

Das „Classic Forum“ präsentiert:

**Fachartikel
– Historisches –**

Informationen
zu gestern
und vorgestern

2101-2023

Kleine Geschichte der **ADLER VON LÜBECK** und ihre Zeit

von *Bernd Klabunde*



© **Bernd Klabunde, Eckernförde**

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 irgendeine andere Art genutzt oder verbreitet werden.



Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser.

Einerseits handelt es sich bei der *ADLER VON LÜBECK* um eines der wichtigsten Schiffe unserer langen maritimen Geschichte in Deutschland, andererseits ist es erstaunlicherweise bisher kaum dokumentiert, selbst in der Hansestadt Lübeck wird ihrem grossen Schiff kaum Rechnung getragen.

Der gemeinnützige ehemalige „Förderverein Deutsche Museumswerft e.V.“ hatte aus diesem Grund vor, dieses grossartige Relikt unserer maritimen Vergangenheit in Lübeck 1 zu 1 unter der wissenschaftlichen Leitung von verschiedenen Schifffahrtshistorikern nachzubauen (ausserdem sollte dort durch *Prof. Dr. Christoph Schäfer* der Uni Trier initiiert ein Institut zum historischen Schiffbau entstehen). Die *ADLER VON LÜBECK* nachzubauen, um für unsere über 1.000-jährige Tradition zur See ein Zeichen zu setzen und zudem ein Denkmal für die vielen Menschen, die seitdem mit der Schifffahrt verbunden waren und noch sind und dadurch zum Wohlstand in unserem Lande entscheidend beigetragen haben, aber auch ein Denkmal für diejenigen, die für diesen unseren Wohlstand ihr Leben auf See, bzw. durch die Schifffahrt gelassen haben.

Aus diesem Grund wurden im März 2008 vom gemeinnützigen „Förderverein Deutsche Museumswerft e.V.“ (FVDMW) die Ergebnisse meiner ersten Recherche zu diesem Schiff durch einen Editor bei *Wikipedia* ins Internet gestellt und dort bereits im gleichen Jahr als „lesenswerter Artikel“ (!) eingestuft. Anfang Oktober 2008 wurden dann die wesentlich erweiterten Angaben auch in der damaligen WebSite des Fördervereines als herunterladbare pdf-Datei eingebaut (wie natürlich ebenfalls in der WebSite des „Classic Forum“). – Weitere Nachforschungen, besonders im Bereich des Anhanges, und eine Überarbeitung des gesamten Textes machten 2022 diese 13. Auflage erforderlich, die Ihnen hier nun vorliegt („*Der grösste Feind des Guten ist bekanntlich das Bessere*“!).

Das Vorhaben „Deutsche Museumswerft“ ist aber aus „unerfindlichen“ Gründen letztlich am sehr massiven Widerstand der Stadt Lübeck gescheitert, obwohl u.a. selbst die Wirtschaftsförderung des Landes Schleswig-Holstein das Vorhaben des Fördervereines mit ihren Möglichkeiten sehr unterstützte. – Schade, aber so konnte diese Museumswerft mit ihrem wenigstens europäischen Alleinstellungsmerkmal nicht realisiert werden und der Förderverein fand mit dem 31.12.2013 nach 10 Jahren sein Ende.

In dieser „*Kleinen Geschichte der ADLER VON LÜBECK und ihre Zeit*“ sind (fast) alle bisherigen Daten zur *ADLER VON LÜBECK* aus allgemein zugänglichen Unterlagen mit ihren Quellen zusammengefasst und dabei auch die Punkte vermerkt, bei denen es bisher Unstimmigkeiten gibt und die somit noch mit einem Fragezeichen zu versehen sind. Ebenso sind Angaben zum Umfeld dieses Schiffes enthalten, so dass sich die Leserin/der Leser nicht nur ein Bild des Schiffes allein, sondern auch seiner Zeit machen kann. – Besonders der Anhang ist sehr umfangreich, damit Interessierte direkt auf die von ihnen gewünschten Informationen stossen können, denn es heisst nicht umsonst: „*Vom Kunden (=Leser) her denken*“!

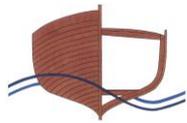
Die Angaben über die *ADLER VON LÜBECK* und ihre [Zeit](#)^[1] werden weiterhin laufend überarbeitet und - sobald sich gravierend neue Erkenntnisse ergeben - die jeweils neue Version in der WebSite des „Classic Forum“ eingebaut (wie natürlich dann auch die Informationen zu diesem Schiff bei *Wikipedia* überarbeitet werden), wobei wir uns über Ihre Mithilfe schon jetzt recht herzlich bedanken.

Eckernförde, im Herbst 2022

Bernd Klabunde^[2]



Modell 1 der *ADLER VON LÜBECK*^[B-01]



Inhaltsverzeichnis

Eine Übersicht der nachfolgend angesprochenen Themenbereiche:

Vorwort	Seite	2
Inhaltsverzeichnis	Seite	3
Grundsätzliches	Seite	4
Die Geschichte der <i>ADLER VON LÜBECK</i>	Seite	5
Die <i>ADLER VON LÜBECK</i> in ihren einzelnen Bereichen	Seite	9
Der Rumpf und die Aufbauten	Seite	10
Die Masten, Spieren, Stengen und die Takelage	Seite	14
Die Segel	Seite	16
Die Bewaffnung	Seite	18
Die farbliche und sonstige dekorative Gestaltung der <i>ADLER VON LÜBECK</i>	Seite	23
Die sonstigen Baulichkeiten und Ausrüstung	Seite	25
Ausrüstung zur Navigation	Seite	28
Zusätzliche Ausstattung	Seite	28
Die Besatzung	Seite	29
Die Lastadie in der Hansestadt Lübeck	Seite	31
Die <i>ADLER VON LÜBECK</i> und die Entwicklung der Schiffe um ihre Zeit herum	Seite	33
Galeere	Seite	33
Wikingerschiff	Seite	33
Knorre	Seite	33
Normannenschiff	Seite	33
Nef	Seite	34
Kiel / Keel	Seite	34
Kogge	Seite	34
Barze	Seite	35
Nao	Seite	35
Holk	Seite	35
„Karweel“ / „Kraweel“	Seite	35
Karavelle	Seite	36
Karacke	Seite	36
Galeone	Seite	38
Pinasse	Seite	38
Fleute	Seite	39
Linienschiff	Seite	39
Fregatte	Seite	41
Korvette	Seite	41
Zeitliche Einteilung und gegenseitige Beeinflussung der damaligen Schiffstypen	Seite	42
Die Hanse	Seite	43
Fazit zur Hanse	Seite	46
Die - ehemals geplante - zukünftige Replik der <i>ADLER VON LÜBECK</i>	Seite	47
Der <i>Graupner</i> -Bausatz der <i>ADLER VON LÜBECK</i>	Seite	48
Modelle der <i>ADLER VON LÜBECK</i> – Angebote und die Lage auf dem Markt	Seite	50
Fazit zur <i>ADLER VON LÜBECK</i>	Seite	51
Anhang	Seite	53
1 Kleines maritimes Wörterbuch zur Zeit der <i>ADLER VON LÜBECK</i>	Seite	53
2 Vergleich einiger bekannter historischer Schiffsnachbauten	Seite	65
3 Vergleich von Geschützen und Feuerwaffen in der Zeit der Hanse	Seite	66
4 a-f Verwendete und weiterführende Literatur	Seite	67
5 a-d Bisher gefundene bildhafte Darstellungen an originalen Fundstellen	Seite	95
6 a-b Beispielhafter Bauzerter eines lübecker Schiffes aus dem Jahre 1563	Seite	105
7 a-d Auszug aus dem Buch von <i>Peter van der Horst</i> aus dem Jahre 1676	Seite	107
8 Alphabetisches Register der Personen im Haupttext mit Seitenzahlen	Seite	111
9 Quellen der Abbildungen von Modellen, Bildern, Zeichnungen usw. im Text	Seite	113
10 Quellen und Erklärungen der hochgestellten roten Fussnoten im Text	Seite	116



Grundsätzliches

Die *ADLER VON LÜBECK*, auch *DER GROSSE ADLER*, *DE GROTE ADLER* oder *LÜBSCHER ADLER* (oder in Englisch *EAGLE OF LUBECK*) genannt^[3], ist ein typisches und eines der interessantesten Schiffe des 16. Jahrhunderts und eines der wichtigsten Schiffe der viele Hunderte von Jahren andauernden maritimen Tradition in unserem Lande. In ihrer Bauweise beinhaltet die *ADLER VON LÜBECK* noch einige wenige (nordeuropäische) Elemente des 15. Jahrhunderts, also beispielsweise die der bekannten Koggen (z.B. Klinkerung am oberen Achterschiff) oder der Karacken, wies aber in ihrer Konstruktion auch schon umfangreicher auf das ausgehende 16. Jahrhundert und das kommende 17. Jahrhundert hin (z.B. ein Spiegelheck, das hinter den Vordersteven zurückgezogene Vorderkastell oder der etwas niedrigere Aufbau des Achterkastelles). Aus diesem Grund wurde die *ADLER VON LÜBECK* auch als „norddeutsche Galeone“ bezeichnet und von einigen Autoren sogar als das „erste Linienschiff“.



Modell 2 der *ADLER VON LÜBECK* [B-02]

Als das grösste Schiff der Hanse 1565 auf Kiel gelegt worden ist, lief die Renaissance bereits aus und das kommende Zeitalter des Barocks und der Reformation kündigte sich an. In den Niederlanden begann der Aufstand gegen die spanische Besetzung und die ersten Kartoffeln aus Südamerika wurden in England angepflanzt. Das Osmanische Reich befand sich auf dem Höhepunkt seiner Macht und Ausdehnung und der bekannte französische Astrologe *Nostrodamus* (1503-1566) kündigte das baldige Ende der katholischen Kirche an.

Die *ADLER VON LÜBECK* ist wie fast alle Schiffe jener Zeit nicht präzise einer bestimmten Bauform zuzuordnen, weil die Schiffbaumeister da und dort ihrer Meinung nach gute Elemente von anderen Schiffbauarten übernahmen und so Mischformen entstanden. Ähnliche Segler waren besonders im Mittelmeer bereits in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts zu finden und wurden dort z.T. bereits als Galeonen definiert, während man in Nordeuropa derartige Schiffe fälschlicherweise als „Karacke“ oder nur nach ihrer (neuen) Beplankungsart als „Karweel“ bezeichnete (was als Schiffstyp ebenso falsch ist, da es einen solchen Typ gar nicht gab).

Die *ADLER VON LÜBECK* ist wie fast alle Schiffe jener Zeit nicht präzise einer bestimmten Bauform zuzuordnen, weil die Schiffbaumeister da und dort ihrer Meinung nach gute Elemente

Überhaupt begann in der Mitte des 16. Jahrhunderts eine Zeit des umfassenden Umbruchs im (nord-)europäischen Schiffbau, der sich zudem auf die Art und Weise des Kampfes zwischen gegnerischen Schiffen bezog. Manövrierfähigkeit spielte nun eine immer wichtigere Rolle und die Bewaffnung mit Geschützen nahm ebenfalls sehr zu. Geschützporten im Rumpf kamen verstärkt auf (obwohl schon seit etwa 1430 nachgewiesen); nach *Jochen Brennecke* („Geschichte der Schifffahrt“, Seite 133) hat der französische Ingenieur und Schiffbauer *Francais Descharges* solche Geschützporten in Brest erstmalig im Jahre 1500 (in grösserem Umfang) im Schiffsrumpf eines Seglers namens *CHARENTE* einbauen lassen, so dass ein Schiff fortan mehr Geschütze tragen konnte, die sich in ihrer technischen Fähigkeit ebenfalls verbesserten. Ein Gefecht auf Abstand mit dem Ziel der gegnerischen Vernichtung aus einer (sicheren) Entfernung stand nun mehr im Vordergrund als der Nahkampf oder/und die sofortige Enterung des anderen Schiffes.

Eine Bitte:

Sollte jemand weitere Informationen über die *ADLER VON LÜBECK* haben, so bin ich demjenigen sehr verbunden, wenn mir diese Angaben zukommen könnten. Sie helfen damit bei der Recherche zu diesem grössten Schiff der Hanse. – Vorab vielen Dank!

Anmerkung 1:

Dem Leser unbekannte Begriffe sind dem kleinen maritimen Wörterbuch im „Anhang 1“ zu entnehmen.

Anmerkung 2:

Im „Anhang 2“ finden Sie einen Vergleich mit einigen anderen Nachbauten historischer Schiffe.



Die Geschichte der *ADLER VON LÜBECK* (1)

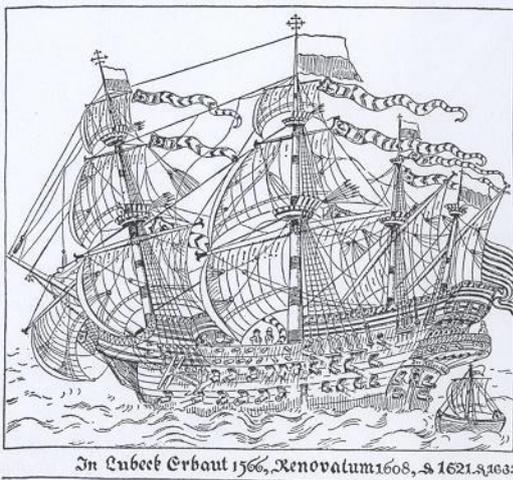
Grund für den Bau der *ADLER VON LÜBECK* war der siebenjährige „Nordische Krieg“^[4], auch als „Dreikronenkrieg“ bezeichnet, in dem sich die Hansestadt Lübeck am 13. Juni 1563 in einem Vertrag mit dem dänischen König *Friedrich II.* gegen die Schweden verbündet hatte und sich verpflichtete, jährlich eine Orlogflotte von fünf Schiffen^[5] zur Verfügung zu stellen. Da das lübecker Führungsschiff, die *ENGEL*, durch Unachtsamkeit des Geschützmeisters beim Verteilen des Pulvers im Mai 1565 in die Luft geflogen war^[6] und die Bemühungen von Kaiser *Maximilian II.* (1527-1576), um einen Frieden in Stralsund zu stiften, fruchtlos verlaufen waren^[7], benötigte die Hansestadt Lübeck dringend ein neues Flaggschiff, damit die Handelswege auf See vor Übergriffen geschützt werden konnten (derartige Schiffe wurde übrigens auch „Fredekoggen“ genannt, sollten diese doch den Frieden erhalten oder ihn wieder herstellen).



Modell 2 der *ADLER VON LÜBECK* [B-03]

Den Auftrag vom Rat der Hansestadt zum Bau der *ADLER VON LÜBECK* erhielt nun der Schiffbaumeister^[8] *Sylvester Franke* (auch: *Francke*)^[9], der am 14. September 1565 für das zukünftige Orlogschiff den Kielbalken bei *Matthes Fehr*^[10] auf der Werft von Meister *Witkop*^[11] an der Trave legte (nach *Karl Reinhardt*^[12]: ausserdem sei das Schiff dann aus „frischem Holz“ gebaut worden). Gleichzeitig entstand dort im Zeitraum 1565-1566 das kleinere für Dänemark bestimmte Admiralsschiff *FORTUNA*^[13], über das jedoch fast keine Informationen vorliegen (es war jedenfalls kein Schwesterschiff der *ADLER VON LÜBECK*!). Diese lübecker Schiffswerft (noch heute erinnert eine Strasse namens „Lastadie“^[14] auf der Wallhalbinsel gegenüber der Altstadt an diesen alten Lade-, bzw. Werftplatz) konnte schon am 29. März 1566 die *ADLER VON LÜBECK* vom Stapel lassen. Bereits im darauffolgenden Jahr wurde dieser 2 ½-Decker vollends fertiggestellt und war mit seinen rund 1.500 t (andere Quellen sprechen sogar von 3.000 t^{[15][16][17]}) Wasserverdrängung der grösste aller lübecker Segler und bis in die 20er Jahre des 17. Jahrhunderts auch das grösste jemals gebaute Schiff der damals bekannten Welt^[18].

Der Wert des voll ausgerüsteten Schiffes wurde auf die damals gewaltige Summe von 32.000 lübschen Mark^[19] taxiert^[20]. *Detlef Dreyer*^[21] äusserte sich um 1600 in seiner Chronik über beide Schiffe (*ADLER VON LÜBECK* und *FORTUNA*), dass er noch nie „zwei so wohlgestohpfierte Schiffe“ gesehen hätte. *Heinrich Rehbein*^[22] und *Gotthard (V.) von Hoeveln*^[23] beschrieben in ihren Chroniken die *ADLER VON LÜBECK* ebenfalls. Weiter äusserte sich 1748 der lübecker Chronist *Dr. Johann Peter Willebrandt*^[24] über dieses Schiff.



Gemälde der *ADLER VON LÜBECK* [B-04]

Zur *ADLER VON LÜBECK* existieren bisher kaum Unterlagen (besonders Primärquellen), obwohl davon auszugehen ist, dass in den Archiven vieler Städte und in Museen diese noch unbekannt liegen^[25]. Wohl gibt es einen Geschützplan^[26] und ein paar (unterschiedliche) Angaben über die Dimensionen, aber Bauzeichnungen sind nicht vorhanden, so dass vorhandene (Modell-)Nachbauten sehr voneinander abweichen können und man sich nur in etwa an den äusseren Strukturen des Schiffstypes einer anderen Galeone orientieren kann. Im 16. Jahrhundert (und vorher) waren Bauzeichnungen beim Schiffbau eben noch nicht üblich, so dass man sich beim Bau von Schiffen immer auf das Wissen und die handwerklichen Fähigkeiten des Meisters verlassen musste. Erst ab 1642 verlangte man in Lübeck von einem angehenden Schiffszimmermeister einen Spantenriss von einem zu bauenden Schiff anzufertigen, während anderenorts diese Fähigkeit schon länger gefordert wurde. Bis dahin boten nur die Bauzenter (siehe beispielhaft „Anlage 6“) grobe Richtlinien/Grenzwerte, in denen die mehr oder weniger genauen Abmessungen eines neuen Schiffes

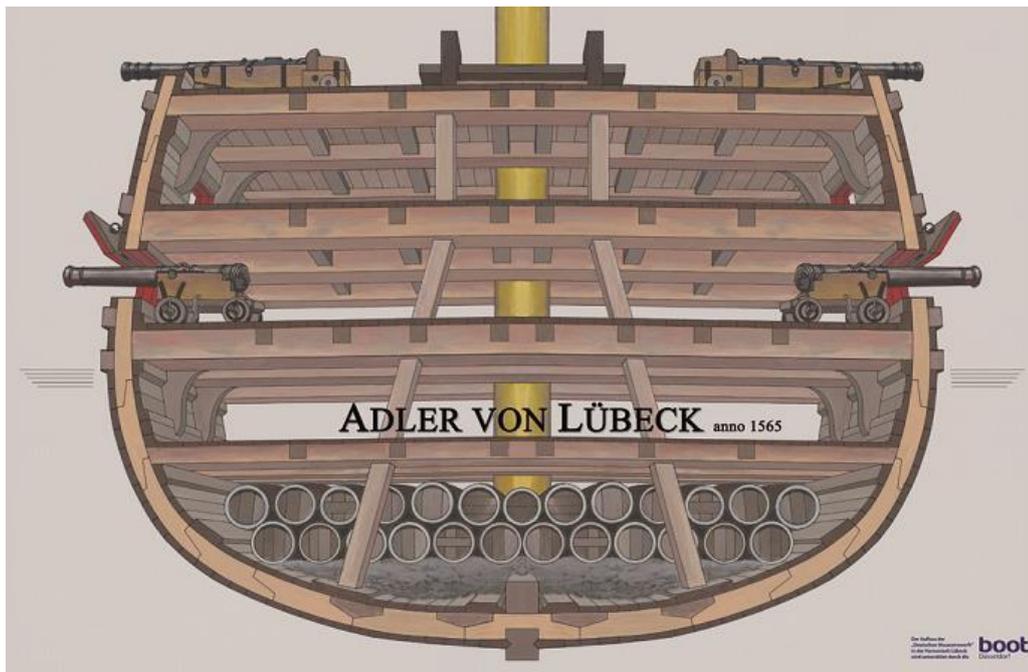


Die Geschichte der *ADLER VON LÜBECK* (2)

lagen; Abweichungen von irgendwelchen Regeln waren demzufolge die Norm, so dass ein Schiff später z.B. länger oder kürzer sein, mehr oder weniger Lasten tragen konnte. Wenn denn überhaupt zeichnerische /schriftliche Unterlagen in jener Zeit angefertigt wurden, dann „bauten“ die Meister häufig bewusst Fehler ein, um ein Nachbauen durch Fremde zu erschweren.

