhundert)
- 19. Band/Band 1: 598 Seiten (1884 + 19__ + 1967) – [O/A=~__,00 €] – [N1/A=~__,00 €] – [N2/A=~25,00 €]
- 26. Band/Band 2: 495 Seiten (1899 + 19__ + 1967) – [O/A=~__,00 €] – [N1/A=~__,00 €] – [N2/A=~25,00 €]
- 28. Band/Band 3: 462 Seiten (1902 + 19__ + 1968) – [O/A=~__,00 €] – [N1/A=~__,00 €] – [N2/A=~25,00 €]
- 30. Band/Band 4: 390 Seiten (1910 + 19__ + 1968) – [O/A=~__,00 €] – [N1/A=~__,00 €] – [N2/A=~25,00 €]
- 31. Band/Band 5: 184 Seiten (1911 + 19__ + 1968) – [O/A=~__,00 €] – [N1/A=~__,00 €] – [N2/A=~25,00 €]
von Dr. Friedrich **Bruns** (*1862-†1945), Hrsg.: Karl **Koppmann** (*1839-†1905)
Verlag Salomon Hirzel, Leipzig, 1. Auflage (1884-1911)
__, __, 1. Nachdruck-Auflage (19__-19__)
Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen, 2. Nachdruck-Auflage (1967-1968)
– *Bemerkung:* Die Sammlung wurde herausgegeben von der „Historischen Commission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften“.
– *Bemerkung:* Es handelt sich um eine Sammlung von insgesamt 37 Bänden verschiedener deutscher Städte; Lübeck wurde nur in den angegebenen Bänden behandelt. Es gab dazu 2 Nachdrucke. – Die Original-Bände der anderen Städte sind teilweise bei unterschiedlichen Verlagen erschienen.
– *Bemerkung:* Inhalt der Lübecker Bände sind Chroniken in Originaltexten vom Jahr 1101 bis zum Jahre 1484.
– *Literaturquelle:* Bibliotheksverbund Bayern (BVB)=Band 19,26,28
- **Bilder aus Lübecks Vergangenheit**
von Johann Carl Theodor **Schwartz** (*1841-†1922)
Wedde, Hamburg, 1. Auflage (1887), 639 Seiten – [O/A=~80,00 €]
Friedrich Meyer & Co., Lübeck, 2. Auflage (1905), 639 Seiten – [O/A=~40,00 €]
– *Bemerkung:* Bedeutendes Werk zur Lübeckischen Geschichte, vorwiegend mit Beschreibungen über den inneren Zustand Lübecks aus verschiedenen Zeitperioden.
– *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L]
- **Geschichte der freien und Hansestadt Lübeck**
- 1. Band: 211 Seiten (1889)
- 2. Band: 242 Seiten (1892)
von Prof. Dr. Max **Hoffmann** (*1854=?-†1935=?)
Verlag Edmund Schmersahl, Lübeck, 1. Auflage (1889), 453 Seiten – [O/A=~100,00 €]
– *Bemerkung:* Beide Bände in einem Band.
– *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L]
- **Lübeck – Die Freie und Hanse-Stadt**
von Prof. Dr. Adolf **Holm** (*1830-†1900)
Velhagen & Klasing, Bielefeld+Leipzig, 1. Auflage (1900), 122 Seiten – [O/A=~13,00 €]
– *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L]
- **Lübeckische Ratslinie von den Anfängen der Stadt bis auf die Gegenwart [#O]**
(I. Die Ratslinie Nr.1-1041 / II. Anmerkungen / III. Register)
von Dr. Emil Ferdinand **Fehling** (*1847-†1927)
in: „Veröffentlichungen zur Geschichte der Freien und Hansestadt Lübeck“, Band 7, Heft 1,
Max Schmidt-Römhild, Lübeck, 1. Auflage (1925), 234 Seiten – [O/A=~70,00 €]
Max Schmidt-Römhild, Lübeck, (R=1. Auflage/1925) (1978), 235 Seiten – [R/A=~10,00 €] – [ISBN 3-7950-0500-9](https://www.isbn-international.org/number/3-7950-0500-9)
– *Bemerkung:* Dr. Emil Ferdinand **Fehling** war von 1917 bis 1920 Bürgermeister der Stadt.
– *Bemerkung:* Nummer nach Dr. Emil Ferdinand **Fehling** = 1023
– *Bemerkung:* Existenz der Veröffentlichungen: etwa 1911-1933
– *Literaturquelle:* UB Universität-Köln [L] + Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)
Eine nicht vollständige Aufstellung der Ratsherren in der Hansestadt Lübeck ist bei „Wikipedia“ unter dem Suchbegriff „Liste der Lübecker Ratsherren“ zu finden.
- **Geschichte der freien und Hansestadt Lübeck**
von Prof. Dr. Fritz **Endres** (*1886-†1945) = Hrsg. / Illustrationen von Prof. Alfred **Mahlau** (1894-1967)
Otto Quitzow Verlag, Lübeck, 1. Auflage (1926), 306 Seiten – [O/A=~30,00 €]
Weidlich, Frankfurt a.M., (R=1. Auflage/1926) (1981), 306 Seiten – [O/A=~15,00 €]
– *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L]

Anhang 3.7: Verwendete und weiterführende Literatur zur Hansestadt Lübeck

(PREISE: 2010): O = Originalausgabe / R = Reprint/Nachdruck / A = Original/Reprint antiquarisch / N = neu) (FL = Fernleihe / L = Leihe)

- [#] hinter z.B. dem Titel = im Original oder in Kopie in der Bibliothek oder im Archiv von *Bernd Klabunde* vorhanden –
- [/] hinter z.B. dem Titel = Angaben wurden von der Quelle nur abschriftlich entnommen –