Nachdem die *ADLER VON LÜBECK* im Jahre 1567 einsatzbereit gemeldet worden war und das der gesunkenen *ENGEL* vorübergehend nachfolgende neue Flaggschiff, die *MORIAN*^[27], bereits im Juli 1566 auch in einem Sturm gesunken und somit ebenfalls verloren war^[28], übernahm von 1567 bis 1569 *Johann Brokes*^[29] als Admiral der lübecker Flotte auch den Oberbefehl über das Schiff (als „Orlog“^[30]). Der erste Kapitän des Schiffes soll - nach *Karl Reinhardt* in seiner Arbeit aus dem Jahre 1938 auf Seite 301 - ein *Friedrich Knebel*^[31] gewesen sein, dem ein *Klaus Schulte* (auch: *Schutte*) gefolgt sein und der das Schiff bis zu seiner Aufgabe geführt haben soll. Als Oberbefehlshaber für das neue Führungsschiff folgte ab 1570 der Ratsherr *Johann von Wickede*^[32] und Lübeck rüstete nochmals 7 Schiffe für den Kampf gegen die Schweden aus, während im gleichen Jahr die Dänen gegen Schweden eine schwere Niederlage zur See erlitten. – Übrigens waren etliche Ratsherren der Stadt vorübergehend auch Befehlshaber auf Schiffen der lübecker Flotte (so z.B. *Heinrich Lindhorst*^[33], *Mattheus Tidemann*^[34]).

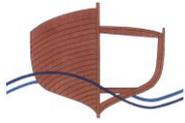
Die *ADLER VON LÜBECK* bildete mit ihren rund 138 Geschützen eine „grosse Festung zur See“ und für den Kriegsfall war eine Besatzung von 1.000 Mann geplant, von denen dann ca. 650 Soldaten waren^[35].



Hauptspant; Querschnitt durch die *ADLER VON LÜBECK*^[B-05]

Neu an diesem Schiff war u.a. die Unterteilung der Masten. Zusammengesetzt soll allein der Grossmast eine Gesamtlänge von 108,0 Ellen^{[36]B[37]} (= ~62,13 m) über dem Kiel gehabt haben und bestand aus: Untermast, grosser Stenge (auch Marsstenge genannt), Bramstenge und Flaggenstock. Die grosse Rah war mit 57,0 Ellen^B (= ~32,79 m) um einiges breiter als das Schiff selbst (alle Einzelangaben finden Sie auf den nachfolgenden Seiten). Der Gross- und der gleichfalls zusammengesetzte Fockmast waren rahgetakelt, während die ebenfalls „gebauten“, aber (angeblich) aus einem Stück bestehenden Besan- und Bonaventuramasten je ein Lateinersegel an einer langen Rute führten.

Doch zu einem Einsatz als Kriegsschiff oder auch nur zu Kampfhandlungen kam es für die stolze *ADLER VON LÜBECK* nicht mehr, da der Gegner dem kampfstarken Schiff auswich. Ausserdem befanden sich die Parteien des „Nordischen Krieges“ kurz nach der Fertigstellung des Schiffes inzwischen am Verhandlungstisch^[38]. – Die Hanse hatte mittlerweile weiter an Macht verloren, denn die Länder und Städte, auch die der Hanse, betrieben ihre Geschäfte immer mehr nach ihren eigenen Interessen. Zudem spielte



Die Geschichte der *ADLER VON LÜBECK* (3)

sich der grosse Handel durch die zahlreichen Entdeckungen des 16. Jahrhunderts nicht mehr in den Nebenmeeren ab, zu denen Nord- und Ostsee zählen, sondern hatte sich auf die Weltmeere verlagert.

Bereits ein Jahr nach ihrer Fertigstellung war es bei der *ADLER VON LÜBECK* zu grösseren und dringend notwendigen Reparaturen gekommen: der „acta danica IX“ ist zu entnehmen, dass das Schiff am 5. August 1568 sehr viel Wasser nahm und „Das Schöpfen der Mannschaft reichte nicht aus, ihn lange über Wasser zu halten“. – Durch den „Stettiner Frieden“ im November 1570^[39] fand der „Nordische Krieg“ schliesslich sein Ende und somit war die Kriegsausstattung des Schiffes überflüssig geworden. Die *ADLER VON LÜBECK* erhielt eine neue Aussenhaut^[40] und wurde gleichzeitig zum Frachtsegler umgebaut/ausgerüstet, um für Fahrten zur iberischen Halbinsel eingesetzt werden zu können. Ihre Ladekapazität erhöhte man dafür von 625 auf etwa 800 Lasten, was nun knapp 1.500 t (vorher rund 1.200 t) entsprach und sicherlich auch durch das Weglassen von etlichen Geschützen erreicht worden ist (ausserdem sollen bereits zu diesem Zeitpunkt die Kastele an Höhe reduziert und das Schiff an ein Reederkonsortium verchartert worden sein^[41]). – Dagegen soll man die *ADLER VON LÜBECK* - nach *Karl Reinhardt*^[42], der sich auf *Herbert Kloth* bezieht - sogar bereits während ihrer Entstehung auf der Lastadie in Lübeck in ihrer eigentlich geplanten der Höhe der Aufbauten reduziert haben^[43].

Nach *Peter van der Horst* wurde die *ADLER VON LÜBECK* aber erst ab dem Jahre 1574 im Kauffahrteigeschäft eingesetzt und transportierte z.B. Ladungen von Langesund^[44] in Norwegen nach Lissabon^[45]. In der Folgezeit (das genaue Jahr ist noch unbekannt) geriet das Schiff laut *Peter van der Horst* nach der Abfahrt aus Norwegen in einen schweren Sturm und ging leck. Der Kapitän steuerte für die erforderliche Reparatur die Reede von Travemünde an. Dazu musste dort die Ladung gelöscht werden und diese bestand aus (im Originaltext von *Peter van der Horst*; siehe auch Buchauszug in „Anlage 7“):

„53. Stück Masten von 25. biß 30. Palmen / 168. Stück lange Sparren von 13. biß 15. Palmen dicke / 13452. Dehlen / 131. Faden Brandt-Holz“.

Danach

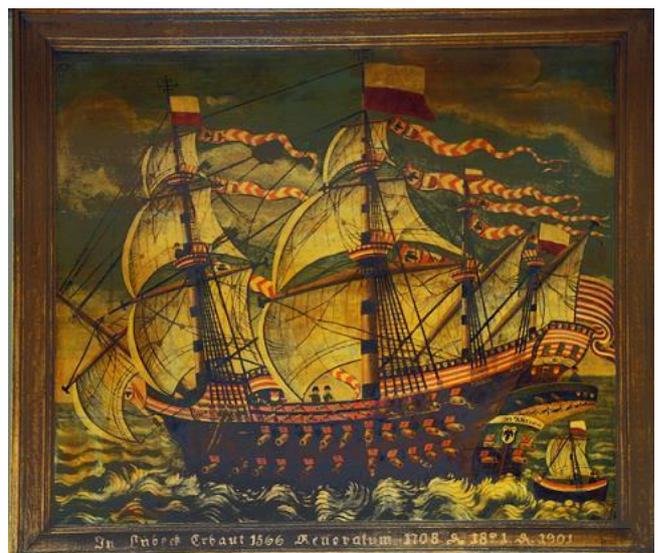
„... hat ein Hochweiser Raht wegen des Schiffes grossen Höhe 7. Elen davon oben abreissen lassen / so / das seine Höhe noch hinten ist geblieben 30. Elen“ (7 Ellen^B = ~4,03 m / 30 Ellen^B = ~17,26 m).

Die Ladung wurde nach der Reparatur^[46] wieder aufgenommen und das Schiff ist dann rund Skagen weiter in Richtung Lissabon gesegelt.

Nach 1574 muss die *ADLER VON LÜBECK* jedenfalls etliche Fahrten zwischen u.a. Norwegen und der iberischen Halbinsel unternommen haben, die ohne grosse Probleme verlaufen zu sein scheinen, denn bisher wurden über Leckagen oder ähnliche Schwierigkeiten aus jener Zeit keine Informationen gefunden.

Bei einer der dann nachfolgenden Rückreisen mit einer Salzladung von etwa 1.600 t^{[47][48]} (entspricht etwa ~828 Lasten) schlug die *ADLER VON LÜBECK* im Jahre 1581 etwa 200 km vom lissaboner Hafen entfernt abermals entscheidend leck und musste nach Lissabon zurückgebracht werden. Nach *Bernhard Hagedorn* waren es dagegen sogar 1.000 Lasten^B (= ~1.933 t) Salz und das Schiff ist damit 27-28 Fuss^B (= ~7,77-8,05 m) eingetaucht ist^[49]. Dort wurde nach *Peter van der Horst* die Ladung wieder gelöscht, wobei er allerdings davon spricht, dass es nach seiner Ansicht nicht mehr als 700 Lasten^B (rund 1.350 t) gewesen sein können.

Im Anschluss an die Begutachtung des Schadens wurde das Schiff als nicht mehr reparabel erklärt, dort für 2.000 Dukaten^[50] verkauft und soll danach, so *Peter van der Horst*, direkt abgewrackt und mit dem Holz u.a. der Boden der „St.Pauls-Kirche“ in Lissabon gedeckt worden sein (liegt direkt hinter dem heutigen am Fluss Tejo gelegenen Bahnhof „Estação cais do sodré“).



Gemälde der *ADLER VON LÜBECK* ^[B-06]



Die Geschichte der *ADLER VON LÜBECK* (4)

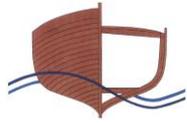
Damit würde das Ende des ehemals stolzen Schiffes mit 1581 anzusetzen sein. – Nach einer anderen Angabe^[51] sollen im Rahmen von doch noch erfolgten Reparaturen die Aufbauten in Lissabon um etwa 4 Meter (vermutlich am Achterschiff) reduziert worden sein und das Schiff noch einige Jahre Verwendung gefunden haben. Diese Version ist aber eher kritisch zu betrachten.

Doch auch alle diese Veränderungen machten aus dem Orlogschiff *ADLER VON LÜBECK* sicherlich noch keinen wirklichen Handelssegler: die *ADLER VON LÜBECK* war als Frachtschiff einfach zu aufwendig konstruiert (auf alle Fälle anders) und zeigte sich ausserdem für die damals übliche Rückbefrachtung mit Salz, wozu sie benutzt wurde, ungeeignet. Ausserdem nahm das Schiff immer viel Wasser, was vielleicht damit zusammenhängen könnte, dass die Spantenkonstruktion für ein derart grosses karweel gebautes Schiff nicht geeignet war und es dadurch sehr leckte (bei geklinkerten Schiffen standen die Spanten damals weiter auseinander)^[52]. *Bernhard Hagedorn* spricht in seinem Buch bezüglich des Schadens in Lissabon davon, dass der Unterbau für eine volle Ausnutzung des Laderaumes nicht schwer genug war. Eine andere und wahrscheinlichere Theorie ist, dass sich durch die Unkenntnis (in Lübeck) beim Bau solcher dimensionierter Schiffe mit der Zeit der Kielbalken mittschiffs noch oben durchgebogen und dadurch die gesamte Längs- und Breiten-Konstruktion des Unterwasserschiffes beeinträchtigt hatte^[53].

Jedenfalls schreibt auch *Dr. Ulrich Pietsch* davon, dass das Schiff 1581 gravierende Leckagen bekommen hätte und in diesem Jahr abgewrackt worden wäre^[54]. – Bei einigen WebSites wird als Endjahr des Schiffes 1588 genannt, wonach die *ADLER VON LÜBECK* 20 Dienstjahre gehabt hätte und erst dann in Lissabon abgewrackt und ihre Hölzer einer anderen Nutzung zugeführt worden seien. Das Professoren-Kollektiv *Schildhauer/Fritze/Stark* beschreibt das Ende des Schiffes ganz anders:

„... So gingen z.B. 1589 nicht weniger als 60 hansische Schiffe vor Lissabon an den englischen Seeräuber Francis Drake verloren, während 1591 der „Adler von Lübeck“ und mehrere hamburgische Schiffe vor Spanien und sechs Stralsunder Schiffe in der „Westsee“ gekapert bzw. versenkt wurden.“^[55]

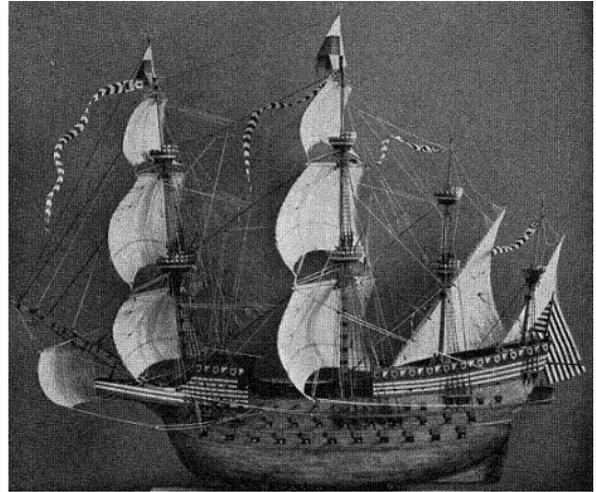
Wiederum andere Quellen sprechen sogar davon, dass die *ADLER VON LÜBECK* 60 Jahre aktiv war, was einem Ende etwa im Jahre 1626 entsprechen würde^[56]. – In den ernst zu nehmenden (oder mehrheitlichen) Quellen ist jedoch immer 1581 als Abwrackjahr genannt und demzufolge ist anderen Angaben mit Skepsis gegenüber zu treten.

**Die ADLER VON LÜBECK in ihren einzelnen Bereichen (1)**

Wie schon gesagt, handelt es sich bei der *ADLER VON LÜBECK* um ein Schiff, welches in den (wenigen) bisher gefundenen Primärquellen oder in sonstigen textlichen Abhandlungen als Kogge, Holk, „Karweele“, Karacke oder als Galeone bezeichnet wird. In Wahrheit ist die *ADLER VON LÜBECK* eine Mischform, da sie Elemente anderer Bauformen enthält, aber auch Neuerungen - zumindest was den Norden Europas betrifft. Es kann aber gesagt werden, dass die *ADLER VON LÜBECK* mit einer (frühen norddeutschen) Galeone die grösste Ähnlichkeit aufzuweisen hat.

Auf eine solche Galeone weisen z.B. folgende Details hin: das Vorderkastell (die Back) ist hinter den Vordersteven gesetzt und davor beginnt die Galion; der achterliche Aufbau ist im Gegensatz zu einer Karacke nicht so hoch.

Was die Längen- und sonstigen Grössenangaben aus den Unterlagen zur *ADLER VON LÜBECK* betrifft, so sind diese alle mit Vorsicht zu geniessen, denn nach welcher Elle, nach welchem Fuss wurde wirklich gemessen, welche wurde angegeben oder wonach richtete sich die Last? Derartige Werte waren meist einer Region oder einer Stadt zugeordnet und selbst diese sind nicht immer als sicher anzusehen, bzw. in der Literatur unterschiedlich angegeben^[57]. Ausserdem waren manche Werte selbst innerhalb einer Stadt im 16.Jahrhundert anders, als beispielsweise im 19. oder 20.Jahrhundert (so beträgt z.B. ein Fuss zwischen 0,286 bis 0,3048 m). – Gefundene Beispiele dabei sind:

Modell der *ADLER VON LÜBECK* (um 1938) ^[B-07]

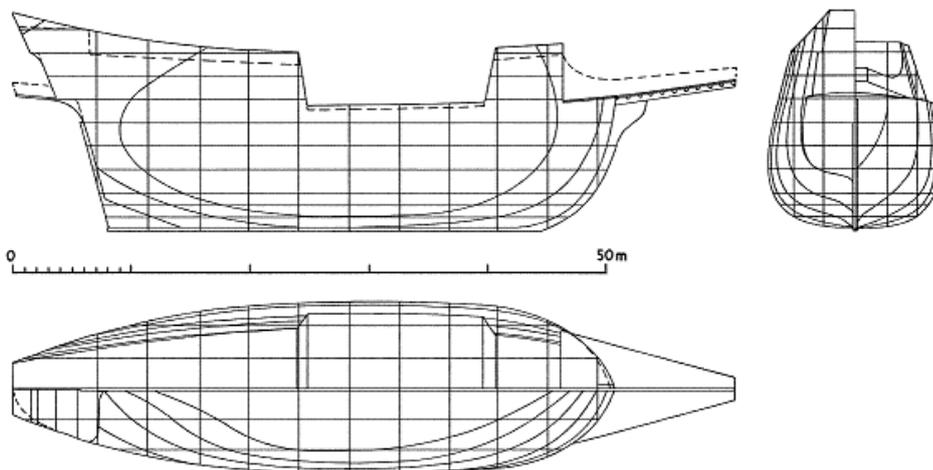
1 Meile, nautisch (Seemeile)	= 1.000	Faden	= 1.852,000000 m,
1 Faden, englisch			= 1,828800 m,
1 Faden, nautisch/modern	= 1/1.000	Meile, nautisch	= 1,852000 m,
1 Elle, lübeckisch ^B	= 2	Fuss, lübeckisch ^B	= 0,575280 m,
1 Elle, hamburgisch			= 0,580000 m,
1 Elle, _____			= 0,581000 m,
1 Elle, preussisch	= 25 ½	Zoll	= 0,666930 m,
1 Fuss, hamburgisch			= 0,286000 m,
1 Fuss, lübeckisch ^B	= 12	Zoll	= 0,287640 m,
1 Fuss, lübeckisch	= 12	Zoll	= 0,292000 m ^[58] ,
1 Fuss, schwedisch			= 0,296900 m,
1 Fuss, _____			= 0,304800 m,
1 Palm			= 0,100000 m,
1 Daumen (auch: „Dumm“)	= 1	Zoll, lübeckisch ^B	= 0,023967 m,
1 Zoll, lübeckisch ^B	= 1/12	Fuss, lübeckisch ^B	= 0,023967 m,
1 Zoll, _____			= 0,025400 m,
1 Pfund, lübeckisch ^B			= 0,483000 kg ^[59] ,
1 Pfund, lübeckisch (bis 1860)			= 0,484700 kg,
1 Lisspfund, _____ (bei Seefahrt)	= 14	Pfund	= 6,766000 kg,
1 Lisspfund, lübeckisch ^B	= 15	Pfund, lübeckisch ^B	= 7,245000 kg,
1 Lisspfund			= 13,532000 kg,
1 Schiffpfund, lübeckisch = 20 Lisspfund	= 280	Markpfund	= 135,331000 kg ^[60] ,
1 Schiffpfund, lübeckisch			= 135,716000 kg,
1 Schiffpfund, lübeckisch ^B = 20 Lisspfund ^B	= 3	Zentner	= 136,680000 kg,
1 Schiffpfund, lübeckisch = 20 Lisspfund	= 3	Zentner	= 144,900000 kg,
1 Schiffpfund, lübeckisch = 20 Lisspfund	= 232	Pfund	= 154,664000 kg ^[61] ,
1 Last, _____	= 17	Kantjes Heringe	= 1.666,000000 kg,
1 Last, lübeckisch = 12 Schiffpfund	= 12	Tonnen	= 1.738,800000 kg,
1 Last, lübeckisch ^B = ~14 Schiffpfund	= 4.000	„schwere Pfund“	= 1.933,200000 kg ^[62] ,
1 Last, bremisch			= 1.994,000000 kg,
1 Botte = 2 Tonnen	= 4	Last	= 7.732,800000 kg.

Zu diesem Thema sind noch weitere Recherchen erforderlich, um die genauen Längen und Gewichte zu erhalten, damit ein Nachbau mit einer höchstmöglichen Authentizität durchgeführt werden kann.



Die *ADLER VON LÜBECK* in ihren einzelnen Bereichen (2)

Bei einer Rekonstruktion der *ADLER VON LÜBECK* wird man nicht umhinkommen, sich auch an den Baulichkeiten der Schiffe besonders jener nordeuropäischen Zeit zu orientieren, um ein hohes Mass an historischer Genauigkeit erreichen zu können (bei den Angaben ist immer zu berücksichtigen, dass in den verschiedenen Texten auch unterschiedliche Angaben zur *ADLER VON LÜBECK* zu finden sind).



Rekonstruierte Bauzeichnungen der *ADLER VON LÜBECK* (um 1984) [B-08]

Der Rumpf und die Aufbauten

Die in erster Linie aus Eichen der lübecker Ratswälder gebaute *ADLER VON LÜBECK* war für damalige Verhältnisse ein riesiges Schiff (siehe dazu auch Aufstellungen/Angaben auf den nächsten Seiten). Es wird sogar davon gesprochen, dass die *ADLER VON LÜBECK* das „erste Linienschiff“ der Geschichte gewesen sein soll, da sie in ihren Dimensionen und ihrer Bewaffnung nach etwa einem mittleren Linienschiff der späteren „Ära von *Horatio Nelson*“ (1758-1805) entsprach (also etwa einem Schiff 3.Ranges).

Der Rumpf war vom Kiel bis zur Kuhlhöhe komplett karweel beplankt, wobei trotz der fehlenden Belege davon auszugehen ist, dass das Schiff in Skelettbauweise hergestellt worden ist^[63]. Dabei wurden die Spanten nicht in einem Stück gefertigt und montiert, sondern vielmehr wurden die Spanten Stück für Stück fortgesetzt und wuchsen so mit dem Rumpf mit.



Galerie der *ADLER VON LÜBECK* [B-09a]

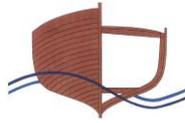
Nur im Achterschiff schloss sich dann an beiden Schiffsseiten ein nach alter Machart hergestellter geklinkerter Bereich an, der sich im 5.Decks aber wiederum als karweele Beplankung fortsetzte. Die Anzahl der geklinkert hergestellten Planken ist nicht genau verbürgt. Bei Modellen konnte festgestellt werden, dass 5, 6, 7 oder gar 11 derartige so geklinkerte Planken angebracht worden waren.

Die *ADLER VON LÜBECK* besass insgesamt 6 übereinander liegende Decks (auch: „Averlophen“ genannt; Achterkastell=6, Vorderkastell=5, die damals bei vergleichbaren Schiffen jeweils 6 ½ bis 7 ½ Fuss hoch waren = ca. 2,00 m). Im Gegensatz zu den Karacken war das Achterschiff jedoch nicht mehr so hoch aufgebaut, womit die *ADLER VON LÜBECK* auch in diesem Punkt eher einer Galeone entspricht, denn einer Karacke.



Galerie der *ADLER VON LÜBECK* [B-09b]

Eine ansonsten in jener Zeit nicht so häufig zu findende Bauart war bei der *ADLER VON LÜBECK*, dass sich im Achterschiff die Oberkante der Brüstung (=Schanzkleid,



Die ADLER VON LÜBECK in ihren einzelnen Bereichen (3)

Reling) der 5. bis zur 6. Decksebene in einem leichten Bogen nach hinten und gleichzeitig nach oben vollzog. Dadurch ergab sich an der vorderen Kante des 6. Deckes kein seitlicher Schutz.

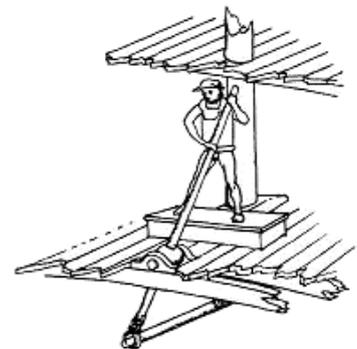


Blick vom Achterdeck auf die Poop [B-09c]

Ebenso verwundert es, dass der Mann am Kolderstock (auch „Ruder-schwengel“ genannt), der damit über die Pinne das Ruder am Heck bediente, keinen Aufbau an Deck der ADLER VON LÜBECK gehabt haben soll, aus dem er vor Regen und Sonneneinstrahlung geschützt, heraussehen konnte (jedenfalls ist auf keiner Darstellung ein solcher Aufbau zu finden, auch nicht in den Graupner-Bauplänen von Karl-Heinz Marquardt!). Nun gab es im 16. Jahrhundert auch die

Möglichkeit, dass dieser Mann unterhalb des Deckes stand und durch eine Grätting nach oben sah, um sich am Stand der Segel zu orientieren (in den Marquardt'schen Plänen jedenfalls nicht vorhanden) oder die Kursanweisungen durch die Grätting per Zuruf erhielt. – Mit dem Kolderstock konnte ein Ausschlag von 40-50 Grad erreicht werden, was bedeutete, dass sich dadurch zum Steuern ein Ruderausschlag von lediglich 5-10 Grad ergab.

Die Längen- und Breitenangaben (wie alle anderen auch) sind bei der ADLER VON LÜBECK sehr verschieden, selbst wenn sich die Angebenden eigenartigerweise auf die gleiche Quelle berufen. So variiert die Länge über Alles des Schiffes von 62,71 bis zu 78,30 m; die Breite von 14,38 bis zu 16,68 m (dadurch ergeben sich minimale / maximale Breiten-zu-Längen-Verhältnisse von 1 zu 3,76 bis zu 1 zu 5,45). Die Verschiedenheit beruht sicherlich einerseits auf den unterschiedlichen regionalen Größen, aber andererseits bestimmt auch auf Abschreibfehlern oder Rundungen. So sind beispielweise nachfolgende Werte gegeben (die originalen Angaben aus den Unterlagen sind in diesem Text immer unterstrichen; die anderen Werte

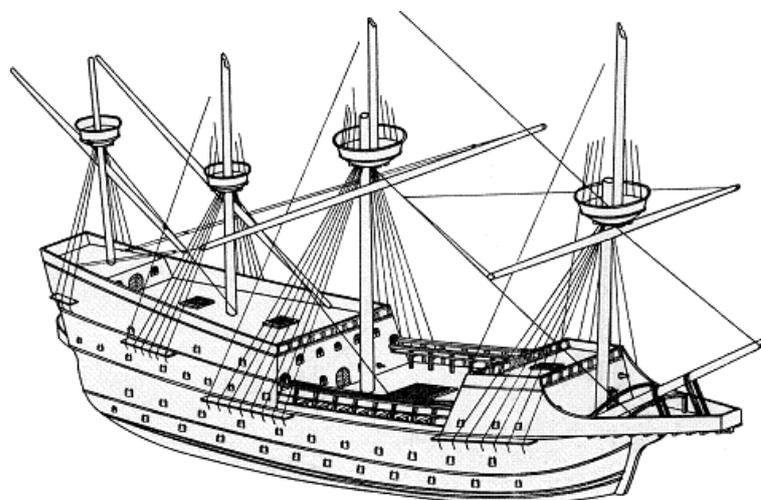


Funktion des Kolderstockes [B-10]

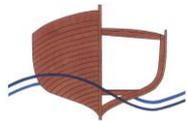
sind zum besseren Verständnis Umrechnungen, wobei die Angaben zur „lübeckischen Elle^B“ bzw. des „lübeckischen Fusses^B“ usw. als Basis angenommen und jeweils mit einem hochgestellten „^B“ versehen wurden)^[64]. – Abmessungen der ADLER VON LÜBECK (nach Karl-Heinz Marquardt)^[65]:

Länge über Alles	~136,1 Ellen ^B	= <u>78,30 m</u> ,
Länge zwischen den Steven	~ 78,2 Ellen ^B	= <u>45,00 m</u> ,
Breite	~ 26,6 Ellen ^B	= <u>15,30 m</u> ,
Höl	~ 8,7 Ellen ^B	= <u>5,00 m</u> ,
Höhe über Alles	~111,8 Ellen ^B	= <u>64,30 m</u> ,
Mittlerer Tiefgang	~ 9,2 Ellen ^B	= <u>5,30 m</u> .

(Breite zu Länge = 1 zu 5,12)



Rekonstruierte Bauzeichnung der ADLER VON LÜBECK (um 1984) [B-11]



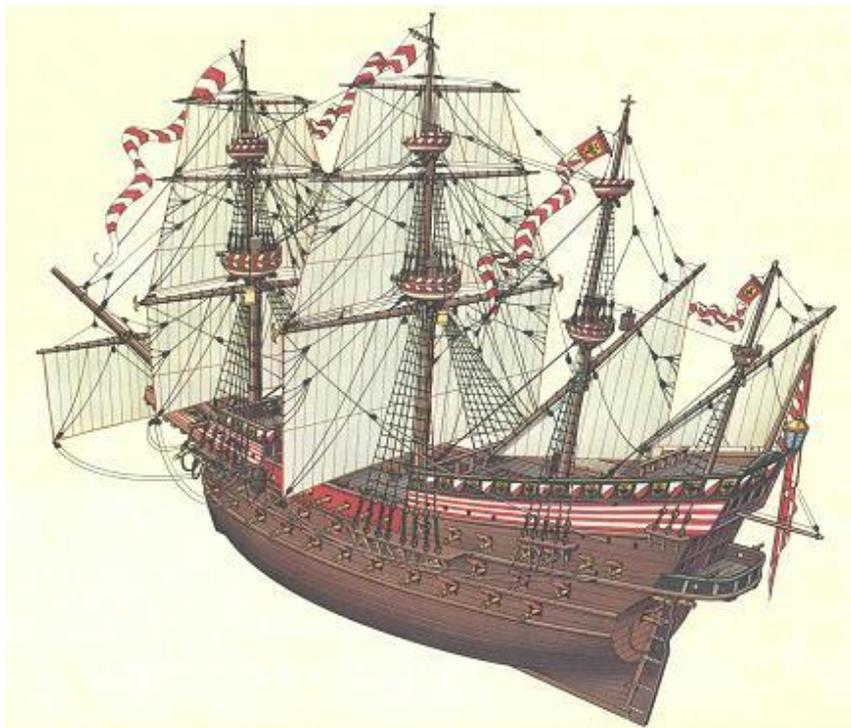
Die *ADLER VON LÜBECK* in ihren einzelnen Bereichen (4)

Nach Dr. Ulrich Pietsch (in seinem Buch „Die Lübecker Seefahrt vom Mittelalter bis zur Neuzeit“) hatte die *ADLER VON LÜBECK* folgende Daten:

Länge über Alles	109,0	lübsche Ellen ^B	=	~62,71 m,
Breite	29,0	lübsche Ellen ^B	=	~16,68 m,
Fassungsvermögen	800	Lasten ^B	=	~1.550 t.
				(Breite zu Länge = 1 zu 3,76)

Einem dem Artilleriebuch des damaligen Artilleriemeisters *Hans Frese*^[66] extra eingelegten Blatte sind auch die Abmessungen der *ADLER VON LÜBECK* zu entnehmen. Diese etwas anderen Angaben waren danach:

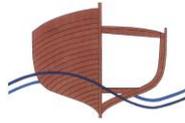
Länge über Alles	112,0	Ellen ^B	=	~64,43 m,
Kiellänge	62 ⅓	Ellen ^B	=	~35,86 m ^[67] ,
Breite	25,0	Ellen ^B	=	~14,38 m,
Tiefgang	9,0	Ellen ^B	=	~ 5,18 m,
Ganze Höhe hinten	36,0	Ellen ^B	=	~20,71 m.
				(Breite zu Länge = 1 zu 4,48)



ADLER VON LÜBECK von Uwe Jarchow (um 1970) ^[B-12]

Peter van der Horst^[68], der den Bauzerter von 1565 einsehen konnte, gibt in seinen Unterlagen wiederum andere Dimensionen an:

Länge des Kieles	62,0	Ellen ^B	=	~35,67 m,
Länge von Steven zu Steven	85,0	Ellen ^B	=	~48,90 m,
Länge von der Galion bis zur Galerie	111,0	Ellen ^B	=	~63,86 m,
Länge der Galion	18,0	Ellen ^B	=	~10,36 m,
Überstand der Galion	16,0	Ellen ^B	=	~ 9,20 m,
Überstand der Galerie	7,0	Ellen ^B	=	~ 4,03 m,
Breite binnenbords	48,0	Fuss ^B	=	~13,81 m,
Breite über Alles	~25,4	Fuss	=	~14,60 m ^[69] ,
Höhe des Vorderstevens	24 ½	Ellen ^B	=	~14,09 m,
Höhe des Achterstevens	20,0	Ellen ^B	=	~11,51 m,
hintere Höhe von Kiel bis Heckbord	37,0	Ellen ^B ^[70]	=	~21,29 m,
Höhe über Alles	108,0	Ellen ^B	=	~62,13 m,
Länge des Ruders	21,0	Ellen ^B	=	~12,08 m.
				(Breite zu Länge = 1 zu __,__)



Die ADLER VON LÜBECK in ihren einzelnen Bereichen (5)

Dr. Johann Gustav Gallois schreibt in seinem Buch, dass die ADLER VON LÜBECK $224,0 \text{ Fuss}^B$ lang gewesen sei, was einer Länge von etwa 64,43 m und damit den Angaben von *Hans Frese* entspräche.

Herbert Kloth nennt in seinen Aufsätzen teilweise etwas andere Zahlen zur ADLER VON LÜBECK:

gesamte Länge des Schiffes oberhalb der Wasserlinie	$112,0 \text{ Ellen}^B$	=	~64,43 m,
grösste Breite	$25,0 \text{ Ellen}^B$	=	~14,38 m,
grösste Rauntiefe	$36,0 \text{ Ellen}^B$	=	~20,71 m,
Tiefgang	$9,0 \text{ Ellen}^B$	=	~ 5,18 m,
Höhe des Achterkastelles über der Wasserlinie	$27,0 \text{ Ellen}^B$	=	~15,53 m.

(Breite zu Länge = 1 zu 4,48)

Andere Chronisten und Autoren, so z.B. *Dr. Peter Kirsch*, führen teilweise wiederum etwas abweichende Grössen auf, wofür die Gründe bisher nicht bekannt sind^[71]:

Kiellänge	~ 61,7 Ellen ^B	=	<u>35,50 m</u> ,
Breite	~ 24,8 Ellen ^B	=	<u>14,24 m</u> .



ADLER VON LÜBECK von Günther Todt (um 1975) ^[B-13]

Was Ladung, Gewichte usw. angehen, so variieren die Angaben ebenfalls. Nach *Prof. Dr. Walther Vogel* gibt es für hölzerne Schiffe eine Regel zur deren Berechnung^[72]:

Raumgehalt in Registertonnen	=	$2/3$ Tragfähigkeit in Tonnen
oder	=	$4/3$ Tragfähigkeiten in Lasten
bzw. Tragfähigkeit in Tonnen	=	Raumgehalt in Registertonnen x 1,5.

An derartigen Angaben zur ADLER VON LÜBECK sind jedenfalls zu finden gewesen:

Tragfähigkeit	=	<u>800 Lasten^B</u>	=	~1.550 t,
Ladefähigkeit	=	<u>625 Lasten^B</u>	=	~1.150 t.

Wolfgang Rittmeister schreibt, bezogen auf die Ladefähigkeit, dagegen von „1.500 t Inhalt“^[73], entsprechend 775,92 Lasten.

Gesamtgewicht	=	ca. 2.000 t.
---------------	---	--------------

Nach Berechnungen von *Karl Reinhardt* hatte die ADLER VON LÜBECK dagegen eine Ladefähigkeit von nur 1.250 t, wofür er 750 Lasten angibt und diesen Wert für heute mit 2.100 Bruttoregistertonnen definiert. Allerdings schreibt er, dass diese BRT nicht mit heutigen Massstäben zu messen sind. Auch nennt er für das Schiff eine Verdrängung von 2.080 Tonnen.

**Die ADLER VON LÜBECK in ihren einzelnen Bereichen (6)****Die Masten, Spieren, Stengen und die Takelung**

Die *ADLER VON LÜBECK* war allein mit ihren 4 Masten für die damalige Zeit ein ungewöhnliches Schiff, wobei die beiden vorderen Masten in der Senkrechten unterteilt waren und wie schon erwähnt, eine Volltakelung mit je drei Rahsegeln aufwies, wovon der Fockmast vor der Back stand („in den Augen des Schiffes“) und sehr nach vorne fiel, um einer Luvgerigkeit entgegen zu wirken. Die beiden hinteren aus einem Stück (?) „gebauten“ Masten trugen dagegen Lateinersegel (aus diesen entwickelte sich später die uns heute bekannte Form eines Besansegels, wobei das obere Stück der Rute zur Gaffel wurde und der untere Teil wegfiel und unten ein Baum hinzukam). – *Herbert Kloth* nennt den letzten Mast „Meisanmast“.

Dem schon genannten Artilleriebuch von *Hans Frese* sind auf dem erwähnten Extra-Blatt auch Abmessungen zur Takelage zu entnehmen gewesen. Diese Angaben waren danach:

Grossmast (wahrscheinlich nur Untermast)	60,0 Ellen ^B	= ~34,52 m,
Stenge	30,0 Ellen ^B	= ~17,26 m,
Breite der Grossrah	59,0 Ellen ^B	= ~33,94 m,
untere Dicke des gebauten Grossmastes	6,0 Ellen ^B	= ~ 3,45 m ^[74] .

Nach anderen Unterlagen von *Peter van der Horst* betragen die Werte:

Grossmast aus 3 Hölzern: Untermast	19,0 Faden	(= ~61,17 Ellen ^B)	= ~35,19 m,
Marsstenge	10,0 Faden	(= ~32,19 Ellen ^B)	= ~18,52 m,
Bramstenge	7,0 Faden	(= ~22,54 Ellen ^B)	= ~12,96 m,
- dazu: Flaggenspiel	4,0 Faden	(= ~12,88 Ellen ^B)	= ~ 7,41 m,
Höhe des Grossmastes insgesamt	108,0 Ellen ^B	= ~62,13 m,	
Breite der Grossrah	57,0 Ellen ^B	= ~32,79 m.	

Die gleiche Quelle von *Peter van der Horst* nennt für die Takelage (stehendes und laufendes Gut), dass dafür an Gewicht „350 Schiffpfund und 2 Lisspfund^[75]“ (105.030 Pfund = ~52.515 Kilo = ~52 Tonnen) verwandt wurden und diese Takelage aus Hanf hergestellt worden war.