- **Die deutsche Stadt im Mittelalter** [#O]
(Untertitel: „Von der Römerzeit bis zu den Zunftkämpfen“)
von Prof. Dr. Hans **Planitz** (*1882-†1954)
Verlag Hermann Böhlau's Nachfolger, Weimar, 1. Auflage-Ost (1954), 520 Seiten – [O/A=~15,00 €]
Verlag Böhlau, Graz+Wien+Köln, 1. Auflage-West (1954), 520 Seiten – [O/A=~15,00 €]
VMA-Verlag, Wiesbaden, 5. Auflage (1997), 520 Seiten – [O/A=~10,00 €] – [ISBN 3-9281-2729-2](#)
– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek* [L]
- **Rat und Bürgerschaft in Lübeck 1598-1669**
Hrsg.: Archiv der Hansestadt Lübeck = „Veröffentlichung zur Geschichte der Hansestadt Lübeck“, Band 17
von Dr. Jürgen **Asch** (*1931-†2007)
Max Schmidt-Römhild, Lübeck, 1. Auflage (1961), 186 Seiten – [O/A=~10,00 €]
– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek* [L]
- **Lübeck – Königin der Hanse**
(Untertitel: „Bilder aus der Geschichte einer Stadt“) – Bearbeitet von Dr. Werner **Neugebauer** (*1910-†2002)
von Conrad **Neckels** (*19__-†__)
Lübecker Nachrichten, Lübeck, 1. Auflage (1964), 183 Seiten – [O/A=~10,00 €]
– Bemerkung: Dr. Werner **Neugebauer** war der Begründer der *lübecker Stadtarchäologie*.
– Literaturquelle: *Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV) + Bibliotheksverbund Hessen (HeBIS)*
- **Lebensformen im Mittelalter** [#O]
von Prof. Dr. Arno **Borst** (*1925-†2007)
Ullstein Verlag, Frankfurt a.M.+Wien., 1. Auflage (1973), 783 Seiten – [O/A=~12,00 €] – [ISBN 3-5490-7284-8](#)
Ullstein Verlag, Frankfurt a.M.+Wien., . Auflage (1979), 783 Seiten – [O/A=~15,00 €] – [ISBN 3-5483-4004-0](#)
Nikol Verlagsgesell., Hamburg, Lizenzausg. d. 1. Auflage (2004), 796 Seiten – [O/A=~18,00 €] – [ISBN 3-9332-0387-2](#)
– Literaturquelle: *Kataloge der Institute und Seminare (KUG) + Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)*
- **Lübeck, eine Hansestadt macht Geschichte**
von Annaliese **Höppner** (*19__)
Verlag Weiland, Lübeck, 1. Auflage (1986), 167 Seiten – [O/A=~18,00 €] – [ISBN 3-8789-0060-0](#)
– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek* [L]
- **Lübeckische Geschichte**
von Prof. Dr. Antjekathrin **Graßmann** (*1940) = Hrsg. + etliche andere Autoren
Max Schmidt-Römhild, Lübeck, 1. Auflage (1988), 934 Seiten – [O/A=~22,00 €]
Max Schmidt-Römhild, Lübeck, 2. überarbeitete Auflage (1989), 934 Seiten – [O/A=~28,00 €] – [ISBN 3-7950-3202-4](#)
Max Schmidt-Römhild, Lübeck, 3. verbesserte Auflage (1997), 942 Seiten – [O/A=~50,00 €] – [ISBN 3-7950-3203-2](#)
Max Schmidt-Römhild, Lübeck, 4. verbesserte Auflage (2008), 1.018 Seiten – [O/N=42,00 €] – [ISBN 3-7950-1280-9](#) [#O]
– Bemerkung: *Das Buch umfasst die gesamte Geschichte der Hansestadt bis in die Gegenwart hinein und stellt in seiner letzten Auflage die aktuellste Version der Geschichte Lübecks dar. – Von den rund 1.000 Seiten bilden 186 Seiten den Anhang, wobei das Literaturverzeichnis leider in einer sehr gekürzten Version vorhanden ist und Interessierte sich nur begrenzt weiter informieren können. Von den übrigen 814 Seiten fallen 127 Seiten auf die Zeit nach 1914 bis heute und 148 Seiten befassen sich mit den Geschehnissen nach 1806 bis zum I.WK. Auf die anderen (sehr wichtigen) rund 800 Jahre der langen Geschichte Lübecks wird nur auf 539 Seiten eingegangen (obwohl genügend geschichtliches Material zur Verfügung steht!). Ausserdem wird Lübeck als alter Hafenstadt in der gesamten Chronik nur wenig Aufmerksamkeit zuteil, während gerade dieser Wirtschaftsbereich erst den Wohlstand Lübecks mit all seinen Konsequenzen erzeugt hat.*
– Bemerkung: *Fälschlicherweise wird auf Seite 432 die ADLER VON LÜBECK zudem als „Karacke“ bezeichnet, was sie keinesfalls gewesen war. Ein solcher augenfälliger Fehler ist nur zu verstehen, wenn davon ausgegangen wird, dass von der Herausgeberin und ihren Autoren die lübecker Schifffahrt „nicht als wichtig“ angesehen wird.*
– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek* [L]
- **Das Alte Stadtbild – Lübeck (Band 1)** [#O]
(Untertitel: „Geschichte - Kirchen - Befestigungen“)
von Rainer **Andresen** (*19__)
Verlag Neue Rundschau, Lübeck, 1. Auflage (~1988), 163 Seiten – [O/A=~15,00 €]
– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek* [L]
- **850 Jahre Lübeck**
(Untertitel: „Als wäre es gestern gewesen – Geschichte und Geschichten einer Stadt“)
von Helmut **von der Lippe** (*1935)
Verlag der Lübecker Nachrichten, Lübeck, 1. Auflage (1993), 118 Seiten – [O/A=~16,00 €]
– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek* [L]

Anhang 3.8: Verwendete und weiterführende Literatur zur Hansestadt Lübeck

(PREISE: 2010): O = Originalausgabe / R = Reprint/Nachdruck / A = Original/Reprint antiquarisch / N = neu) (FL = Fernleihe / L = Leihe)

- [#] hinter z.B. dem Titel = im Original oder in Kopie in der Bibliothek oder im Archiv von *Bernd Klabunde* vorhanden –
- [//] hinter z.B. dem Titel = Angaben wurden von der Quelle nur abschriftlich entnommen –