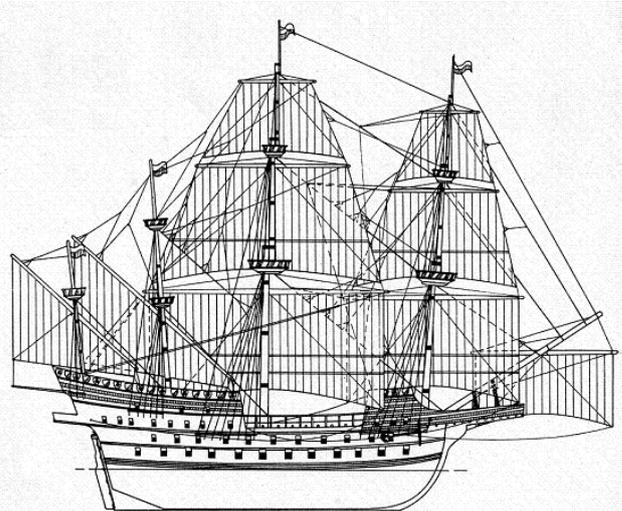
Nach dem Artilleriebuch war das grösste Tau 24 Daumen (= ~65,14 cm=?) dick und 180 Faden (= ~329,22 m) lang. *Axel Zettersten* sprach 1890 in seinem Buch „Svenska flottans historia“ bezüglich der *ADLER VON LÜBECK* von Tauwerk mit einer Stärke von 17-25 Daumen (Daumen = 1 Zoll = ~2,714 cm).

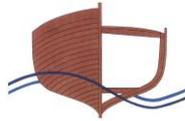
Die Marsen der *ADLER VON LÜBECK* sassens auf einem Sattel von Kreuzhölzern. Ungewöhnlich für die Zeit des 16. Jahrhunderts war allerdings, dass das Schiff 7 davon besass:

am Fockmast	= 2x,
am Grossmast	= 2x,
am Besanmast	= 2x,
am Bonaventuramast	= 1x.

Diese unterschiedlich grossen Marsen dienten damals noch der Verteidigung bei einer Enterung und/oder dem Beschuss eines Gegners mit Pfeil und Bogen und z.T. auch mit Feuerwaffen aus einer solchen höheren Position. – Die Marsen bestanden zumeist aus einer hölzernen Grundkonstruktion, während die Seitenwände sehr wahrscheinlich aus geflochtenen Weiden hergestellt worden sind. Sie waren leichtgewichtig gebaut, um die Toplast gering zu halten.

Die Einzelteile von Fock- und Grossmast und die beiden achterlichen Masten, die ja alle „gebauten Masten“ waren, also aus einzelnen Längsteilen bestanden, waren mit zahlreichen „Wuhlingen“ versehen. Wie z.B. auf den Bildern „B-05“ oder „B-16“ zu sehen ist, waren die einzelnen Masten dabei mehrfach mit Tauwerk zusammengebunden worden. Der Abstand von Wuhling zu Wuhling entsprach etwa dem 3-fachen Mass eines Wuhlings selbst und ein einzelner Wuhling hatte eine Höhe von etwa 50-80 cm (Abstand also ca. 150-240 cm). Demzufolge war ein gebauter Mast mit Tauwerk „regelrecht umwickelt“, denn schliesslich sollten

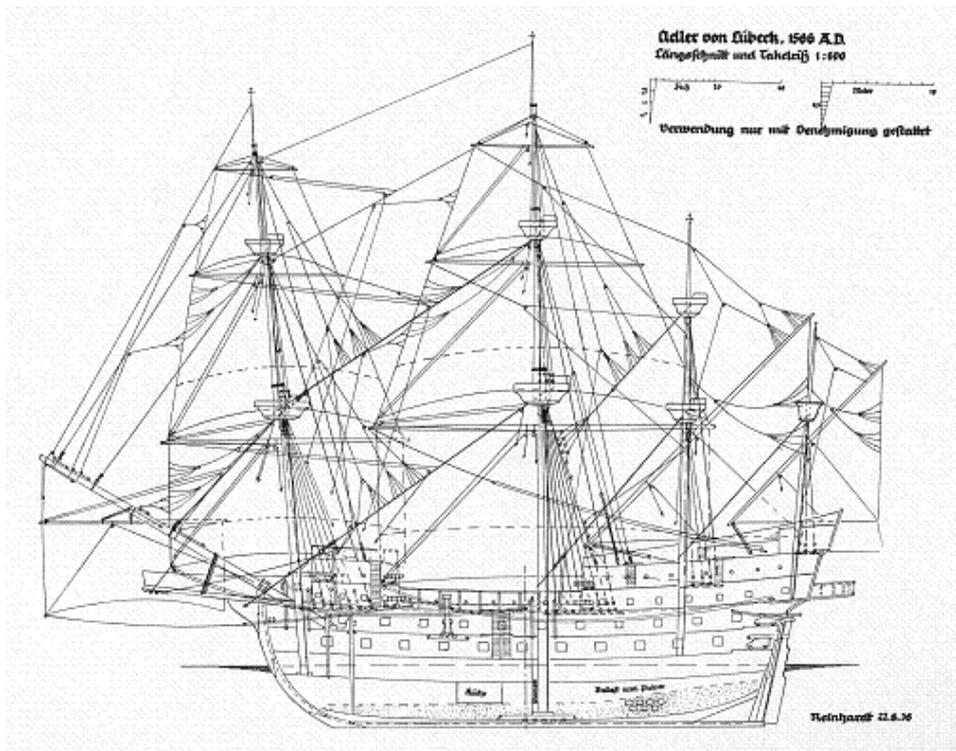
Rekonstruierte Bauzeichnungen der *ADLER VON LÜBECK* (um 1984) ^[B-14]



Die *ADLER VON LÜBECK* in ihren einzelnen Bereichen (7)

somit seine Einzelteile bei jeglicher Belastung zusammengehalten werden. Allerdings sind diese Wuhlinge bei fast allen Bildern oder Modellen der *ADLER VON LÜBECK* (und anderen Schiffen jener Zeit) falsch dargestellt (zu grosser Abstand der Wuhlinge zueinander) oder gar überhaupt nicht vorhanden.

Die Bugsprietzurrings, die den Bugspriet nach unten hielten, bestanden bei der *ADLER VON LÜBECK* aus (ein bis) zwei separaten Zurrings, die wiederum jeweils immer diagonal geführt waren.



Rekonstruktion der *ADLER VON LÜBECK* von Karl Reinhardt (22.08.1936) [B-15]

Die Wanten führten als Tauwerk vom Mast/der Stenge über Jungfern und die Rüsten zu den Püttings, die die Kraft dann zur Bordwand leiteten. – Die Jungfern dazwischen hatten im 16.Jahrhundert eine dreieckige/birnenartige Form und waren nicht rund, wie bei einer Mehrzahl der Modelle durch die nicht korrekten, aber als Vorbild genommenen Bauzeichnungen von *Karl-Heinz Marquardt* zu sehen ist. Runde Jungfern kamen erst im 17.Jahrhundert auf^[76]. Die jeweils 2 übereinander befindlichen Jungfern pro Want standen im 16.Jahrhundert noch sehr eng zusammen.

Was nun die Püttings selbst betraf, so ist bisher nicht sicher, ob diese jeweils aus einer Kette, aus 2-3 langen Kettengliedern, aus angepasstem Bandeisen oder einer Kombination davon bestand. – *Karl Reinhardt* vermutet, dass die Püttings bei der *ADLER VON LÜBECK* knapp unter dem Rüstbrett an der Bordwand und nicht auf einem Barkholz verbolzt wurden.

Genauere Angaben über die Anzahl der Wanten pro Mast sind nicht bekannt. So sind auf Bildern oder Modellen u.a. zu finden:

Fockmast	6	oder	7,
Fockmarsstenge	4	oder	4 + zusätzlich 1x nur zu den Rüsten,
Fockbramstenge	2,		
Grossmast	6	oder	9,
Grossmastmarsstenge	4	oder	3 + zusätzlich 1x nur zu den Rüsten,
Grossmastbramstenge	2,		
Besamast (bis zur 1.Mars)	4	oder	5 oder 6,
Besamast (von der 1. zur 2.Mars)	3	oder	3 + zusätzlich 1x nur zu den Rüsten,
Bonaventuramast	3.		

**Die ADLER VON LÜBECK in ihren einzelnen Bereichen (8)****Die Segel**

Für ein Schiff der damaligen Zeit hatte die *ADLER VON LÜBECK* an ihren vier Masten^[77] nicht nur viele Segel (=9), sie besass auch schon eine sehr grosse Segelfläche, die insgesamt knapp 1.800 m² betrug, wenn man das *Graupner*-Modell als Vorbild (?) nimmt. Dabei ergaben sich (etwa) folgende Grössen:

Segelart	gemessene Modell-Grösse in cm (b x h) = cm ²		umgerechnete und gerundete „Original“-Grösse in m (b x h) = m ²	
Blinde	16,4 x 9,4	= 154,16 cm ²	14,76 x 8,46	= 125 m ²
Fock	23,3 x 8,0	= 186,40 cm ²	20,97 x 7,20	= 151 m ²
- dazu mittleres Bonnet	23,3 x 2,9	= 67,57 cm ²	20,97 x 2,61	= 55 m ²
- dazu unteres Bonnet	23,3 x 2,5	= 58,25 cm ²	20,97 x 2,25	= 47 m ²
Fockmars-Segel	20,5/14,0 x 10,0	= 172,50 cm ²	18,45/12,60 x 9,00	= 140 m ²
- dazu unteres Bonnet	23,4/20,5 x 3,0	= 65,85 cm ²	21,06/18,45 x 2,70	= 53 m ²
Fockbramsegel	13,9/7,9 x 8,5	= 92,65 cm ²	12,51/7,11 x 7,65	= 75 m ²
Grossegel	32,7 x 9,2	= 300,84 cm ²	29,43 x 8,28	= 244 m ²
- dazu mittleres Bonnet	32,7 x 3,5	= 114,45 cm ²	29,43 x 3,15	= 93 m ²
- dazu unteres Bonnet	32,7 x 3,6	= 117,72 cm ²	29,43 x 3,24	= 95 m ²
Grossmarssegel	27,5/20,0 x 9,8	= 289,10 cm ²	24,75/18,00 x 8,82	= 189 m ²
- dazu unteres Bonnet	31,5/27,5 x 3,3	= 97,35 cm ²	28,35/24,75 x 2,97	= 79 m ²
Grossbramsegel	18,7/9,3 x 9,7	= 135,80 cm ²	16,83/8,37 x 8,73	= 110 m ²
Besansegel	23,5 x 17,0 x 31,1	= 205,80 cm ²	21,15 x 15,30 x 27,99	= 167 m ²
- dazu unteres Bonnet	23,5 x 2,9	= 68,15 cm ²	21,15 x 2,61	= 55 m ²
Bonaventursegel	17,0 x 16,2 x 24,0	= 144,00 cm ²	15,30 x 14,58 x 21,60	= 117 m ²
Gesamtsegelfläche			ca. 1.795 m²	

Nach dieser (fiktiven) Berechnung würden sich somit folgende Grössen der einzelnen Segel ergeben:

Blinde	= 125 m ² ,				
Fock	= 253 m ²	Fockmarssegel	= 193 m ²	Fockbramsegel	= 75 m ² ,
Grossegel	= 432 m ²	Grossmarssegel	= 268 m ²	Grossbramsegel	= 110 m ² ,
Besansegel	= 222 m ² ^[78] ,				
Bonaventursegel	= 117 m ² .				

Diese gewaltigen Kräfte beim Segeln, besonders die des Grossmastes mit allein rund 810 m² Segelfläche, mussten über die Wanten, Rüsten und Schoten von der Gesamtkonstruktion der *ADLER VON LÜBECK* aufgefangen werden (was u.U. mit ein Grund für die starken Leckagen des Schiffes gewesen ist). – Allerdings kommt *Karl Reinhardt* bei seiner Rekonstruktion des Schiffes für die gesamte Segelfläche auf sogar 2.020 m²^[79] und diesem Wert ist wohl eher Glauben zu schenken!

Die Chronisten *Detlef Dreyer* und *Peter van der Horst* äussern sich über die Segel bezüglich der Anzahl von Kleden, aus denen ein Segel genäht wurde (und noch wird) (dazu die umgerechneten Breiten):

Blinde	= 17 Kleden	= 25 ½ Ellen ^B	= ~14,67 m (sonst: 13,6–15,3 m Segelbreite),
Fock	= 26 Kleden	= 39,0 Ellen ^B	= ~22,44 m (sonst: 20,8–23,4 m Segelbreite),
Grossegel	= 36 Kleden	= 54,0 Ellen ^B	= ~31,07 m (sonst: 28,8–32,4 m Segelbreite).

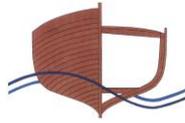
Dabei gibt *Peter van der Horst* die Breite (also die Höhe) eines Kledes mit 1 ½ Ellen an (= ~0,86 m) (üblicherweise lag die Breite eines Kledes zwischen 80 und 90 cm, meist waren diese jedoch schmaler).

Bernhard Hagedorn schreibt in seinem Buch^[80], dass die Breite des Grossegels nach *Peter van der Horst* wohl auch 54,0 Ellen betragen hätte. Dabei rechnete *Bernhard Hagedorn* allerdings die Elle mit 0,58 m, bzw. mit einem Fuss von 0,29 m. Somit wäre wenigstens dieses Segel 31,32 m breit und dadurch noch etwas grösser.

Bei den Segeln, zumeist aus Flachs hergestellt, ist ebenfalls zu erkennen, dass „alte“ Elemente vorhanden sind, denn das Schiff verfügte noch über unterhalb des Segels befindliche Bonnets (bei *Herbert Kloth* auch „bonitter“ genannt), die schlaufenartig damit verbunden waren, und zwar bei folgenden Segeln:

Fock	= 2x,	Grossegel	= 2x,	Besansegel	= 1x,
Fockmarssegel	= 1x,	Grossmarssegel	= 1x,		

die dem problemlosen Verkleinern der Segelfläche dienten, indem einfach pro Bonnet vier Seil-Positionen



Die *ADLER VON LÜBECK* in ihren einzelnen Bereichen (9)

gelöst wurde und so dieses Segelteil vollständig geborgen werden konnten (Segel mit Reffbändsel kamen erst [wieder!] später auf).

War es früher üblich, dass bei einem Wegnehmen der Segel (z.B. wenn geankert werden sollte) die gesamte Rah heruntergelassen werden musste, so zeigen die beiden sehr alten Gemälde der *ADLER VON LÜBECK* (Abbildungen „B-05“ und „B-06“), dass die Rahsegel durch Sprutengordings an den Seiten und Geitau an den unteren Schothörnern nach oben, bzw. zum Mast hin gezogen und damit sich der Wind in den Segeln nicht mehr verfangen konnten. – Fusspferde^[81], ein starkes und unter der Rah gespanntes Seil, in denen die Seeleute beim Segelbergen über die Rah gebeugt standen, kamen erst im 17. Jahrhundert in Gebrauch. Bei der *ADLER VON LÜBECK* waren diese aber mit sehr grosser Wahrscheinlichkeit noch nicht vorhanden.

Ebenfalls ist das Grosseegel noch sehr breit und überproportional gross. Ausserdem wird es bei bildlichen Darstellungen häufig wie ein „Ballon“ dargestellt, was seinen Grund darin hatte, dass damals angenommen wurde, ein solches ballonartige Segel würde den Wind besser einfangen und dem Schiff dadurch mehr Vortrieb geben können.

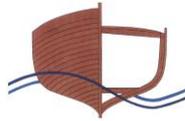
Bei der *ADLER VON LÜBECK* befand sich vor der Galion allein die Blinde an einer Rah unterhalb des Bugsprietes und noch keine Oberblinde an einem eigenen kleinen Mast, der am vorderen Ende des Bugsprietes aufsetzte, wie es mit dem 17. Jahrhundert üblich wurde.

Was den Besanmast betrifft, so gibt es Darstellungen von Galeonen jener Zeit, die im oberen Mastbereich ein zweites kleineres Lateinersegel zeigen^[82], was aber sicherlich bei der *ADLER VON LÜBECK* weniger wahrscheinlich gewesen ist.



ADLER VON LÜBECK von Bernd Anders (1988) ^[B-16]

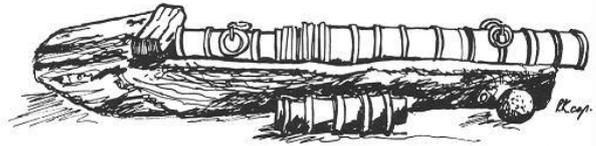
Zur Besegelung jener Zeit muss hinzugefügt werden, dass die Schiffe auch mit den Segeln gesteuert wurden/werden mussten, da die Wirkung des sehr schmalen Ruderblattes bei der Grösse z.B. der *ADLER VON LÜBECK* durch entsprechende Stellung der Segel unterstützt wurde, was gerade die achterlichen Masten betraf.



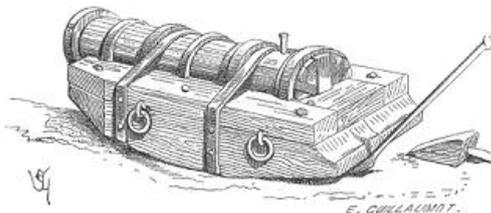
Die *ADLER VON LÜBECK* in ihren einzelnen Bereichen (10)

Die Bewaffnung

Die Hansestadt Lübeck begann nach 1550 ihren Bestand an Geschützen auf Vorderlader umzustellen und verfügte jedoch in ihrem Arsenal über keine grosse Anzahl an frei verfügbaren derartigen Waffen^{[83][84]}. Dennoch galt die *ADLER VON LÜBECK* in ihrer Zeit als eines der am stärksten bewaffneten Schiffe der damals bekannten Welt, was sicherlich durch Zukäufe bewerkstelligt wurde. – Es existiert wohl ein Plan für die Ausstattung des Schiffes mit Geschützen (auch „arcoli“ genannt und damit war ein komplettes Geschütz mit allem Zubehör gemeint^[85]) und sonstigen Waffen^[86], doch ist nicht sicher, ob dieser der Wirklichkeit entsprach, denn aus Kostengründen wurden damals noch die Geschütze an Bord genommen, die (gerade) zur Verfügung standen. Dadurch konnten sich u.U. die



Geschmiedetes Kammergeschütz in Blocklafette ^[B-17]

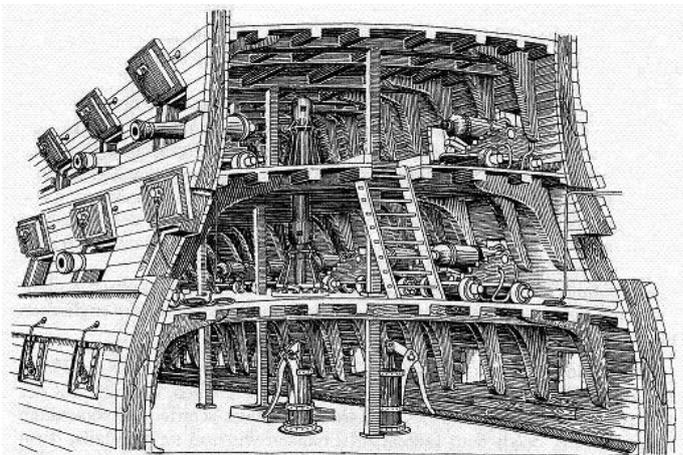


Bombarde aus dem Mittelalter in Blocklafette ^[B-18]

verschiedensten Grössen von Kaliber 4 bis 55 an Bord eines Schiffes befinden. – Ebenfalls war es aus dem gleichen Grund lange nicht üblich, hinter jeder Pforte auch ein Geschütz zu haben. Je nach Notwendigkeit bei Gefechten (und auch Schiffslage beim Segeln) wurden die schweren Geschütze nach Backbord oder Steuerbord umgesetzt. – Obwohl Feuerwaffen auf Schiffen beim Stapellauf der *ADLER VON LÜBECK* schon rund 200 Jahre benutzt wurden, erkannte man erst im 16. Jahrhundert auch in Nordeuropa die Vorteilhaftigkeit einer mehr als ausreichenden Anzahl und dabei annähernden

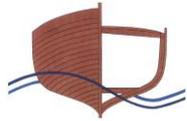
Gleichheit von Geschützen (bei etwa maximal 4 unterschiedlichen Kalibern).

Es wurden im 16. Jahrhundert die zuerst zumeist wenigen Geschütze auf Schiffen in erster Linie aus Eisen gegossen, da diese preiswerter herzustellen waren, was auch dazu führte, dass die wenigen fachkundigen Giesserei in Europa viel zu tun hatten. Kleinere Geschütze bestanden dagegen aus rechteckigen langen Eisenstangen, die durch mehrere Eisenringe kreisförmig zusammenhalten und als „geschmiedete Geschütze“ bezeichnet wurden. Diese Geschütze waren anfangs in erster Linie Hinterladergeschütze (Kammergeschütze), bei denen eine Kammer^[87] mit Geschoss und Pulver geladen, am hinteren Ende des Rohren eingesetzt, fest verkeilt und dann die Ladung über das Zündloch durch einen Luntenstock aktiviert wurde. Eine Mehrung des Eisengusses für Schiffsgeschütze fand in Nordeuropa erst ab etwa 1650 statt. Allerdings hatte das Material ‚Eisen‘ immer den entscheidenden Nachteile - besonders auf See -, dass es sehr rost anfällig war. – Der Guss für die zuverlässigeren Bronzegeschütze kam in Nordeuropa dagegen schon um 1600 in grösserem Umfange in Gebrauch, setzte sich aber wegen der hohen Kosten gerade auf Schiffen anfangs nicht durch. Vorher waren Schiffsgeschütze aus dieser Legierung zumeist durch Tausch, Kauf oder Eroberung anderer Schiffe nach Norden gelangt. Man ging sogar dazu über, im Rahmen der Reformation die Glocken von Kirchen dazu einzuschmelzen, um dieses Metall wieder für den Guss zur Verfügung zu haben. – Es ist davon auszugehen, dass die Geschütze der *ADLER VON LÜBECK* noch keine Delphine besaßen und die Rohre auch noch nicht verziert waren, wie es ab dem 17. Jahrhundert üblich wurde.



Schnitt durch die Batteriedecks ^[B-19]

Der Durchmesser der Kugeln für die Geschütze auf Schiffen des 16. Jahrhunderts (in erster Linie aus Eisen bestehend, aber es wurden auch noch Steinkugeln verwendet) betrug anfänglich selten mehr als 12 cm (in Ausnahmen bis zu 19 cm). Üblich waren eher Durchmesser von unter 10 cm und diese Geschütze dienten zu Beginn dieses Jahrhunderts zur Vorbereitung für den Enterkampf.



Die ADLER VON LÜBECK in ihren einzelnen Bereichen (11)

Dazu verwendete man auch ‚Kettenkugeln‘ (zwei mit einer Kette verbundene Kugeln), die die gegnerische Takelage dadurch zerstören sollten, da diese Kugeln im Fluge schnell um einander rotierten, aber ebenfalls wurden dazu ‚Stangenkugeln‘, ‚Klappkugel‘, ‚Messerkugeln‘ o.ä. verwendet. Mit den Geschützen wurden auch Brandgeschosse verschossen, die aus brennenden Materialien bestanden oder zum Glühen gebrachte Eisenkugeln waren, um den Gegner „in Brand zu schiessen“.

Als „Deckfeger“ (häufig handelte es sich dabei um „Notschlangen“ = „Hagelgeschütze“) wurden diejenigen Geschütze bezeichnet, die auf z.B. die Kuhl gerichtet waren, um Feinde bei Enterungen wieder von dem eigenen Deck vertreiben zu können, wie es noch bei der ADLER VON LÜBECK an u.a. vier Geschützen auf den 4.Decks von Vorder- und Achterkastell zu sehen ist. Häufig wurden dazu nicht Kugeln geladen, sondern Steinsplitter oder Nägel benutzt.



Blick von der Kuhl auf die Back [B-09d]



Blick von der Kuhl auf das Achterkastell [B-09e]

Die Bordwände der ADLER VON LÜBECK und auch die Aufbauten waren vielfach für die Bewaffnung durchbrochen. Derartige Öffnungen, auch als Stückpforten bezeichnet, kamen erstmalig um 1430 auf. Auf der ADLER VON LÜBECK sind dabei vorhanden: eckige Geschützöffnungen mit Deckel, eckige und runde Geschützöffnungen ohne Deckel und zahlreiche kleinere runde Öffnungen für Feuerwaffen mit geringeren Kalibern.

Im Spiegel der ADLER VON LÜBECK befanden sich ausserdem vier Heckgeschütze, die ein „Entfilieren“ verhindern sollten, also den gefährlichen Beschuss durch einen Verfolger. Im Vorderkastell besass das Schiff zusätzlich zwei nach vorne gerichtete „Jagdgeschütze“, die wiederum dazu dienten, ein Schiff, welches man selbst verfolgte, zu beschliessen.



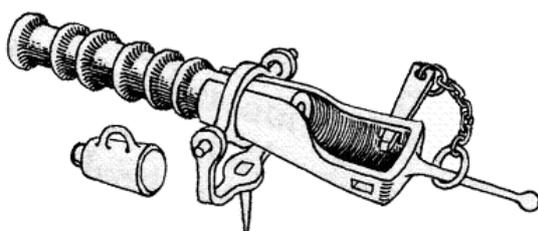
Geschützportfenster auf der Backbordseite [B-09f]

Insgesamt muss die ADLER VON LÜBECK als 2 ½-Decker bezeichnet werden, weil damit die Decks gemeint sind, die mit (grossen) Geschützen bestückt waren und unter Deck standen (in machen Quellen wird das Schiff auch als „3-Decker“ bezeichnet, was nicht ganz korrekt ist). Das Schiff hatte nur 2 vollständig durchgehende Decks mit Geschützen (unterhalb der Ebene



Geschütze im Spiegel [B-09g]

der Kastelle und damit auch der Kuhl), über denen sich in Vorder- und Achterkastell weitere Geschütze unter Deck befanden, während in der Kuhl diese unter freiem Himmel standen. Dabei befanden sich aus Stabilitätsgründen die schwersten Geschütze weiter unten und dabei eher in der Schiffslängsmitte.



Leichte Drehbasse als Kammergeschütz [B-20]

Zusätzlich zu den grösseren Geschützen gab es auf Schiffen der damaligen Zeit (und somit mit grosser Wahrscheinlichkeit auch auf der ADLER VON LÜBECK) viele kleinere Feuerwaffen, die von schwenkbaren Geschützen mit geringem Kaliber bis hin zu Handfeuerwaffen („Büchsen“ u.ä.) reichten. Diese Schwenkbaren (z.B. Barsen, Bassen) waren auf der Schanz mit ihren Gabeln in vorbereiteten Löchern und (sicherlich) ebenfalls auf den Marsen montiert. Zudem waren diese unter Deck zu finden und es wurde mit ihnen aus etlichen kleineren runden Schiessscharten operiert (siehe dazu auch „Anlage 3“).



Die ADLER VON LÜBECK in ihren einzelnen Bereichen (12)

Was die Anzahl der Geschütze auf der ADLER VON LÜBECK angeht, so sind aus dem Artilleriebuch des Artilleriemeisters *Hans Frese* jedenfalls zu entnehmen:

Bronzegeschütze	8 ganze („wahre“) Kartaunen	48 Pfünder ^[88] ,
	6 halbe Kartaunen	24 Pfünder,
	26 Feldschlangen	10 Pfünder,
	4 halbe Feldschlangen	5 Pfünder,
Eisengeschütze/ältere Kammerbüchsen	8 Quarterschlangen	3 Pfünder,
	10 Dreiviertelschlangen	6 Pfünder,
	40 Barsen	1½ Pfünder,
	36 Steinbüchsen verschiedener Kaliber.	

Nach dieser Auflistung sind es zusammen 138 Geschütze.

Herbert Kloth, der sich auch auf *Hans Frese* beruft, kommt eigenartigerweise zu anderen Angaben:

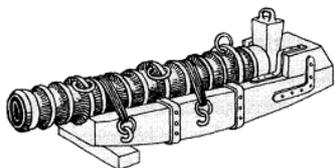
Geschütze I.Grösse	8 Kartaunen	zu 40	Pfund,
	6 Kartaunen	zu 20	Pfund,
	28 grosse Stein-/Hagelbüchsen	zu 10-20	Pfund,
Geschütze II.Grösse	26 Feldschlangen	zu 8, 9, 10	Pfund,
	10 Dreiquarter-Schlangen	zu 5-6	Pfund,
	4 Halbe Schlangen	zu 2-8	Pfund,
	8 Quarter-Schlangen	zu 2-8	Pfund,
Geschütze III.Grösse	10 Kleine Steinbüchsen	zu 3	Pfund,
	40 Barsen	zu unter 2	Pfund.

Damit kommt *Herbert Kloth* auf insgesamt 140 Geschütze (ohne die kleineren Feuerwaffen).

Ein Autor neuerer Zeit (*Dr. Peter Kirsch*) beruft sich auf eine andere nicht genannte Artillerieliste und kommt sogar auf 148 Geschütze. Er hat folgende Aufstellung gegeben (im Originaltext):

„Die Hauptartillerie der ADLER bestand aus:

8 Kartaunen (Bronze) für 10-pfündige Eisenkugeln,
6 Halbkartaunen (Bronze) für 20pfündige Eisenkugeln,
26 Feldschlangen (Bronze) für 8-10pfündige Eisenkugeln,
Weiter befanden sich 28 offenbar alte, geschmiedete Steinbüchsen für Steinkugeln von 10-30 Pfund an Bord - mit dazugehörigen Kammern.



Feldschlange in Blocklafette [B-21]

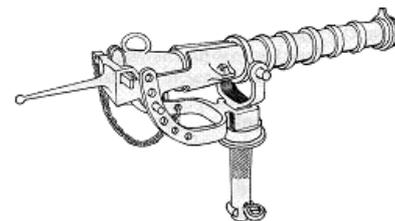
Zur sekundären Bewaffnung der ADLER gehörten:

20 kleine Steinbüchsen für dreipfündige Steinkugeln,
20 Quarterschlangen für fünfpfündige Steinkugeln,
40 Quarterschlangen für einhalbpfündige Steinkugeln.

Diese sekundären Geschütze waren Hinterlader mit den dazugehörigen Kammern.“

Ein anderer Schriftsteller schreibt von nur 122 Geschützen^[89] und wiederum ein anderer dagegen sogar von 180 Artillerierohren verschiedener Kaliber^[90].

Bei den grösseren Geschützen (z.B. Kartaunen) handelte es sich wahrscheinlich um welche, die auf hölzernen Lafetten ruhten. Gesichert scheint, dass die grossen Lafetten bei der ADLER VON LÜBECK schon mit 4 Rädern ausgestattet waren und diese Geschütze bereits seitliche Schildzapfen zur Höhenverstellung (seit Mitte des 15.Jahrhunderts nachgewiesen) besaßen.

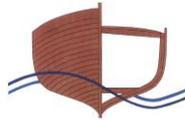


Drehbasse [B-22]

Für die Bedienung der verschiedenen Geschütze, deren Reichweite maximal wenige hundert Meter betrug, waren damals 3-12 Mann pro Geschütz erforderlich, die - je nach Kaliber - bis zu 15 Minuten pro Ladevorgang benötigten, ja, bei den ganz grossen Kalibern waren sogar nur 2 Schüsse innerhalb einer Stunde möglich!

An Gerätschaften für die Geschütze waren u.a. bestimmt vorhanden:

Ladestock	(zum Reinigen des inneren Rohres und zum Verstopfen des Geschosses),
Luntstock	(zum Zünden der Pulverladung),
Eimer mit Wasser	(zum Löschen, bzw. Kühlen der Geschütze in Gefechtssituationen),
Pulverfass	(Vorrat im Gefecht),
Eimer mit Sand	(zur Erhöhung der Rutschfestigkeit im Gefecht),
Geschosse	(die Eisen- und Steinkugeln befanden üblicherweise sich in einem Korb oder Tauring).



Die ADLER VON LÜBECK in ihren einzelnen Bereichen (13)

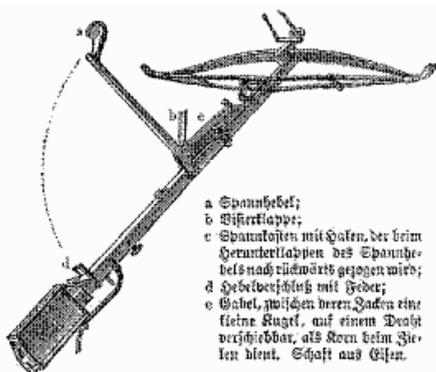
Nach Peter van der Horst sind an Munition auf der ADLER VON LÜBECK an Bord gewesen:

16.000	grosse und kleine eiserne Kugeln (<i>Herbert Kloth</i> nennt nur die Zahl von 6.000),
300	Feuerkugeln (<i>Herbert Kloth</i> spricht von „Kugelstangen“ und „Kettenkugeln“),
1.000	Steinkugeln,
12 t	Schrot (und Hagel) (<i>Herbert Kloth</i> nennt nur 1 Last für diese Art von Geschossen),
60 Ztr.	Pulver („Schlangenspulver“ für grosse und „Rohrpulver“ für kleinere Geschütze ^[91]).

Die Bezeichnungen der Geschütze richtete sich damals häufig nach Tieren u.ä., so z.B.:

Basilisk	= wahrscheinlich sind daraus die Bezeichnungen auch für „Barse“ und „Basse“ entstanden,
Falke	= Falkonet,
Schlange	= Serpentine (siehe auch „Anlage 3“).

Weitere Utensilien, die mit grosser Wahrscheinlichkeit zur Bewaffnung der ADLER VON LÜBECK (bzw. der Schiffe in der zweiten Hälfte des 16.Jahrhunderts) gehörten, waren beispielsweise (Zahlen nach *Herbert Kloth*):



Balfeiter oder Schnäpper aus dem 19. Jahrh. mit Stahlbogen und Doppelfeder (Germanisches Museum in Nürnberg).

Armbrust aus dem 16.Jahrhundert [B-24]

Pfeile und (Lang-)Bögen, Armbrüste, Rohre (40 lange Rohre), Haken (46 lange Haken), Spiesse (100 ganze + 100 halbe + 100 Knebelspiesse), Hieb- und Stichwaffen (Schwert, Degen, Messer u.ä.).

Ausserdem wurden für ein Gefecht - und sicherlich somit auch bei der ADLER VON LÜBECK - vorgehalten:

Draken (auch: „Enter-Dragen“; kleines ankerähnliches Metallteil am Bugspritz mit vier Flunken, das zum Festhalten des gegnerischen Schiffes diente, wenn man mit dem Bug rammend quer auf die Kuhl des Gegners fuhr und dann diesen an Eisenketten befestigten Draken von der eigenen hoch aufragenden Galion fallen liess; siehe Bild „B-49“),

Enterhaken (mehrfach vorhanden; wurden geworfen, um ein gegnerisches Schiff festzuhalten).

An den Enden/den Nocken der unteren Rahen von Fock- und Grossmast (nach einigen Abbildungen auch an den darüberliegenden Rahen) und am oberen Ende der Besanrute (oder an beiden Ruten) befanden sich bei der ADLER VON LÜBECK sichelartige und scharf geschliffene Metallteile (Messer) montiert, sogenannte „Scherhaken“, mit denen die Takelage des Gegners im Vorbeifahren beschädigt werden sollte.^[92]



Rumpf-Modell der ADLER VON LÜBECK eines Modellbauers; 1:100 [B-25]

Im Bereich der Geschütze kamen übrigens seit dem 16.Jahrhundert - was nicht so bekannt ist - sehr viele Erfindungen aus Deutschland. In der Verwendung dieser auf Schiffen hinkten die Deutschen jedoch anderen Nationen in der Entwicklung etwas nach.

**Die ADLER VON LÜBECK in ihren einzelnen Bereichen (14)**

Das Modell der Firma *Graupner* sah nach *Karl-Heinz Marquardt*^[93] - abweichend von allen anderen (!) - folgende Bewaffnung vor (z.B. 1.D = unterstes Deck auf dem sich Geschütze befanden), wobei diese Geschütze im Beschlagsatz nicht aus Metall, sondern zumeist aus vergoldetem Plastik (!) bestanden:

1.D Seite	grosse Deckelpforte	= 2 x	6 grosse Geschütze	(~__ Pfünder),
1.D Seite	grosse Deckelpforte	= 2 x	6 Kammerbüchsen	(~__ Pfünder),
1.D Achterkastell	grosse Deckelpforte/hinten	= 2 x	1 grosses Geschütz	(~__ Pfünder),
2.D Seite	kleine Deckelpforte	= 2 x	8 mittlere Geschütze	(~__ Pfünder),
2.D Seite	kleine Deckelpforte	= 2 x	3 Kammerbüchsen	(~__ Pfünder),
2.D Achterkastell	kleine Deckelpforte/hinten	= 2 x	1 mittleres Geschütz	(~__ Pfünder);
3.D Achterkastell	Luke	= 2 x	5 Drehbassen	(~__ Pfünder),
3.D Achterkastell	Luke	= 2 x	2 mittlere Geschütze	(~__ Pfünder),
3.D Achterkastell	Luke	= 2 x	1 Kammerbüchse	(~__ Pfünder),
3.D Achterkastell	Loch	= 2 x	9 Steinschlossgewehre	(~__ Pfünder),
3.D Kuhl	an Deck	= 2 x	4 Kammerbüchsen	(~__ Pfünder),
3.D Kuhl	an Deck	= 2 x	3 mittlere Geschütze	(~__ Pfünder),
3.D Kuhl/Achterkastell	(innen)	= 2 x	4 Kammerbüchsen	(~__ Pfünder),
3.D Kuhl/Vorderkastell	(innen)	= 2 x	5 Kammerbüchsen	(~__ Pfünder),
3.D Vorderkastell	Luke	= 2 x	3 Drehbassen	(~__ Pfünder),
3.D Vorderkastell	Loch	= 2 x	4 Steinschlossgewehre	(~__ Pfünder);
4.D Achterkastell	Rundluke	= 2 x	3 Drehbassen	(~__ Pfünder),
4.D Achterkastell	Loch	= 2 x	11 Steinschlossgewehre	(~__ Pfünder),
4.D Kuhl/Achterkastell	Rundluke/innen	= 2 x	1 Kammerbüchse	(~__ Pfünder),
4.D Kuhl/Vorderkastell	Rundluke/innen	= 2 x	1 Kammerbüchse	(~__ Pfünder),
4.D Vorderkastell	Loch	= 2 x	4 Steinschlossgewehre	(~__ Pfünder),
4.D Vorderkastell	Rundluke/vorn	= 2 x	1 Kammerbüchse	(~__ Pfünder).