- **Die Schiffswerft von Henry Koch AG**
(Untertitel: „Ein Kapitel Lübecker Schiffbau- und Industriegeschichte“)
von Dipl.-Ing. **Heinz Haaker** (*1948)
Kabel Verlag, Hamburg, 1. Auflage (1994), 224 Seiten – [O/A=~15,00 €] – ISBN 3-8225-0299-0
– *Bemerkung:* Der Autor hat 1982 auch eine Bauliste der Werft für den Zeitraum 1882-1934 verfasst.
– *Literaturquelle:* UB Universität-Köln + Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)
- **Der Lübecker Hafen ab der Mitte des 19. Jahrhunderts bis in die heutige Zeit** [#O]
von Prof. Dr. Rolf **Hammel-Kiesow** (*1949) + anderen Autoren / „Arbeitskreis Lübecker Hafengeschichte“
Volker Hinzke GmbH, Lübeck, 1. Auflage (1996), 191 Seiten – [O/A=~15,00 €]
– *Bemerkung:* Nach bisheriger Kenntnis handelt es sich um das bislang umfassendste Buch über den Lübecker Hafen; wobei darin auch auf die Zeit VOR der Mitte des 19. Jhd. eingegangen wird.
– *Literaturquelle:* Bibliotheksverbund NRW / RLP (hbz) + Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)
Unter <http://www.lhg-online.de> > Presse > Geschichte ist ein ca. 45-seitiger Auszug nachlesbar.
- **Mit Gugel, Pritschholz und Trippe – Alltag im mittelalterlichen Lübeck** [#O]
von Doris **Mührenberg** (*19__) + Alfred **Falk** (*19__)
Archäologische Gesellschaft d. Hansestadt, Lübeck, 1. Auflage (2001), 224 Seiten – [O/A=~17,00 €] – ISSN 1616-8038
– *Bemerkung:* Sehr interessanter Paperback-Jahresband, welcher das Leben in der Hansestadt beleuchtet.
– *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L]
- **St. Lorenz – Chronik der Vorstadt vor dem Holstentor** [#O]
von Elke P. **Brandenburg** (*19__), Hrsg.: Archiv der Stadt Lübeck
Max Schmidt-Römhild, Lübeck, 1. Auflage (2001), 143 Seiten – [O/N=8,00 €] – ISBN 3-7950-3116-8
– *Bemerkung:* Das kleine Buch gehört als Heft 17 in die Reihe „Kleine Hefte zur Stadtgeschichte“.
– *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L]
- **Die Wallhalbinsel** [#O/K]
von Dipl.-Ing. **Herbert Steinhöfel** (*19__)
2-teiliger Artikel in: „Pythagoras“; Zeitschrift der „Alt-Herren- und Studenten-Vereinigung der Fachhochschule Lübeck, Fachbereich Bauwesen e.V.“
Eigenverlag, Lübeck, 1. Auflage (2009), 28+24 Seiten – [O/N=__ ,00 €]
– 2/2009: 8 Seiten=Seite 8-15 + 3/2009: 9 Seiten=Seite 2-10
– *Bemerkung:* Existenz der Vereinigung: seit 1897, die Zeitschrift erscheint 2010 im 114. Jahrgang.
– *Literaturquelle:* Archiv der „Alt-Herren- und Studenten-Vereinigung....“, Lübeck
Der 2. Teil ist vollständig in der WebSite <http://www.pythagoras.de> des Vereines nachzulesen.

Anmerkung 3:

Bei folgenden WebSites sollte laufend nachgesehen werden, ob ältere Bücher zum Thema inzwischen digitalisiert worden sind und entweder über das Internet nur lesbar oder sogar herunterladbar sind. Es kann aber genauso sein, dass Bücher - aus rechtlichen Gründen - zwischenzeitlich wieder aus dem Angebot entfernt worden sind!

- <http://books.google.de>
 - <http://www.archiv.org>
 - <http://www.forgottenbooks.org>
 - <http://www.gutenberg.org>
 - <http://www.ub.uni-koeln.de>
 - <http://www.wikipedia.org>
- und z.B. auch bei:
- <http://diglib.hab.de/wdb.php?dir=drucke/od-4f-69>
 - <http://mdz10.bib-bvb.de>
 - <http://www.gdz.sub.uni-goettingen.de/cgi-bin/digbib.cgi?PPN513410511>
 - <http://digital.slub-dresden.de/ppn267293313>

Anmerkung 4:

Interessant ist u.U. auch mit http://www.holstentor.info/german_version/mkk.swf ein kleiner animierter Film zur Geschichte Lübecks. – Ebenfalls interessant: Google > Optionen > Zeitachse (dann Eingabe „Lübeck“); dort sind zeitliche Angaben zur Hansestadt zu finden. Unter <http://www.liubice.de> sind weitere Angaben zur Geschichte Lübecks zu finden.

Anmerkung 5:

Wer mit den alten sprachlichen Begriffen der „Frühen Neuzeit“, in der die Texte zur Zeit der *ADLER VON LÜBECK* geschrieben worden sind, Probleme hat, dem nützt vielleicht im Internet zum Nachlesen/Suchen das „Handwörterbuch der Mittelniederdeutschen Sprache“ (verwendet: ca. 1225-1600) von *August Lübben* (1888) unter:

- <http://www.koeblergerhard.de/Mittelniederdeutsch-HP/LuebbenAugust-Mittelniederdeutsch.htm>

Anhang 4.1: Bildernachweis

(Soweit eine Quelle anzugeben möglich war, ist diese hier aufgeführt / ALT = über 70 Jahre nach dem Tode des Erstellers)