Insgesamt also:

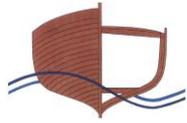
2 x 7	=	14 grosse Geschütze	(~__ Pfünder),
2 x 14	=	28 mittlere Geschütze	(~__ Pfünder),
2 x 26	=	52 Kammerbüchsen	(~__ Pfünder),
2 x 11	=	22 Drehbassen	(~__ Pfünder) >> Summe: 116
und			
2 x 28	=	56 Steinschlossgewehre	(~__ Pfünder) >> Summe: 56.

Somit ergab diese Aufstellung nach *Karl-Heinz Marquardt* insgesamt sogar 172 Geschütze!

Allerdings muss dabei und auch bei allen anderen unterschiedlichen Aufstellungen zu den Geschützen die Frage gestellt werden, was die einzelnen Autoren als „Geschütz“ bezeichnet haben! Wenn ebenfalls diejenigen kleineren Waffen, die - nach dem *Graupner*-Modell - aus kleinen runden Pforten zielten, als Geschütze bezeichnet werden würden, dann ergibt sich sogar eine Zahl von mindestens 194 Geschützen oder Feuerwaffen! Die Verteilung wäre dann: Deck 1: 2x12; Deck 2: 2x11; Deck 3: 2x30; Deck 4: 2x20; Back/vorn: 2; Kuhl/Back: 10; Kuhl/achtern: 12; Heck: 4; zuzüglich der Geschütze auf der Schanz und in den Marsen: wenigstens 20).

Anmerkung 3:

In der „Anlage 3“ finden Sie eine Aufstellung damals gebräuchlicher Geschütze und Feuerwaffen.



Die ADLER VON LÜBECK in ihren einzelnen Bereichen (15)

Die farbliche und sonstige dekorative Gestaltung der ADLER VON LÜBECK

Um die Mitte des 16. Jahrhunderts waren die Schiffe noch nicht so reichlich mit Farben oder Figuren ausgestattet, denn diese Segler waren primär zweckbestimmt und (haltbare) Farben waren damals zudem teuer. Allerdings muss gesagt werden, dass die ADLER VON LÜBECK besonders schlicht gestaltet war. – Zum Thema „Die Entwicklung von Anstrichmitteln“, bzw. „Schiffsanstriche im Spiegel der Zeit“ finden Sie in der Website www.classic-forum.org weitergehende interessante Informationen, die ich ebenfalls erarbeitet habe!

Der Unterwasserbereich von Schiffen jener Zeit hatte eine tiefbraune bis schwarze Farbe, da dort Anstriche auf Teerbasis (Holzkohlenteer) Verwendung fanden, wie auch Hölzer allgemein geteert oder „gepicht“ (mit Pech bestrichen) wurden. Dieser dunkle Unterwasseranstrich zog sich bis zum untersten Barkholz hin. Darüber war die Holzbeplankung im Holzton gehalten und ggf. mit Ölen oder einer Lösung aus Wachs in Terpentin geschützt, bzw. dass zumeist verwendete Eichenholz (besonders Decks und Rundhölzer) benötigte keinen Anstrich. (Modelle mit einem weissen Unterwasseranstrich im 16. Jahrhundert sind also vollkommen unrealistisch. Erst im darauffolgenden Jahrhundert wurde für diesen Bereich auch Bleiweiss verwendet, was wiederum durch Beimischungen und den anschliessenden Bewuchs nur einen schmutzig-weißen Farbton und nie einen rein-weißen Anstrich ergab.)

Bei der ADLER VON LÜBECK hatten die Seiten am Heck im geklinkerten Bereich einen waagrecht wechselnden Anstrich in den Farben der Stadt Lübeck: Rot und Weiss. Ebenfalls war das Vorderteil des Schiffes von der Back bis zur Vorderkante der Galion seitlich waagrecht in wechselnden Streifen rot-weiss angemalt. Die Anzahl der Streifen ist in beiden Fällen jedoch nicht gesichert und weicht in den verschiedenen Darstellungen und Modellen sehr voneinander ab.



Wappen mit den
Farben Lübecks
[B-26a]

An den oberen Seiten der Back und des Achterschiffes befanden sich an der Aussenseite der Schanz bei allen Darstellungen im Wechsel befindliche Wappenschilder: Wappen in rot/weiss und Wappen mit schwarzem doppelköpfigen Adler (in Lübeck seit etwa 1369 verwendet) auf goldenem Grund, wobei das Wappen in rot/weiss manchmal waagrecht und manchmal diagonal getrennt dargestellt wird (allerdings zeigen Bilder in der damaligen Zeit häufig eine diagonale Trennung, obwohl die waage-rechte wahrscheinlicher ist). Die Anzahl oder genaue Anordnung/Anzahl der Schilder ist aber nicht gesichert. Nach einigen Darstellungen befanden sich ebenfalls zwei Wappen an der hintersten,



Wappen mit dem
Doppeladler
[B-26b]

obersten Schanz des Heckes und auf dem Pinnenkopf oberhalb des Ruderblattes (Adler-Wappen) der Ruderanlage. Einige Modelle zeigen manchmal solche Wappen auch an anderen Stellen des Schiffskörpers. (Die beiden obigen Wappen sind dem Modell von *Graupner* entnommen.)

An den Marsen sind diese Wappen (nach hinten gerichtet) im Wechsel auf einem aufgesetzten rund montierten Brett gewesen (den Grund für das Anbringen dieser Erhöhungen ist bisher noch nicht geklärt). Die jeweilige genaue Anzahl von Wappen ist allerdings nicht bekannt.

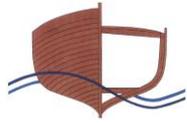
Das Vorderteil der Galion wurde fasstes Adler-Wappen geziert. Der *Reinhardt*: „.....da beyde gulden Schilde, biz hinter ins Galerie der allerdings, dass die Galion spitz nur eine erhabene Rose vorhanden



Vorderteil der Galion [B-27]

durch ein von zwei goldenen Engeln einge-Chronist *Detlef Dreyer* schrieb dazu nach *Karl Engel*, die den ‚Adler‘ trugen, im gulden Koyen.“ – *Peter van der Horst* äussert zulaufend gewesen und vorne seitlich jeweils gewesen sein soll^[94].

An den Seiten der Kuhl soll sich - so auf einigen Darstellungen zu sehen - oberhalb einer etwa 2 Fuss hohen Brüstung jeweils ein weisses (nach *Karl Reinhardt*, Seite 328: rotes) Tuch über die Länge der Kuhl befunden haben, auf der die Wappen im Wechsel aufgebracht waren. Gedient haben soll dieses schwere Tuch zum optischen Abdecken für den Gegner dessen, was in der Kuhl vor sich ging. Eine andere Begründung ist, dass damit leichte Geschosse abgefangen werden sollten^[95]. In einigen Unterlagen soll sich dieses Tuch oberhalb der Geschütze befunden haben, in anderen soll es für die Geschütze Ausschnitte im unteren Bereich des Tuches gegeben haben. Andere Quellen schreiben wiederum, dass bei einem Gefecht das Tuch komplett entfernt worden sei. Also gibt es dazu keine klaren



Die *ADLER VON LÜBECK* in ihren einzelnen Bereichen (16)

Aussagen zur *ADLER VON LÜBECK*. – Später sind diese Tücher zu Netzen (sogenannte „Finkennetze“) aus Metalldrähten (z.B. Eisen) und dann aus Tauwerk geworden, die an einem Mastakel aufgehängt waren (gut auf der Abbildung „B-63“ zu sehen). – Diese Schutzvorrichtungen auf Schiffen des 15. und 16. Jahrhunderts waren nach *Karl Reinhardt* zu der Zeit, als die *ADLER VON LÜBECK* gebaut worden ist, bereits im Verschwinden begriffen. *Peter Holz* spricht auf Seite 128 seines Buches dagegen davon, dass solche Netze erst ab dem 18. Jahrhundert Verwendung fanden.

Die sonstige Bemalung kann auch nicht als gesichert angesehen werden. So soll über der Heckgalerie in den Gefachen eine rot-weiße Bemalung vorhanden gewesen sein und ebenfalls sollen die Marsen in dieser Farbkombination streifenförmig gestrichen sein. Es gibt jedoch verschiedene Modelle und Darstellungen, welche die Farben von Lübeck (rot-weiß) wiederum ganz anders positionieren.

Als sicher kann dagegen angesehen werden, dass die Innenseiten der Brüstungen (des Schanzkleides) und die der Deckel von Geschützporten innen in einem Scharlachrot gehalten waren, was in jener Zeit und danach durchaus üblich war.



Hanseatenwimpel [B-28]

Weiter kann davon ausgegangen werden, dass die *ADLER VON LÜBECK* über eine



Symbol der Hanse [B-29]

reiche Anzahl von grossen bis sehr grossen Flaggen, Standern, Wimpeln und Flammen verfügte. – Die Flagge der Hanse war ein schwarzes Kreuz auf weissem Grund (das Wappen der Hansestadt Danzig besteht übrigens aus 2 solcher Kreuze übereinander auf weissem Hintergrund), die am Besanmast geführt wurde, während die Flaggen der Heimatstadt eines Schiffes, also in diesem Falle Lübeck, an der Spitze der vorderen Masten gesetzt waren. – Ob die *ADLER VON LÜBECK* am Heck überhaupt eine grosse Flagge an einem Flaggenstock führte, ist nicht gesichert, wenn auch am Heck auf den beiden alten Gemälden^[96] eine solche zu sehen ist.



Beispiel einer lübecker Flamme [B-30]

Allerdings gab es auch eine Flaggenordnung (Bestandteil der damaligen „Trolle'schen Ordnung“^[97]), die für Gefechts-situationen Anwendung fand, die besagte, dass das

Admiralsschiff eine Flagge am Grossmast und das Schiff des Unteradmirales diese am Fockmast führen durfte. Erst mit dem Angriff konnten dann auch alle anderen Schiffe ihre Flaggen usw. setzen.

Die Farbe der Segel war zumeist in einem (hellen) Branton gehalten, was an der Imprägnierung in jener Zeit lag, die z.B. mit Teerölen vollzogen wurde. Modelle mit weissen Segeln entsprechen also nicht der damaligen Wirklichkeit. Dieses Imprägnieren galt auch für das stehende und laufende Gut. – Auf einigen Darstellungen der *ADLER VON LÜBECK* ist auf dem Fockmars-Segel ein grosses Wappen zu sehen. Dieses ist aber nicht als sicher anzusehen, was die Realität der damaligen *ADLER VON LÜBECK* betrifft.



Kreuz an der Mastspitze [B-31]

An den Spitzen von Fock-, Gross- und Besanmast trug die *ADLER VON LÜBECK* jeweils goldfarbene Kreuze (sogenannte „Jerusalemskreuze“). Zumindest auf zwei alten Gemälden^[98] sind diese an Fock- und Grossmast zu sehen.



Die *ADLER VON LÜBECK* in ihren einzelnen Bereichen (17)

Die sonstigen Baulichkeiten und Ausrüstungen

Über die sonstigen Baulichkeiten und Ausrüstungsteilen der *ADLER VON LÜBECK* sind noch kaum/keine Unterlagen vorhanden, so dass man sich an den z.T. spärlichen Informationen der Schiffe jener Zeit orientieren muss.

Ein **Spill** hat sich üblicherweise bei derartigen Schiffen in der Kuhl befunden und dort zumeist vor der Back. Ein Spill im 16. Jahrhundert hatte die Löcher für die Spaken, mit denen das Spill gedreht wurde, in 2-3 Höhen angeordnet, was bei den Bauzeichnungen von *Karl-Heinz Marquardt* fälschlicherweise nicht der Fall war (dort nur in einer Höhe). Diese Spaken befanden sich bei Nichtgebrauch normalerweise an der Wand der Back befestigt. – Wenigstens ein weiterer Spill - so vergleichbare Unterlagen jener Zeit - befand sich zumeist auf der Galion oder unter Deck im Bereich der Back, um den Anker zu heben, was aber bei der *ADLER VON LÜBECK* nirgends dargestellt ist.

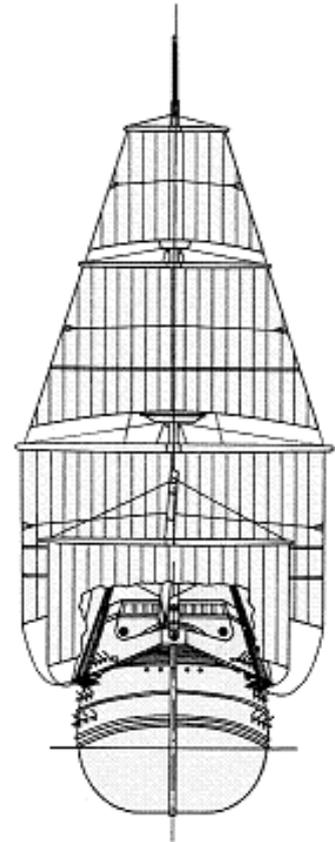
Was die **Pumpe(-n)** betrifft, so gibt es Darstellungen von Schiffen aus damaliger Zeit, dass eine solche per Hand betriebene Pumpe sich etwas seitlich von der Mitte am Grossmast in der Kuhl befunden haben soll. Andere Quellen sprechen davon, dass es Pumpen nur unter Deck gegeben haben soll und zwar auf dem untersten Deck oberhalb der Wasserlinie, wo das Wasser dann über z.B. Lederschläuche nach aussen geführt wurde. Zur *ADLER VON LÜBECK* gibt es darüber keine näheren Auskünfte oder Darstellungen. Insgesamt dürften es bei der Grösse dieses Schiffes wenigstens 2-4 derartige Pumpen gewesen sein.

Die offene **Reling** bei den Kastellen der *ADLER VON LÜBECK* zur Kuhl hin bestand aus viereckigen senkrechten Hölzern und noch nicht aus runden (oder gar gedrechselten), wie es zu der Zeit schon im Mittelmeer üblich war. Eine solche Reling war im Norden des 16. Jahrhunderts noch äusserst einfach strukturiert.

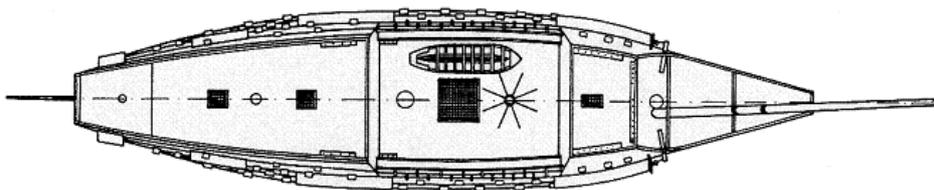
Über **Speigatten** bei der *ADLER VON LÜBECK* gibt es keine Auskunft. Es ist aber als sicher anzunehmen, dass auch dieses Schiff an Deck über diese Möglichkeit des „automatischen“ Wasserabflusses verfügte.

Beiboote waren im 16. Jahrhundert nicht als Rettungsboote gedacht, sondern dienten z.B. dem Kapitän zu Fahrten an Land oder zu anderen Schiffen („Admiralspinasse“, „Admiralsgig“). Oftmals führten solche grossen Segelschiffe ein grosses („Pinasse“, z.B. auch zum Ausbringen des Ankers) und ein kleineres Beiboot („Gig“) mit sich. Das kleinere Boot wurde unterwegs meistens in der Kuhl gelagert, während das grosse hinterher geschleppt wurde. Was die *ADLER VON LÜBECK* betrifft, so gibt es zahlreiche Darstellungen, die ein grösseres Beiboot auf der Grating (bzw. an deren Rand) in der Kuhl zeigen (fast komplett zwischen Grossmast und Vorderkastell). Ein derartig dort plaziertes grosses Boot würde aber die Bedienung des Spills unmöglich machen, da letztlich die Länge der Spaken den notwendigen Raum für die Drehung beschreibt. Demzufolge kann sich in der Kuhl nur die Gig befunden haben. – Zwei ältere Abbildungen (z.B. „B-05“, „B-06“) zeigen am Heck des Schiffes ein Segelboot, bei dem es sich nach der Grösse zu urteilen, um die Pinasse handeln könnte. Nach dem Chronisten *Detlef Dreyer*

soll das grosse Boot jedenfalls 10 Last gross gewesen sein und somit 400 Zentner getragen haben. Nach *Karl Reinhardt* war die Pinasse etwa 14,50 m lang.



Rekonstruierte Bauzeichnungen
der *ADLER VON LÜBECK*
von vorn (um 1984) [B-32a]

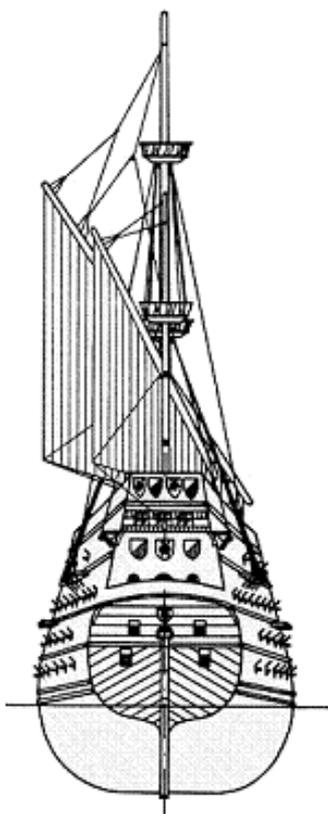


Rekonstruierte Bauzeichnungen der *ADLER VON LÜBECK* von oben (um 1984) [B-32b]



Die *ADLER VON LÜBECK* in ihren einzelnen Bereichen (18)

Bei dem **Ruder** der *ADLER VON LÜBECK* ist anzumerken, dass - nach *Karl Reinhardt* - bis in das 17. Jahrhundert hinein die Pinne den oberen Schaft des Ruders umfasste und die Pinne noch nicht durch den Schaft hindurch ging. Das Ruderblatt war üblicherweise mit Tauen am Heck des Schiffes gesichert.



Rekonstruierte Bauzeichnungen
der *ADLER VON LÜBECK* von achtern
(um 1984) [B-32c]

Es ist anzunehmen, dass bei der *ADLER VON LÜBECK* an ihren äusseren Bordwänden - wie es üblich war - **Reservespiere** und **-rahen** befestigt waren (was bei Darstellungen der *ADLER VON LÜBECK* gar nicht und bei Modellen überhaupt sehr selten zu sehen ist).

Beim **Sprietbaumwiderlager** scheiden sich ebenfalls die Geister, denn eine solche weitere Stütze für den Sprietbaum ist von damaligen Schiffen nicht bekannt, wird aber von *Karl-Heinz Marquardt* für den Bau des *Graupner*-Modelles aufgeführt. Es handelt sich dabei um ein in der Mitte nach oben gebogenes Holz, das innerhalb der Galion von Steuerbord nach Backbord reicht und vor dem normalen Auflager eine weitere Stütze bietet.

Als **Klampen** auf dem lübecker Schiff, um Taue daran zu fixieren, waren sicherlich etliche vorhanden. Auch ist davon auszugehen, dass sich viele **Belegnägel** in entsprechenden Gestellen (z.B. Nagelbänken) befunden haben.

Bei der *ADLER VON LÜBECK* ist nicht bekannt, ob am Heck eine **Laterne** (oder 2) vorhanden war. Nach den Angaben vergleichbarer Schiffe des 16. Jahrhunderts ist anzunehmen, dass am Heck der *ADLER VON LÜBECK*, dem damals führenden Schiff der Lübecker, wenigstens eine Laterne in der Mitte der obersten Schanz vorhanden gewesen ist (nach *Herbert Kloth*, Seite 367, soll die *ADLER VON LÜBECK* als Admiralschiff für und während des „Nordischen Krieges“ sogar 2 geschlossenen mit Kerzen versehene Laternen gehabt haben; ebenso waren nach den „Tolle’schen Artikeln“ zwei übereinander befindliche Laternen vorgesehen). Eine solche Laterne hatte aber nicht die Funktion einer heutigen Positionslampe, sondern diente der Signalgebung.

Das Achterschiff hatte einen **Spiegel**, der in den unterschiedlichen Darstellungen im Unterspiegel mal waagerechte Plankengänge, mal eine diagonale Beplankung zeigt. Auch zu diesem Punkt gibt es bisher keine Klarheit.

Die *ADLER VON LÜBECK* besass nur eine achterliche offene **Galerie** und keine (üblicherweise geschlossene) **Seitentaschen**, wie es in der

nachfolgenden Zeit besonders bei Linienschiffen üblich wurde.

Obwohl auf vielen Darstellungen und auch bei *Karl-Heinz Marquardt* zu finden, ist der in der Kuhl an Backbord und Steuerbord befindliche **Wehrgang** nicht gesichert, der zudem keinen Zugang zur Back oder zum Achterkastell besitzt, sondern nur seitliche Treppen zum Deck der Kuhl hin. Sinnvoller wäre eigentlich ein mittlerer Wehrgang, der aber nirgends auf Bildern zu sehen ist. Nicht auszuschliessen ist, dass die *ADLER VON LÜBECK* gar keine Wehrgänge hatte.

Die *ADLER VON LÜBECK* besass zur Kuhl hin noch keine **äusseren Treppenstufen** an den seitlichen Bordwänden. Derartige kamen erst mit den grösseren Linienschiffen im nächsten Jahrhundert auf. – Ansonsten waren die **inneren Treppen** einfach gestaltet und besaßen keine Geländer.



Blick auf das Heck
und die Ruderanlage [B-09h]

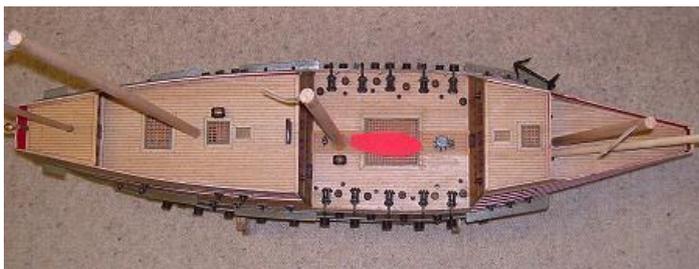


Die *ADLER VON LÜBECK* in ihren einzelnen Bereichen (19)

Fender, also senkrechte etwas vorstehende Balken an den Aussenplanken zwischen den Barkhölzern, die dem Schutz der äusseren Planken dienen, hatte die *ADLER VON LÜBECK* nach allem Anschein nicht (mehr). Fender aus Holz, Tauwerk o.ä. dürften dagegen wohl an Bord gewesen sein.

Als **Ballast** führte die *ADLER VON LÜBECK* in erster Linie Steine mit sich, die unterhalb des untersten Deckes gelagert wurden. Diese Steine sicherte man gegen Verrutschen und ersetzte sie ggf. durch Ladung, Pulver, Munition, Verpflegung usw., wobei allerdings die Stabilität des Schiffes unterwegs durch den Verbrauch entscheidend gemindert werden konnte, wenn denn kein entsprechender Ersatz (z.B. gefüllte Wasserfässer) zu beschaffen war.

In den Decks eingelassene **Grätings** waren bei Schiffen normal und dienten der Be- und Entlüftung (gerade bei Gefechten) und der Belichtung. Bei dem Bauplan von *Karl-Heinz Marquardt* ist nur eine grosse Grating in der Kuhl vorhanden (also auch keine für den Mann am Kolderstock!). Üblich wären abnehmbare Grätings auf der Back, in der Kuhl und wenigstens 1x auf dem Achterkastell, die teilweise auch als Ladeluken zu verstehen sind, denn schliesslich mussten Möglichkeiten vorhanden sein, um Geschütze, Lafetten, Munition usw. in die unteren Decks zu transportieren. – Das völlig zu restaurierende *Graupner*-Modell des Autors sollte nach der Fertigstellung über folgende Grätings verfügen (umgerechnet; die angegebenen Grössen sind allerdings nur Vermutungen und müssen mit der Realität nicht übereinstimmen):



Blick auf das Deck der *ADLER VON LÜBECK* mit den Grätings [B-09i]

Back	=	~1,70 x 2,00 m,
Kuhl	=	~4,60 x 5,20 m,
Achterkastell (zur Kuhl hin)	=	~2,15 x 2,00 m,
Achterkastell (für den Steuermann)	=	~2,35 x 2,90 m.

Genauere Angaben für den Nachbau der *ADLER VON LÜBECK* sind von zeitgleichen Schiffen zu entnehmen, da auf allen bisherigen Darstellungen nichts Näheres darüber zu erkennen ist.

Was die **Anker** betrifft, so schreibt *Peter van der Horst*, dass 4 Anker an Bord gewesen sein sollen und zwar mit folgenden Gewichten:

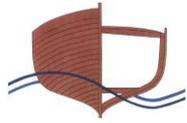
1. Anker („Pflichtanker“)	=	17 Schiffpfund	(~5.100 Pfund = ~2,05 t),
2. Anker	=	15 Schiffpfund	(~4.500 Pfund = ~2,25 t),
3. Anker	=	14 Schiffpfund	(~4.200 Pfund = ~2,10 t),
4. Anker	=	12 Schiffpfund + 2 Lisspfund	(~3.630 Pfund = ~1,81 t).

Bei Modellen der *ADLER VON LÜBECK* sind dagegen zumeist 2 gleiche oder 2x2 jeweils unterschiedlich grosse Anker dargestellt (der Beschlagsatz zum *Graupner*-Modell erhielt sogar nur 4 identische Plastik-Anker). Auch weitere kleinere Anker werden sich wahrscheinlich an Bord befunden haben. – **Ankerbojen** waren mit Sicherheit ebenfalls an Bord.

Wenigstens der grosse Anker besass - wie damals nicht unüblich - mit Sicherheit als Vorlauf eine **Kette**, während die anderen nur mit einem Tau zum Schiff hin verbunden waren^[99]. – Die Anker der *ADLER VON LÜBECK* wurden normalerweise über einen Kranbalken, den aus dem Vorschiff seitlich ragenden beidseitigen Kattbalken, und durch das Spill aus dem Wasser gehoben.

Für das **Glockengestell** betrifft, so ist nicht sicher, ob die *ADLER VON LÜBECK* an Deck ein derartiges Gestell hatte. Es ist aber davon auszugehen, dass - entsprechend vergleichbarer Schiffe - auch die *ADLER VON LÜBECK* eine Glocke in einem entsprechenden Gestell an anderer Stelle (zumeist im Heckbereich) besass; dieses könnte sich unter Deck im Achterschiff befunden haben. Ab etwa 1600 war die Position einer Schiffsglocke mit ihrem Glockenhaus sehr häufig die Back. Ein solches Gestell war zumeist einfach gehalten (und erst im 17. Jahrhundert reich verziert).

Die **Schiffskombüse** lag nach *Peter Holz* bei Schiffen jener Zeit in erster Linie im Vorderteil des Schiffes (Back) und besass zum Abzug einen Kamin - sofern ein solcher überhaupt installiert war - mit einem damals viereckigen Querschnitt.

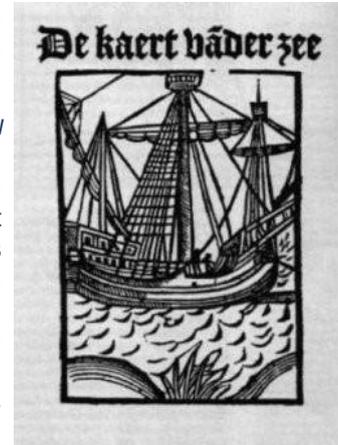


Die ADLER VON LÜBECK in ihren einzelnen Bereichen (20)

Ausrüstung zur Navigation

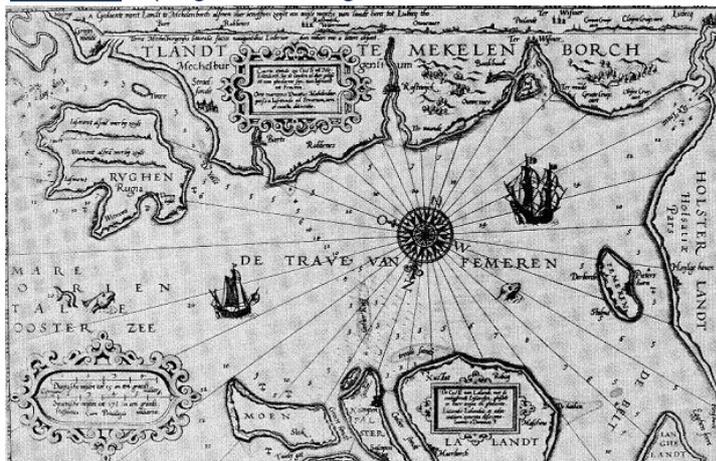
Ein derartiges Schiff hatte mit grosser Sicherheit alle damals bekannten Navigationsausrüstungen an Bord. Dazu gehörten auch verschiedene Stundengläser (3, 1 und ½ Stunde), Lot und die dazugehörigen Lotleinen.

Über das Vorhandensein einer Kompass-Einrichtung auf der ADLER VON LÜBECK (ggf. in einem entsprechenden Gestell) gibt es keine Informationen. Da ein solches Navigationsgerät, welches bereits seit dem 13. Jahrhundert in Europa durchaus gebräuchlich war, grundsätzlich auf Schiffen schon gab, ist zu vermuten, dass auch die ADLER VON LÜBECK über ein solches wichtiges Instrument verfügte. Es könnte sein, dass ein einfach strukturiertes Kompassgehäuse (oder ein sogenanntes zu beleuchtendes „Nachthaus“) sich unter Deck vor dem Steuermann befunden hat, so dass dadurch das wertvolle Navigationsinstrument zudem vor jeglichem Wetter geschützt war. Andererseits sind jedoch solche separaten Gehäuse erst seit Anfang des 17. Jahrhunderts bekannt.



Ältester gedruckter
Navigationsführer (1532) [B-33]

Ebenso werden - neben Zirkeln, Linealen usw. - das jeweils aktuelle „Seebuch“ (Segelanweisungen in Seehandbüchern: Beschreibungen zu



Seekarte der Ostsee zwischen Rügen und Dänemark (1590) [B-34]

Stömungen, Tiefen, zu Häfen und Kursen usw.)^[100] und verschiedene der damals üblicherweise bebilderten Seekarten^[101] in ausreichender Zahl an Bord gewesen sein (die genialen Karten von *Gerhard Mercator* mit ihrer völlig neuen und wegweisenden Projektion kamen 1569 „auf den Markt“; erst 1584-85 gab es ein „vollständiges“ Kartenwerk, welches der niederländische Lotse und Kartograph *Lucas Janszoon Waghenauer* aus Enkhuizen als Atlas unter dem Namen „De Spiegel der Zeevaert“ auflegen liess). – Astrolabium und der bekannte Jakobstab werden sich mit Sicherheit ebenfalls auf der ADLER VON LÜBECK jeweils wenigstens in einem Exemplar befunden haben. Ausserdem

werden weitere bei Fernfahrten notwendigen Informationen vorhanden gewesen sein, die normalerweise unter den Kapitänen einer Stadt auch ausgetauscht wurden.

Zusätzliche Ausstattung

Auf dem Vorschiff, der Galion, befand sich üblicherweise die Latrine für die Mannschaft. Derartige Einrichtungen bestanden aus 2x1 oder 2x2 Sitzflächen etwas ausserhalb der Mittelachse auf der Galion mit einem Loch pro Sitzfläche, wobei das Abflussrohr bis zur Unterkante des Galionsschegs reichte. Bei der grossen Anzahl von (geplanter) Mannschaft ist davon auszugehen, dass es wenigstens 4 Sitzflächen waren. Auf einer der ADLER VON LÜBECK-Darstellung ist diese Einrichtung jedoch bisher nirgends zu sehen gewesen, so dass die Orientierung dazu nach ähnlichen Schiffen erfolgen muss.

Da die Schiffe damals zur Verpflegung für die Offiziere ganz normal auch lebende Tiere an Bord hatten, so ist anzunehmen, dass auch die ADLER VON LÜBECK dafür Ställe an Bord besass. Für Schweine und ähnlich grosses Vieh befanden sich solche Ställe unter Deck, während für Geflügel usw. diese üblicherweise an Deck standen, was aber nirgends dargestellt ist.



Die *ADLER VON LÜBECK* in ihren einzelnen Bereichen (21)

Die Besatzung

Die Besatzung eines Schiffes im Kriegseinsatz (sehr häufig wurden dazu Handelsschiffe umgerüstet) bestand damals in erster Linie aus Nicht-Seeleuten! Das lag daran, dass alle gefechtsmässigen Aufgaben von Soldaten ausgeübt wurden, denn bei einer Enterung - dem (noch) wichtigsten Ziel bei Kämpfen auf See - waren Erfahrungen von Soldaten gefragt. Diese dafür angeheuerten Landsknechte kämpften dann besonders von Vorder- und Achterkastell, wie es ähnlich auf Befestigungen an Land der Fall war, denn eine besondere Technik des Seekriegswesens entwickelte sich in Nordeuropa erst spät in der 2.Hälfte des 16.Jahrhunderts. – Nach allgemeinen Unterlagen sollen für den Kriegsfall sich auf der *ADLER VON LÜBECK* insgesamt 1.000 Mann an Bord befunden haben, wovon nur ca. 350 Seeleute gewesen sein sollen - so zumindest die Planung, denn das Schiff hat sich ja nie in Kampfhandlungen befunden. – *S.E. (Samuel Ernest) Ellacott*^[102] schreibt sogar von 1.050 Mann, davon 650 Soldaten, während *Jochen Brennecke* in seinem Buch „Geschichte der Schifffahrt“ auf Seite 161 bei der *ADLER VON LÜBECK* die eher unwahrscheinliche Zahl von 1.500 Mann als Besatzung nennt.

Peter van der Horst führt bezüglich der gesamten Besatzung dagegen andere Zahlen an:

120	Büchenschützen,
400	Bootsleute,
600	Soldaten,
80	Offiziere/Unteroffiziere, Barbieri, Schreiber, Köche, Jungen u.ä.

Zusammen wären es dann 1.200 Personen.

Herbert Kloth macht zum Thema „Besatzung der *ADLER VON LÜBECK*“ ganz andere, aber dafür detaillierte Angaben^[103]:

Den Oberbefehl über ein Orlogschiff hatte ein „Admiral“ oder „Unteradmiral“. Ihm zur Seite stand ein „Hauptschiffer“, der Seemann war, und ihm oblag die Zuständigkeit für Mannschaft, Schiffsausrüstung, Segelwerk, Küche usw. Diesem waren wiederum bis zu drei „Beischiffer“ und ggf. weitere „Steuerleute“ unterstellt, womit der Offiziersrang abgeschlossen war. – Weiter gab es nach *Herbert Kloth* (insgesamt etwa 20-30 Personen):

- „Hauptbootsleute“ (waren Vorgesetzte für bestimmte Abteilungen, besonders im Segelwerk),
- „Schimman“ (auch: „Schippmann“, „Schniemann“, „Schiffmann“, war u.a. für das Schiffsgerät und die Reinhaltung zuständig),
- „Quartiermeister“ (zuständig für z.B. Wachablösungen, ordnungsgemässes Verhalten der Mannschaft),
- „Konstabler“ (für die Arkolie und alle damit verbundenen Aufgaben zuständig).

Wie sicherlich auch bei der *ADLER VON LÜBECK* und jener Zeit üblich, waren an Bord ausserdem weitere Personen vorhanden, die ebenfalls etwa mit dem Unteroffiziersrang zu vergleichen wären:

- „Geistliche“ (zuständig für das Seelenheil der Besatzung),
- „Proviandmeister“ (hatte für ausreichenden Proviant zu sorgen),
- „Hauptköche“ (stellte die Mahlzeiten zusammen),
- „Sekretäre“/„Schreiber“ (hatten mit allen Verwaltungsaufgaben auf einem Schiff zu tun),
- „Balbere“ (auch: „Bader“; waren für die Heilung und Versorgung von Verwundeten zuständig),
- „Spielleute“ (als Trompeter, Pfeifer oder Trommler waren sie für Signale und im Kampf eingesetzt),
- „Zimmerleute“ (waren für Instandhaltung und Reparatur aller hölzernen Teile an Bord zuständig),
- „Segelmacher“ (hatten für alle Segel Sorge zu tragen).

Die Mannschaft wurde ansonsten gebildet durch die

- Bootsleute oder Matrosen (für seemännische Arbeiten),
- Büchenschützen (Personal für die Geschütze),
- „Trabanten“^[104] und „reitenden Diener“^[105] (einerseits als Leibwache für den Admiral, andererseits als Meldegänge eingesetzt),
- die „Putker“^[106] und „Träger“ (für alle niedrigen Dienste).

Hinzu kamen

- „Arkolieknechte“ (für die Artillerie),
- Küchenhelfer, Jungen
- und sonstige Hilfskräfte.

Insgesamt hatte die *ADLER VON LÜBECK* nach den Unterlagen von *Herbert Kloth* im Jahre 1567 an Seeleuten 315 Mann Besatzung und im darauffolgenden Jahr 318 Mann an Bord, wobei sehr wahrscheinlich nur die Zahl derjenigen ausserhalb von direkten Kampfhandlungen gemeint war.



Die ADLER VON LÜBECK in ihren einzelnen Bereichen (22)

Weiter schreibt *Herbert Kloth*, dass nach seinen Recherchen für die lübsche (Kriegs-)Flotte einmal pro Jahr „Landsknechtfähnlein“ angeworben worden seien. Ein solches „Schiffsfähnlein“ umfasste in der Regel etwa 500 Mann. Diese (Schiffs-)Soldaten^[107] bestanden üblicherweise aus:

- „Hauptmann“ (Befehlshaber des Fähnleins, bzw. der Landsknechte in der Flotte überhaupt und dieser war dabei ziemlich unabhängig vom Flottenkommando),
 - „Leutnant“ (Stellvertreter des Hauptmannes),
 - „Fähnrich“ (führte im Kampf die Fahne voran - auch auf Schiffen!),
 - „Profoss“ (auch: „Provost“ oder „Profot“; er hatte auch richterliche und polizeiliche Gewalt und vollzog Strafen),
 - „Feldweibel“ (auch: „Feldweibel“; war für die Ausbildung der Leute im Gefechtsdienst zuständig),
 - „Führer“ (führten Landsknechtabteilungen an und hatten u.a. Verpflegung und Munition zu verteilen),
 - „Weibel“ (siehe „Führer“),
 - „Fourier“ (zuständig für Material und ansonsten wie „Weibel“ oder „Führer“),
 - „Musterschreiber“ (erledigte sämtliche Verwaltungsgeschäfte des Fähnleins),
 - „Pfeifer“ und „Trommler“ (sorgten für Begleitung auf dem Wege zum/vom Schiff und im Gefecht),
 - sonstigen Hilfskräften
- und
- normalen Landsknechten (gemeint sind diese Personen sicherlich nur für Gefechtszustände).



Landsknechte des 16. Jahrhunderts [B-35]

Für die nichtseemännischen Besatzung gibt *Herbert Kloth* bei der *ADLER VON LÜBECK* speziell für das Jahr 1567 insgesamt 350 und für 1568 nur noch 310 Personen an. Damit wären im Gefechtsfalle rund 665 Mann (315+350) an Bord gewesen und die sonst genannten Zahlen von z.T. 1.000 oder mehr können wohl eher als stark übertrieben angesehen werden.