- B-00 Auf der Titelseite: Logo des „Förderverein Deutsche Museumswerft e.V.“; *Bernd Klabunde* (2004).
- B-01 Dieses Ensemble wurde auf der „BATAVIA-Werft“ in Lelystad aufgenommen; Photo von *Bernd Klabunde* (1996).
- B-02 Stammaktie der „Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft“ um 1900; entnommen dem Internet (2010) – ALT.
- B-03 Ansicht der „Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft“ von 1913. Links ist der älteste Gebäudeteil von 1908 der zukünftigen „Deutschen Museumswerft“ zu sehen; bei dem winkligen Gebäudeteil in der Mitte mit dem grossen Schornstein und der davor liegenden Fläche zur Trave hin handelt es sich um das Grundstück, welches uns zuerst für 175 Euro pro m² angeboten worden war; Photo aus „[Wikimedia Commons](#)“ (2010) – ALT.
- B-04 Dieser Turm gehört zu den wenigen, die in Deutschland in ähnlicher Art gebaut wurden und überhaupt noch existieren; Photo von *Bernd Klabunde* (2007).
- B-05 Es handelt sich um das älteste Siegel der Hansestadt Lübeck (um 1200 oder 1280) und zeigt eine Schwurszene, bei der ein über Land fahrender und ein über See fahrender Kaufmann sich gegenseitig einen Eid ablegen; ___ (2008) – ALT.
- B-06 Ansicht Lübecks von Osten her gesehen (1560); aus der Sammlung von Derschau im „Staatlichen Kupferkabinett“ in Berlin – ALT.
- B-07 Luftbild aus „[Google-Earth](#)“, *Bernd Klabunde* (2008).
- B-08 Komplette Überplanung der gesamten Fläche der ehemaligen „Batra-GmbH“ von knapp 5,3 ha als Vorentwurf, *Bernd Klabunde* (2010).
- B-09 Architekturmodell der „Deutschen Museumswerft“, Photo von *Manfred Schröter* (2011).
- B-10 Architekturmodell der „Deutschen Museumswerft“, Photo von *Peter Wolter* (2011).
- B-11 Luftbild aus „[Google-Earth](#)“, *Bernd Klabunde* (2008).
- B-12 Eingangssituation der zukünftigen „Deutschen Museumswerft“; Photo von *Bernd Klabunde* (2007).
- B-13 Hauptgebäudekomplex von der Wallhalbinsel aus gesehen; Photo von *Bernd Klabunde* (2007).
- B-14 Blockbearbeitung; Photo von Microsoft-Windows (2004).
- B-15 Segelmacher; entnommen dem Internet (2008) – ALT.
- B-16 Seilerarbeit, hier: als Fancy-Works bezeichnet; Photo von Microsoft-Windows (2004).
- B-17 Gebäudeende zur Alten Karlstrasse/Ende der „Alte Ladenstrasse“, es handelt sich um den ältesten Bauteil von ca. 1908 auf diesem Grundstück; Photo von *Bernd Klabunde* (2007).
- B-18 Der Marinemaler *Olaf Rahardt* während der „boot 2007“ in Düsseldorf; Photo von *Bernd Klabunde* (2007).
- B-19 Modell der ehemals schwedischen LEOPARD (1674); Photo eines eigenen Modelles, *Bernd Klabunde* (2006).
- B-20 Die zukünftige „WerftHalle“; Photo von *Bernd Klabunde* (2007).
- B-21 Spantenkonstruktion; Photo von Microsoft-Windows (2005).
- B-22 Die zukünftige „Ausstellungs- und RestaurantHalle“; Photo von *Bernd Klabunde* (2007).
- B-23 Das zukünftige Institutsgebäude; Photo von *Bernd Klabunde* (2007).
- B-24 Luftbild aus „[Google-Earth](#)“, *Bernd Klabunde* (2008).
- B-25 2.Eingangsgebäude mit Leuchtturm an der Trave, Photobearbeitung durch *Bernd Klabunde* (2008).
- B-26 Rekonstruktion, Bauzeichnung der *ADLER VON LÜBECK* von *Detlev Lexow*; aus: „Modellbau – heute“ (1984).
- B-27 Blick von der Wallhalbinsel auf die wasserseitige Gebäudefront der DMW; Zeichnung von *Bernd Klabunde* (2008).
- B-28 Luftbild aus „[Google-Earth](#)“, *Bernd Klabunde* (2008).
- B-29 Rechts die Nebengebäude auf der 2.Hauptfläche von der DB-Strecke hergesehen, deren Turm der Schreinerei als Silo für Späne usw. diente; Photo von *Peter Wolter* (2009).
- B-30 Blick vom Institutshauptgebäude auf die Halle 3, die zum „IMG“ der DMW gehört; Photo von *Thomas Koberg* (2009).
- B-31 Blick in die hinteren Gebäudeteilen der Hallen 2 und 3 (links die DB-Strecke); Photo von *Peter Wolter* (2009).
- B-32 Blick von der trennenden Strasse auf den vorderen Teil der 1; Photo von *Peter Wolter* (2009).
- B-33 Neues Logo der Wassersportmesse *boot* in Düsseldorf, welches seit der *boot 2010* gültig ist; zur Verfügung gestellt von der Messeleitung (2010).
- B-34 Titelblatt des Buches von *Johann Jacob von Melle* „Gründliche Nachricht von der Kayserlichen, Freyen und des H.[eiligen] Römis.[chen] Reichs Stadt Lübeck“ mit dem Untertitel „Welche denen Einheimischen und Fremden, aus unverwerfflichen Documenten, mit aufrichtiger Feder ertheilet wird“ (1713) – ALT.

Ein grosser Dank gilt allen, die für diesen Text im Rahmen des gemeinnützigen „Förderverein Deutsche Museumswerft e.V.“ die oben aufgeführten Abbildungen zur Verfügung gestellt haben und wir hoffen, dass die Quellenangaben alle ausreichend und korrekt sind (sonst bitte melden). – Danke!

Anhang 5.1: Erklärungen zu den Fussnoten im Text

- 1 Am Anfang stand die Idee und das war etwa im Herbst 2003. Dank des Internets mit seinen schier unbegrenzten Möglichkeiten konnten überhaupt die erforderlichen ersten Untersuchungen durchgeführt werden, wo es z.B. weltweit ähnliche Einrichtungen gab/gibt und ob in Deutschland das Etablieren eines solchen Museums grundsätzlich möglich sein könnte. – Zur Suche nach entsprechender Literatur und weiteren Unterlagen war und ist das Internet unverzichtbar! Das Fazit dazu ist eindeutig: ohne das Internet wäre eine Umsetzung von der Idee in die vielfältige Planung nicht möglich gewesen und ergab somit erst die Chance zu allen nachfolgenden Schritten.
- 2 Der Text „Das Vorhaben Deutsche Museumswerft in der Hansestadt Lübeck“ wird sich auch in Zukunft weiter verändern, sobald sich neue Erkenntnisse und Informationen ergeben, die den Besuchern/Lesern dieser WebSite mitzuteilen wir für wichtig erachten. Dieses gilt selbstverständlich auch für die gesamte WebSite. – Schauen Sie also bitte ab und zu dort jeweils nach, ob eine neue Version/Auflage vorliegt!
- 3 Immer wieder wundert man sich und fragt „was hat ein Kölner mit Lübeck zu tun?“ Der Initiator des Vorhabens „Deutsche Museumswerft“, Herr *Bernd Klabunde*, wurde wohl 1950 in Berlin geboren und ist aber in Schleswig-Holstein (Kiel, St.Peter, Ratzeburg) aufgewachsen. In dieser Zeit besaßen seine Eltern einen „Nationalen 45er“ namens МАИКА, auf der *Bernd Klabunde* seine „Seebeine“ erhielt und sonstige Erfahrungen auf diesem klassischen Segelboot machen konnte. Somit wird verständlich, dass einem in Köln Wohnenden „maritimes Blut“ in den Adern fließt. Ausserdem ist er selbst Eigner eine Holzjolle von 1959, seit vielen Jahren Mitglied im „Freundeskreis Klassische Yachten“ und hat sich mit den Problematiken bei alten Schiffen zahlreich auseinandergesetzt. – Und als Dipl.-Ing. (Bau) und Kaufmann hat Herr *Bernd Klabunde* sozusagen den „doppelten Blick“, der unbedingt erforderlich ist, um ein derartig grosses Vorhaben jederzeit technisch und kaufmännisch „durchleuchten“ zu können.
- 4 Die „soziale Kompetenz“ spielt eine entscheidende Rolle bei den Bewerbungen und im Zusammenspiel aller Beschäftigten. Aber auch im Umgang mit den Besuchern und Kunden ist es sehr wichtig, den „richtigen Ton“ anschlagen zu können, denn diese finanzieren mit ihrem Eintritt usw. schliesslich jeden Arbeitsplatz innerhalb der „Deutschen Museumswerft“. Fachliches Wissen kann sich jeder Mensch bis in das hohe Alter noch aneignen, aber „soziale Kompetenz“ hat man oder eben nicht (und nach dem ca. 20.Geburtstag lassen dabei nur noch geringe Veränderungen vornehmen). – Zu diesem Thema sind 2 Bücher sehr zu empfehlen:
Buch 1: „EQ – Emotionale Intelligenz“ von *Daniel Golemann* (Carl Hanser Verlag),
Buch 2: „Das einzige was stört ist der Kunde“ von *Edgar K. Geffroy* (Verlag Moderne Industrie).
- 5 Angestrebt wird insgesamt ein Anteil bei den Auszubildenden von bis zu 25 % bei der „Deutschen Museumswerft gGmbH“ und allen in ihren Strukturen Beschäftigten. Dieses gilt für die gewerblichen, kaufmännischen und sonstigen Ausbildungsbereiche.
- 6 Sehr häufig wird fälschlicherweise als Reihenfolge „Fördern und Fordern“ genannt. Wie aber kann festgestellt werden, wo jemand Defizite besitzt, die es dann zu fördern gilt, wenn diese Person nicht zuerst gefordert worden ist?
- 7 Die bisher gemachten Erfahrungen mit Abgängern von den Hauptschulen sind überwiegend positiv, auch wenn der Aufwand anfangs etwas umfangreicher ist. Gerade eine gemeinnützige GmbH hat zudem die moralische Aufgabe dafür zu sorgen, dass besonders diese jungen Menschen eine berufliche Zukunft erhalten. Erst recht die gemeinnützige, aber unbedingt wirtschaftlich handelnde „Deutsche Museumswerft“ kann sich einer solchen gesellschaftlichen Verantwortung nicht verschliessen!
- 8 Für jeden der interessanten potentiellen Standorte wurden ganz auf den Ort und die dortige Situation abgestimmte Konzeptionen entwickelt, die - neben ausführlichen Recherchen - jeweils dann auch zu zeichnerischen Umsetzungen führten und Machbarkeitsstudien einschlossen.
- 9 Lange sah es danach so aus, dass bei der BBV überhaupt keine Schiffe mehr (weiter-)gebaut/restauriert werden würden, doch inzwischen will man – nach deren eigener Aussage von 2009 - dort wieder in diesem Bereich tätig werden.
- 10 Zwischenzeitlich war durch den lübecker Architekten, Herrn *Christian Rosehr*, eine Bauvoranfrage eingereicht worden, die in allen Punkten in unserem Sinne entschieden wurde. – Seit Ende 2010 werden alle weiteren baulichen Themen durch das grosse lübecker Architekturbüro „petersen pörksen partner“ (ppp-architekten) bearbeitet.
- 11 Nach bisheriger Planung wird mit einer Dauer für alle Um-/Neubauten von 20-25 Monaten kalkuliert. Die Grundstücksgrösse bietet die Möglichkeit, dass sich die einzelnen Gewerke in ihrer Arbeit nicht gegenseitig behindern und der Bauzeitenplan unseres Architekturbüros die Tätigkeiten aller beteiligten Gewerke dadurch optimal koordinieren kann. Dazu muss allerdings dennoch unbedingt um eine Jahreswende mit den ersten Arbeiten begonnen werden können, so dass dann spätestens an einem 1.Mai die „Deutsche Museumswerft“ eröffnet werden kann. Dieses bedingt jedoch, dass es dazwischen keinerlei weiteren Verzögerungen mehr gibt (geben darf!). – Dieser Eröffnungstermin spätestens im Mai ist für die DMW sehr wichtig, da dann die Saison „mitgenommen“ werden kann. Sollte jedoch eine Einhaltung dieses Termines nicht möglich, so verschiebt sich die Eröffnung ggf. um ein ganzes Jahr (bis zum nächsten Mai), was erhebliche Mehrkosten nach sich ziehen würde.
- 12 Mit dem Begriff „Akzise“ ist ein Zoll gemeint, den jeder in das Stadtgebiet Hereinkommende zu zahlen hatte.
- 13 Über die verschiedenen in der Vergangenheit existierenden Fährverbindungen innerhalb Lübecks sind in der umfangreichen pdf-Datei „Kleine Geschichte der ADLER VON LÜBECK und ihre Zeit“ nähere Angaben zu finden (ist unter „Das Projekt“ herunterladbar). Jedenfalls gab es folgende Fahren: „Matsfähre“, „Stuckfähre“, „Einsiedelfähre“ und „Bellevuefähre“.
- 14 Nach bisheriger Recherche im Internet ist für die LMG als letzte die Baunummern „815“ gefunden worden. Bei diesen Baunummern wird es sich sicherlich nicht nur um gebaute Schiffe handeln, sondern z.B. auch um Lokomotiven der „O&K-Berlin“ und andere Produkte (Krane usw.).
- 15 Was die LMG betrifft, so wird z.Z. bereits seitens Mitgliedern des Fördervereines nach genaueren Daten zu der über 150 Jahre langen Firmengeschichte und u.a. zu den hergestellten Schiffen (und ihre Baunummern) usw. recherchiert.
- 16 Obwohl die Hansestadt Lübeck über sehr viele Jahrhunderte einer der wichtigsten Schiffsbauplätze an der Ostsee war und viele Werften dort ihren Sitz hatten, gibt es unverständlicherweise keine ausführliche Geschichte der lübecker Werften in Buchform. Zu finden sind nur hier und da einige Angaben zu den Grosswerften des 20.Jahrhunderts (über „Flender“ und „Koch“ gibt es sogar Paperbacks). Hier ist ein sehr grossen Nachholbedarf vorhanden – besonders, da es die Schiffe waren, die den Reichtum der Stadt Lübeck begründeten!
- 17 Lübeck besass bis 1989 ein Alleinstellungsmerkmal (in West-Deutschland) bezüglich der „Norddeutschen Backsteingotik“, denn in dieser Hansestadt war die bauliche Substanz nach den schweren Zerstörungen des II.WK zum grössten Teil wieder hergestellt worden (Zur Information: in der Nacht vom 28. auf den 29.März 1942 war um 23.30 Uhr von der Royal Air Force durch 243 Flugzeugen mit der Bombardierung der lübecker Altstadt begonnen worden. Es handelte sich um den 1.Grossangriff auf eine

deutsche Stadt, der 58 % der Altstadt zerstörte oder beschädigte und über 1.000 Tote und Verletzte forderte. Nur durch die Initiative des Hamburgers (!) *Eric Warburg*, [1900-1990], deutsch-US-amerikanischer Bankierssohn jüdischer Herkunft, blieb die Altstadt nachfolgend von weiterer Zerstörung verschont. Als US-amerikanischer Verbindungsoffizier erfuhr *Eric Warburg* von der geplanten zweiten, gross angelegten Bombardierung Lübecks. Er nutzte seinen Kontakt zu *Carl Jacob Burckhardt* [damaliger Präsident des „Internationalen Komitees vom Roten Kreuz“ in Genf] und - über seinen Onkel *Felix* im schwedischen Exil - den Kontakt zum schwedischen Roten Kreuz. So konnte er erreichen, dass Lübeck zum „Rote-Kreuz-Hafen“ wurde und die Altstadt deshalb von den Briten und Amerikanern danach nicht mehr angegriffen wurde, während nachfolgend Lübecker Werften und Munitionsfabriken Ziele der Bomber wurden. Eine Anerkennung als „Retter Lübecks“, der er wirklich war, durch eine Ehrenbürgerschaft hat *Eric Warburg* jedoch nie erhalten! [Quelle: NDR3 und Wikipedia]. Diese Initiative war ein sehr grosses Glück für die alte Hansestadt Lübeck mit ihren zahlreichen alten und schönen Bauten. – Doch inzwischen haben aber die ehemaligen Hansestädte Greifswald, Rostock, Stralsund und Wismar, die ebenfalls über zahlreiche Bauten „Norddeutschen Backsteingotik“ verfügen (und die in DDR-Zeiten aber aus Geldmangel [zu deren Glück] nicht abgerissen und durch Neubauten ersetzt werden konnten), diese ihre alten Gebäude massiv restauriert. Dort ist nun ein äusserst ansehnliches „neues“ Stadtbild geschaffen worden, welches jetzt in einem sehr starken touristischen Wettbewerb mit Lübeck um die Besucherzahlen steht. In diesen 4 Hansestädten in Mecklenburg-Vorpommern wurde und wird aber nicht nur in Bauten investiert, sondern umfangreich mit Attraktionen und Aktivitäten für die jeweilige Stadt geworben. Das diesbezügliche Lübecker Alleinstellungsmerkmal gehört inzwischen der Vergangenheit an und etwas langfristig Neues ist derzeit in Lübeck leider nicht erkennbar (die trotzdem positive touristische Statistik für 2009 beruht auf der Tatsache, dass viele Touristen seit einiger Zeit ihren Urlaub wieder vermehrt in Deutschland verbringen).

- 18 Nach den statistischen Unterlagen für das abgeschlossene Jahr 2009 kamen rund 15.500.000 Tagestouristen in die Stadt Lübeck (die Aufenthaltsdauer stieg von 2,25 auf 2,33 Tage), von denen 1.115.217 Personen dort übernachteten (davon über 60% alleine für das Stadtgebiet ohne Travemünde). Dafür standen insgesamt ca. 31.500 Betten zur Verfügung, wovon sich nur 7.264 Betten auf Hotels bezogen. Die Tagesumsätze für diesen Bereich betragen 110,50 € pro Person oder zusammen 154,7 Millionen €. – Zusätzlich haben die Touristen in der Stadt pro Kopf 28,10 € oder zusammen 440,7 Millionen € ausgegeben. – Der Jahresumsatz für die gesamte Touristikwirtschaft bescherte der Stadt einen Bruttoumsatz von 595,4 Millionen € (z.B. konnte dagegen Bremen 2009 wohl 40 Millionen Tagesbesucher, aber dabei nur einen Bruttoumsatz von rund 1,4 Milliarden € verzeichnen [vergleichbar mit Lübeck würde die Hochrechnung dort ca. 21 Milliarden € ergeben!]). – Allerdings haben sich in Lübeck die Monate Januar und Februar als besonders schwach erwiesen und auch die Zahlen ausländischer Besucher verringerten sich 2009 um rund 10%. – (Quelle: Fremdenverkehrsstatistik des „Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr“ [dwif]).
- 19 Die ältesten Teile der Gebäude stammen aus der Zeit ab etwa 1908, jedoch hat das Denkmalschutzamt der Stadt nach einer entsprechenden gemeinsamen Besichtigung im Herbst 2009 im nachfolgenden Schreiben vom Januar 2010 keinen Denkmalschutz für Einzelgebäude oder Elementen davon ausgesprochen. Dennoch stellt sich der grosse Gebäudekomplex auf der 1.Hauptfläche als eine sehr typische Industrie-Architektur dar, bei der üblicherweise je nach Bedarf umgebaut oder erweitert wurde. – Die „Deutsche Museumswerft“ wird sich bemühen, die vorhandene Gebäudesubstanz in ihren Äusserlichkeiten weitgehendst zu erhalten. Dennoch wird es sich nicht verhindern lassen, dass im Rahmen des Umbaus Teile abgerissen und durch entsprechend angepasste Neubauten ersetzt werden müssen, da diese nicht mehr über die erforderliche Statik verfügen, nicht den baulichen Erfordernissen entsprechen oder der finanzielle Aufwand für eine zweckbestimmte Restaurierung in keinem Verhältnis zu der späteren Nutzung steht. Ebenso wird es verschiedene zusätzliche Neubauten geben, um z.B. die Notwendigkeiten für einen ganzjährigen besucherorientierten Betrieb schaffen zu können.
- 20 Mit der Zeit könnte eine der Werkstätten der 2. oder 3.Kategorie durch eine andere ausgetauscht werden, wenn sich z.B. herausstellen sollte, dass die museale Konzeption oder das Interesse der Besucher eine andere Situationen ergeben sollte.
- 21 In der Ostsee sollen es rund 60 % der Eigner von traditionellen Schiffen sein, die bei z.B. Reparaturen ihr Schiff in dänische Werften (in Rødby, Marstal, Egernsund usw.) bringen, da sie schlechte Erfahrungen mit den Kenntnissen (und den daraus resultierenden Arbeiten) auf deutschen Werften gemacht haben oder diesen grundsätzlich die erforderlichen Fachkenntnisse nicht zutrauen.
- 22 Einen „Elfenbeinturm“ des wissenschaftlichen Bereiches der „Deutschen Museumswerft“ wird es auf keinen Fall geben, denn die Wissenschaft gehört allen Bürgern!
- 23 Die erforderliche Energie für alle Bereiche der „Deutschen Museumswerft“ wird durch verschiedene eigene und ggf. parallel tätige Erzeuger produziert werden, wobei z.B. vorgesehen sind:
– Photovoltaik (Kollektoren-Montage auf den SSW-Seiten der Teildächer von Gebäuden auf der 1. und 2.Hauptfläche),
– Blockheizkraftwerk (Produktion von Strom und Wärme; Motor-Antrieb über Öl, Diesel oder Gas),
– Bioheizung (Verwendung der zahlreichen Holzabfälle als Brennmaterial),
– Geothermik (nach bisherigen Recherchen kann ein entsprechend tiefes Loch in dieser Region genügend Wärme erzeugen),
– Windenergie (Produktion von Strom bei der Nutzung von innovativen Windrädern).
Durch diese Mischung an Energieerzeugern (vorbehaltlich den jeweiligen Genehmigungen) lassen sich die Kosten im laufenden Betrieb senken („Energieeffizienz“). Ebenso verringert sich die Abhängigkeit von öffentlichen Anbietern oder von der „Variabilität“ des Energiemarktes. – Ausserdem werden beim Bau/Umbau zahlreiche Möglichkeiten zur Energieeinsparungen genutzt werden. Ein grosses Augenmerk wird dabei die Wärmedämmung erhalten, wie es auch Optimierungen der Beheizung geben wird. Ebenso werden die Möglichkeiten verwendet, um u.a. den Wasserverbrauch zu reduzieren.
- 24 Durch die unmittelbare Nähe zum Museum und dem Institut bieten sich für die Gäste des „DMW-Gästehauses“ ideale Möglichkeiten eines Aufenthaltes, da zudem die Gastronomie der „Deutschen Museumswerft“ auch nach Schliessung des Museums mit ihrem Restaurant und dem „Künstler-Café“ am Abend zur Verfügung steht.
- 25 Quelle: *Männer-Lifestylemagazin „Men's Health“* [Ausgabe 6/2010, EVT 12.05.2010]; Hamburg als Spitzenreiter: 56,36% (von 2007 der 50 grössten Städten Deutschlands; aktuellere, bundesweit vergleichbare Daten wurden bislang nicht erhoben).
- 26 Ein zeitgemässes Museum hat heutzutage nicht mehr nur eine Ansammlung von ausgestellten Gegenständen zu sein, eine Stätte, der die Besucher „ehrfurchtsvoll“ und still an den Exponaten vorbeizuschreiten haben, sondern die Besucher erwarten inzwischen „Aktion“. Wissensvermittlung - eine ganz wichtige/die primäre Aufgabe eines Museums - hat sich den Bedürfnissen der Besucher anzupassen und nicht umgekehrt (Das museale Konzept der „Deutschen Museumswerft“ wird daher von dem Grundsatz geleitet, den Besucher dort abzuholen, wo er seinen inhaltlichen Kenntnissen nach, steht.)! Leider befinden sich die meisten Museen in unserem Lande in einem Zustand, der den 1960/70er Jahren oder früher entspricht und selbst neuere Museen verstehen sich in ihrer Konzeption in erster Linie als „Ausstellung“ und nicht so, dass den Eintritt zahlenden Besuchern ein wissensreicher und aktiver Erlebnistag beschert werden soll. Gerade bei Kindern und Jugendlichen, die ein Museum besuchen,

- haben sich die Bedürfnisse inzwischen sehr stark verändert und diesen muss Rechnung getragen werden, will ein Museum auch in Zukunft noch über ausreichende Besucherzahlen und damit finanziellen Mitteln verfügen können, - denn diese jungen Menschen sind diejenigen, die dann wiederum mit ihren Kindern die zukünftigen Besucher darstellen, - wenn sie denn dieses Museum in guter Erinnerung behalten haben! Und zufriedene Besucher sind die besten und kostengünstigsten Werbeträger, die sich ein Museum vorstellen kann!
- 27 Dadurch, dass sich innerhalb der Gesamtheit der „Deutschen Museumswerft“ eine Vielzahl von Berufsfeldern befindet, bietet sich bei der DMW für einen jungen Menschen, der nach einem/seinem zukünftigen Beruf sucht, die beste Möglichkeit der diesbezüglichen Entscheidungen näher zu kommen oder diesen Beruf sogar zu finden. Selbstverständlich können Schüler auch ihr „Berufsfundungspraktikum“ bei der „Deutschen Museumswerft“ absolvieren. – Für die Lehrkräfte an den Schulen werden zusätzlich (Abend-)Seminare angeboten, damit diese dann die Erfahrungen derartiger Praktika optimal im Unterricht umsetzen können, denn schliesslich ist es deren Aufgabe, junge Menschen realistisch auf die Zeit nach der Schule vorzubereiten.
- 28 Dieses System entspringt einer neueren Überlegung innerhalb der Gesamtplanung zur „Deutschen Museumswerft“. Sinn dabei ist, dass verschiedene Bereiche vermietet oder verpachtet werden (z.B. einzelne Werkstätten, die Gastronomie mit all' ihren Tätigkeitsfeldern, das „DMW-Gästehaus“ oder bestimmte Service-Leistungen), um im Gesamtangebot gegenüber den Besuchern und anderen flexibler zu sein. Zudem ergeben sich bei den Kosten im laufenden Betrieb nicht zu unterschätzende Vorteile, die letztlich auch die Vorteil aller sind. Ein ganz, ganz wichtiger Aspekt dabei ist aber, dass die Gemeinnützigkeit der „Deutschen Museumswerft“ nicht durch einen zu starken wirtschaftlichen Faktor in irgendeiner Weise gefährdet wird!
- 29 Es ist davon auszugehen, dass sich in nächster Zeit die Anzahl der Bewerbungen sehr stark mehren wird, sobald der „Start“ der DMW ganz öffentlich werden kann. Für die „Deutsche Museumswerft“ ist es dabei von grosser Wichtigkeit, dass bestimmte Funktionen bereits sehr früh besetzt werden, damit sich diese Personen auf ihr zukünftiges Aufgabengebiet vorbereiten können. Dieses hat seinen Grund darin, dass bei etlichen Tätigkeitsfeldern die Arbeit teilweise sogar schon mit dem Beginn des Umbaus anfangen muss, um genügend Zeit zur Verfügung zu haben, damit alle notwendigen Vorbereitungen rechtzeitig mit der Eröffnung abgeschlossen sind. – Berufseinsteigern wird dabei ebenso die Möglichkeit geboten wie älteren Personen. – Ein ganz wichtiges Kriterium - neben der schon erwähnten „Sozialen Kompetenz“ - ist die Identifikation mit dem Gesamtvorhaben und das Erkennen, dass jeder nur eine Chance im Team hat. In vielen Fällen wird die Personalentscheidung auch durch andere schon vorhandene Mitglieder des Teams erfolgen (und eben nicht nur von der Geschäftsleitung!).
- 30 Damit wir uns nicht missverstehen! – Bei dem Vorhaben „Deutsche Museumswerft“ handelt es sich **NICHT** um einen „Traum“ oder eine „Vision“ einiger maritim Interessierter! Alt-Kanzler *Helmut Schmidt* hat dazu durchaus richtig gesagt „*Wer Visionen hat, der solle zum Arzt gehen*“, denn mit Träumereien oder Visionen wird sich nichts realisieren lassen! Nur eine Planung mit präzisiertem und realistischem kaufmännischen Denken, gepaart mit viel Kreativität und einer Fähigkeit zur laufenden Innovation und verbunden mit einem hohen Mass an sozialer Kompetenz hat eine Chance innerhalb der heutigen Wirtschaft! Dieses bedingt manchmal auch ein gewisses „Querdenken“, das Verlassen von „ausgetretenen Pfaden“, wie es aber der vorbereitende Förderverein bereits mehrfach mit Erfolg praktiziert hat. – Und dieses gilt für ein reines Wirtschaftsunternehmen genauso wie auch für eine gemeinnützige „Deutsche Museumswerft GmbH“, denn die Gemeinnützigkeit eines Unternehmens schliesst eine wirtschaftliche Vorgehensweise keineswegs automatisch aus - im Gegenteil! Gerade eine gemeinnützige Organisation (ob Verein oder Unternehmen) hat - da ihr Finanzmittel von fremder Seite zur satzungsgemässen Verwendung anvertraut werden - eine besonders grosse Verantwortung im Umgang mit diesen Mitteln und **MUSS** diese unbedingt sehr bedacht einsetzen. – Das 1893 gegründete DZI (unabhängiges „Deutsches Zentralinstitut für soziale Fragen“; <http://www.dzi.de>) legt dazu als sogenannte Kontrollinstanz zu recht die Kriterien fest und die Messlatte sehr hoch an.
- 31 Die letztendliche Entscheidung für diese Hansestadt beruht in erster Linie auf den positiven ortsspezifischen Gegebenheiten und den perspektivischen Entwicklungsmöglichkeiten **NACH** der Eröffnung der Museumswerft. Verschieden wurden uns u.a. von einigen Gemeinden Grundstücke kostenfrei oder gegen geringes Entgelt angeboten und auch entsprechende Fördergelder zugesagt. Doch für das Vorhaben ist es von ausschlaggebender Wichtigkeit, dass **DANACH** die Kosten für den laufenden Betrieb zu erwirtschaften sind! Was bringt es, wenn sich die Aufwendungen **BIS** zur Eröffnung dadurch wohl reduzieren lassen, es aber anschliessend zu finanziellen Schwierigkeiten kommen könnte, weil an einem anderen Standort oder durch die Lage der Museumswerft gar nicht genügend Besucher erreicht werden können oder die Werbungskosten für diese ungeahnte Höhen erreichen. Damit ist niemanden gedient! – Es ist natürlich verständlich, dass Gemeinden um die Attraktion einer „Deutsche Museumswerft“ in ihren Stadtgrenzen geworben haben (und immer noch werben!), denn Alleinstellungsmerkmale sind heutzutage sehr selten geworden. Aber eine solche Entscheidung darf nicht „fremdbestimmt“ werden, sondern muss ganz klar auf marktwirtschaftlichen Kriterien beruhen, denen ausführliche Recherchen vorausgegangen sein müssen. – Dazu übrigens ein alter Spruch: „*Ich bin nicht so reich, um billig kaufen zu können*“, womit hierbei gemeint ist, dass auf keinen Fall die Höhe der Kosten bis zur Eröffnung der „Deutschen Museumswerft“ den Ausschlag geben dürfen (auch wenn diese etwas höher ausfallen), sondern alleine das anschliessende ausgeglichene Verhältnis von Aufwand und Ertrag zur Debatte steht!
- 32 Bei der BATAVIA gibt es u.a. Probleme mit der Kalfaterung der Decks. Auch hat sich herausgestellt, dass sich einzelne Planken und die dahinter liegenden Aussenseiten der Spanten in einem sehr schlechten Zustand befinden. Zurückzuführen ist dieser Zustand mit grosser Wahrscheinlichkeit teilweise darauf, dass das Schiff immer (mit einer bestimmten Schiffsseite) an der Pier liegt und nicht wenigstens ab und zu unterwegs ist. Jedes Holzschiff nimmt auf Dauer bei einem derartigen Liegen massiv Schaden.