Somit schwankt die Besatzungszahl nach den verschiedenen Unterlagen sehr. Um diesen Punkt zu klären, müssten die ggf. in Archiven vorhandenen Abrechnungs- und Soldbücher gefunden und bearbeitet werden.

Für diese Besatzung der *ADLER VON LÜBECK* schreibt *Peter van der Horst*, der sich auf den in gleicher Zeit lebenden Chronisten *Johann Jacob von Melle* (1713) beruft, hat es pro Tag bei 4 Mahlzeiten folgende Verpflegung gegeben und musste entsprechend an Bord gelagert werden:

7- 9 t	Fleisch,
1 t	Erbsen (in die Graupen),
30-36	Speckseiten (gross und klein),
2 ½ Last	Bier (1 Fass + 1 Tonne für die „Herren“ und 1 Fass für Schiffer und Steuerleute).

An Fischtagen stand danach 1 t „Rottscher“ (auch: „Rotscher“, „Kothscheer“, „Röscher“ > es handelte sich wahrscheinlich um Stockfisch, Klippfisch oder geräucherter Fisch) zur Verfügung. – Da (spätestens) mit dem Jahr 1574 die *ADLER VON LÜBECK* als Kauffahrteischiff fuhr und nach *Peter van der Horst* dadurch nur noch 84 Personen an Bord gewesen sein sollen, konnte die Verpflegung pro Tag auch reduziert werden. So gibt er an dazu folgende Mengen an:

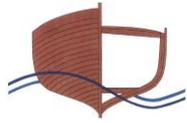
1 ½ t	Fleisch,
2	Schinken,
2	Schulterspeck.

Nach *Johann Jacob von Melle* sollen 25 Köche aktiv gewesen sein, während *Herbert Kloth* auf nur 14-15 kommt. – Insgesamt müssen diese Verpflegungs- und Personalangaben aber eher angezweifelt werden und waren sicherlich geringer.

Die Mannschaft bewohnte die Zwischendecks („Averlopen“), in denen sich u.a. auch die Küche (oder besser nur eine „Kochstelle“) und alle anderen Räume (auch: „Bodden“ genannt; das Schiff soll 6 gehabt haben) befanden, während die Offiziere ihre Unterkünfte auf den obersten Decks hatten (es sollen wenigstens 2 Gemächer gewesen sein)^[108]. Dabei dürften die Räumlichkeiten für den Admiral sich entweder hinter der Galerie oder zwei Etagen oberhalb der Galerie im Poopdeck befunden haben. – Die Mitglieder eines Fähnleins werden sich vermutlich an Deck und in den Geschützdecks aufgehalten und neben den Geschützen geschlafen haben.



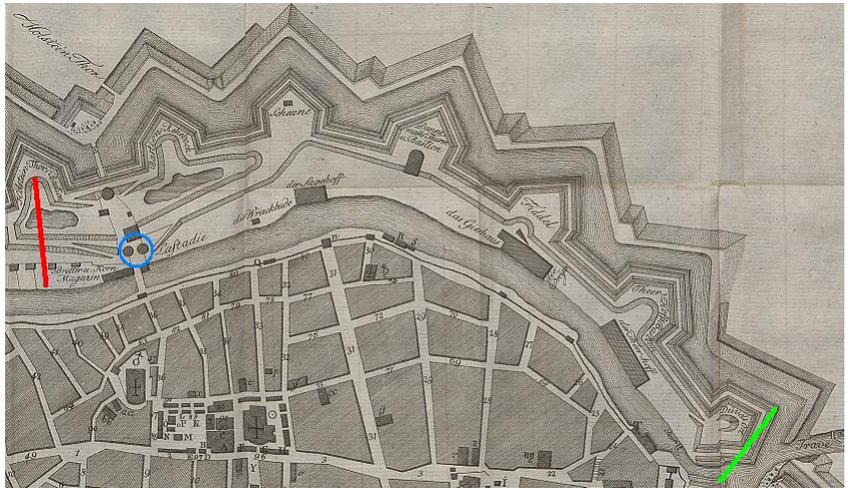
Johann Jacob von Melle [B-36]



Die Lastadie in der Hansestadt Lübeck (1)

In seinem Buch über den Schiffbau in der Hansezeit gibt Prof. Dr. Karl-Friedrich Olechnowitz^[109] eine Vielzahl von Informationen - und gerade über Lübeck sind zum Glück relativ viele Unterlagen über die Lastadie im städtischen Archiv erhalten, so dass dadurch teilweise auch auf den Bau der ADLER VON LÜBECK geschlossen werden kann. Trotz-dem schreibt er:

„Es gibt kaum ein Gebiet in der hansischen Geschichte, wo wir so im Dunkeln tappen, auf bloße, ungefähre Schätzungen angewiesen sind, wie über den Umfang des Schiffbaus der Hansestädte“.



Lastadie zwischen etwa Holstentor und „Düvels Ort“ [B-37]

Der Werftplatz der Hansestadt Lübeck befand sich im 16. Jahrhundert auf der der heutigen Altstadt vorgelegerten Wallhalbinsel. Diese fast den gesamten Westteil der Altstadt vorgelagerte künstliche Insel mit seinem Holstentor (blauer Kreis auf dem Bild „B-37“) war geschaffen worden^[110], um die Stadt Lübeck besser vor Angriffen zu schützen und wurde im 17. Jahrhundert Bestandteil einer wesentlich stärkeren Befestigung, die die gesamte heutige Altstadt umfasste. Durch diese Insel ergaben sich verschiedene Häfen mit unterschiedlicher Nutzung^[111], die bis in das letzte Jahrhundert so verwendet wurden. – Die gesamte Lastadie mit allen Nebenbauten befand sich allerdings zwischen dem Holstentor (roter Balken) und der Spitze der Wallhalbinsel (grüner Balken). Wie jede grössere Hafenstadt hatte Lübeck eine Lastadie auf der nicht nur Schiffe gebaut wurden, sondern dieser Ort diente u.a. auch zur Lagerung aller für Schiffe erforderlichen Gegenstände und von Waren.



Die „Dröge“ auf der lübecker Lastadie (um 1870) [B-38]

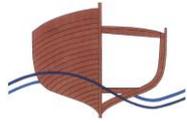
Eine Lastadie (1548 erstmalig für Lübeck als „Lastaye“ urkundlich nachgewiesen), auf der sich auch in Lübeck mehrere Werkstätten befanden^[112], war üblicherweise nur ein umzäunter Platz, auf dem sich auch die verschiedenen zum Trocknen aufgestapelten Hölzer^[113], einige Buden oder feste Gebäude und die Gerätschaften befanden. Erforderlich war natürlich auch eine Schräge zum Ufer hin, um ein fertiges Schiff auf Rollen oder über vorbereitete Gleitflächen in das Wasser bringen zu können. – Das gesamte Areal eines solchen Schiffbauplatzes gehörte normalerweise der Stadt und die verschiedenen dort arbeitenden Meister mussten eine Pacht („grundhure“, „grundheuer“ oder auch „grundthauer“ genannt) zahlen (in Lübeck seit 1421 nachgewiesen).

In irgendeiner Form waren auch alle entsprechenden sonstigen Handwerker einer Stadt im Rahmen von Zünften (in Lübeck teilweise auch als „Compagnien“ bezeichnet) in den Schiffbau eingebunden^[114]. – Wer den dabei in Lübeck wichtigsten Beruf, den eines Schiffszimmermannes, erlernen wollte, musste nach 3 Jahren als Lehrknecht wenigstens eine Rah, einen Mast und ein Ruder herstellen können^[115] (erst 1642 wurde auch ein Spantenriss gefordert).

Das erforderliche Holz (in erster Linie Eichen, aber auch Fichten, Kiefern und ggf. Ulmen) kam in Lübeck aus den eigenen Ratswäldern, während andere Städte in Nordeuropa



Das „Giesshaus“ auf der lübecker Lastadie (um 1884) [B-39]



Die Lastadie in der Hansestadt Lübeck (2)



Schiffswerft auf der lübecker Lastadie (um 1870) [B-40]

die Stämme zu schlagen sind und wie danach zu verfahren ist, gibt *Prof. Dr. Karl-Friedrich Olechnowitz* sehr detailliert Auskunft und verweist auf eine Fülle



Metallgestell zum „Steamen“ von Hölzern [B-41]

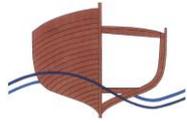
Holzteil in heissem Zustand direkt an der zu verbauenden Position verarbeitet. Der Vorteil war, dass ein derart behandeltes Holz nicht brechen konnte.

mangels entsprechender Baumbestände im Stadtgebiet oder der Umgebung die Stämme sogar importieren mussten. Da in jener Zeit der Bedarf an Holz gewaltig war (Holz zum Schiff- und Hausbau, als Feuerholz usw.), kam es nicht selten zu Engpässen im Schiffbau oder zu einem vorübergehenden Baustopp, besonders bei dem unbedingt notwendigen Krummholz (für einen möglichen Nachbau der *ADLER VON LÜBECK* dürfte die Beschaffung der entsprechenden Stämme heute allerdings kein Problem darstellen, sofern dafür nicht nur in Deutschland gesucht wird, wobei gerade das damals wichtige und dadurch rare Krummholz heutzutage als Abfallprodukt angesehen wird).

Der zuständige Schiffbaumeister war (und ist) für die Qualität des Holzes zuständig und wählte die Stämme/ Stammteile vor Ort aus, bevor der Baum geschlagen wurde (über die verschiedenen Ansichten, wann und wie die Stämme zu schlagen sind und wie danach zu verfahren ist, gibt *Prof. Dr. Karl-Friedrich Olechnowitz* sehr detailliert Auskunft und verweist auf eine Fülle von Quellen). – Die Hölzer, die nicht in der gewachsenen Form, sondern nur „künstlich gebogen“ verarbeitet werden konnten (wie z.B. Planken oder diejenigen Hölzer, die eben nicht als Krummholz vorhanden waren) wurden auf einen Bock gelegt, das Holz gewässert und dann darunter ein Feuer gemacht = „das Holz wurde gekocht“ (einen grossen „Dampfkasten“, wie er heute dafür benutzt wird, gab es damals noch nicht). Zum Erreichen einer Biegung wurden dabei die Enden des Holzteiles für die gewünschte zukünftige Form entsprechend beschwert (heute werden dazu besondere Metallgestelle benutzt, in denen das heisse Holzstück zum Abkühlen eingespannt wird (wird auch „Steamen“ genannt), wie man auf der „*BATAVIA-Werft*“ im niederländischen Lelystad sehr gut sehen kann: siehe Photo „B-41“). - In damaliger Zeit wurde danach das

Anmerkung 4:

Im „Anhang 6“ befindet sich ein beispielhafter Bauzerter eines lübecker Schiffes aus dem Jahr 1563.



Die *ADLER VON LÜBECK* und die Entwicklung der Schiffe um ihre Zeit herum (1)

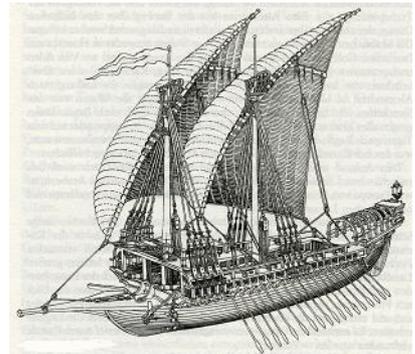
Die *ADLER VON LÜBECK* stellt als frühe norddeutsche Galeone in der Entwicklungsgeschichte der Schiffe eine interessante und zukunftsweisende Zwischenvariante dar. – Beginnen wir bei dieser kleinen Entwicklungsgeschichte der Schiffe einmal mit den *Galeeren* des Mittelmeeres (in diesem Themenabschnitt sind alle Schiffstypen in *kursiv* dargestellt).



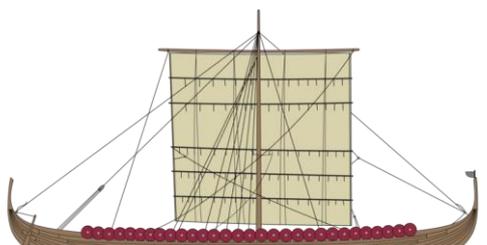
Galeere aus der Zeit der Armada [B-42]

Die *Galeeren* (u.U. vom griechischen „galeons“ = Schwertfisch oder „galée“ = Wiesel) und andere mit Segeln und Rudern gleichermassen ausgestattete grosse Schiffe, also auch deren antiken Vorgänger (*Biremen, Dekere, Dieren, Dromon, Galea, Liburne, Monere, Oktere, Ousiakos, Pamphylos, Pentekontore, Penteren, Puntschiff, Triere, Triremen* u.a.), entstanden im Mittelmeerraum bereits etwa um 3.000 v.Chr.(!) und wurden bis in das späte 18. Jahrhundert gebaut, bzw. bei Gefechten verwendet. Die („moderne“) *Galeere* selbst entwickelte sich im Mittelmeerraum um 1.000 n.Chr. Diese Schiffsart wurde primär gerudert und deren Bugkonstruktion war für Rammstösse ausgelegt, um danach das gegnerische Schiff ggf. entern zu können. Die vorhandenen Segel dienten im Rahmen der Fortbewegung mehr der Unterstützung. Solche Schiffe hatten sich über sehr viele Jahrhunderte auf dem eher weniger stürmischen Mittelmeer bewährt. Sie waren jedoch nur bei ruhiger See zu verwenden, denn schon bei leichter See kam Wasser an Deck und beim Segeln lag dann die gesamte Leeseite im Wasser, so dass sich die Ruderer oft bis zum Gürtel im Wasser befanden. Nahm der Wind weiter zu, war die *Galeere* nicht mehr einsatzbereit, da Rudern oder Segeln nicht mehr möglich waren.

Die *Galeeren* (u.U. vom griechischen „galeons“ = Schwertfisch oder „galée“ = Wiesel) und andere mit Segeln und Rudern gleichermassen ausgestattete grosse Schiffe, also auch deren antiken Vorgänger (*Biremen, Dekere, Dieren, Dromon, Galea, Liburne, Monere, Oktere, Ousiakos, Pamphylos, Pentekontore, Penteren, Puntschiff, Triere, Triremen* u.a.), entstanden im Mittelmeerraum bereits etwa um 3.000 v.Chr.(!) und wurden bis in das späte 18. Jahrhundert gebaut, bzw. bei Gefechten verwendet. Die („moderne“) *Galeere* selbst entwickelte sich im Mittelmeerraum um 1.000 n.Chr. Diese Schiffsart wurde primär gerudert und deren Bugkonstruktion war für Rammstösse ausge-



Venezianische Galeere [B-43]

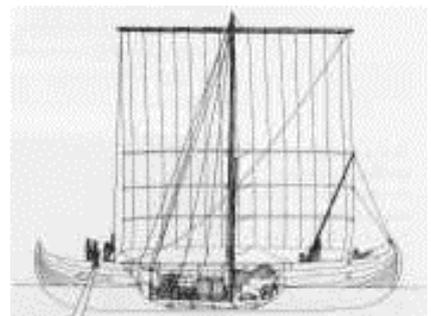


Wikingerschiff (Langboot) [B-44]

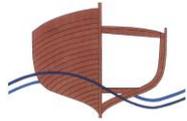
Das *Wikingerschiff*, welches über einige Jahrhunderte in Nordeuropa das wichtigste und grösste Wasserfahrzeug überhaupt darstellte und von dem es verschiedene Varianten gab, entstand mit seinem geklinkerten Rumpf spätestens im 8. Jahrhundert n.Chr. und fand jedoch als Schiff dieser Art mit dem beginnenden 12. Jahrhundert ein Ende. Dennoch handelte es sich um einen wegweisenden Schiffstyp, welcher auch grober See trotzen konnte und mit solchen Schiffen wurde schliesslich um 1.000 n.Chr., also weit vor *Columbus*, von Europa aus Amerika entdeckt!

Aus den gemachten Erfahrungen entwickelten die Wikinger die *Knorren* (auch: „*Knarr*“). Es handelte sich dabei - im Gegensatz zu ihren Langschiffen - um ein grösseres Boot, welches als Handelsschiff benutzt wurde. Es war wohl etwas kürzer als die grossen Langboote, aber geräumiger und bauchig gebaut und das Unterwasserschiff war schärfer geschnitten. Der Freibord war höher gezogen worden, indem man weitere Planken aufgesetzt hatte. Im Vor- und Achterschiff war ein Deck für Mannschaft und Passagiere vorhanden, während sich in der Mitte ein offener (nur mit Planen abgedeckter) Laderaum befand.

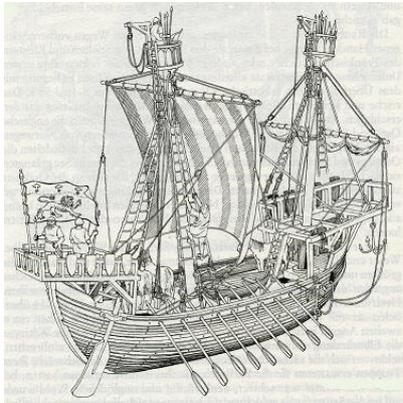
Die aus dem 70 m langen Teppich von Bayeux (1071) rekonstruierten *Normannenschiffen*, die *Wilhelm der Eroberer* von der Normandie (Normandie > Nordmännerland > Wikinger) aus benutzte, um im Jahr



Knorre [B-45]



Die ADLER VON LÜBECK und die Entwicklung der Schiffe um ihre Zeit herum (2)



Normannenschiff [B-46]

1066 England zu erobern, stellten in der Entwicklung der Schiffe sozusagen die Fortsetzung der *Wikingerschiffe* dar. Die ebenfalls geklinkerte Rumpfform war sehr ähnlich, aber das Schiff wirkte gedrungener, da die Bordwände seitlich noch höher gezogen waren als bei der *Knorre*. Diese Schiffe besaßen aber weiterhin zusätzlich Ruder für die Vorwärtsbewegung und ein Spitzgatt, waren also hinten und vorne gleich geformt. Gesteuert wurde weiterhin noch mit einem an Steuerbord befindlichen grossen Ruderblatt. Später kamen vorn und hinten kleinere kastellartige Aufbauten und zum Grossmast ein Fockmast hinzu, die jeweils ein Rahsegel trugen.

Im 13. Jahrhundert entstand aus der *Knorre* die **Nef** (auch: „Neff“; abgeleitet aus dem lateinischen „navis“; im Französischen bedeutet es „[Kirchen-]Schiff“). Dieser Typ

hatte auf Vor- und Achterschiff jeweils ein auf Stützen stehendes kleines Kastell, während sich in der Mitte ein durchgehendes Deck mit einer Ladeluke befand, so dass der Laderaum für bis zu 100 Lasten geschlossen werden konnte. Ansonsten ähnelte die *Nef* aber der *Knorre*. Die *Nef* wurde schliesslich immer mehr durch die *Kogge* und ähnliche Schiffe verdrängt.



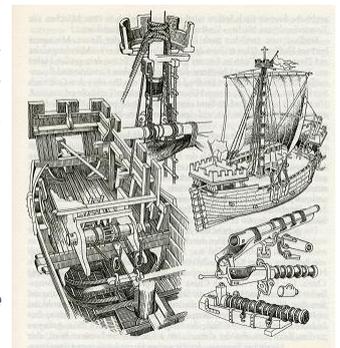
Modell einer Nef [B-47]

Mit der *Knorre* und der *Nef* handelte es sich um die letzte Entwicklungsstufe eines *Wikingerschiffes*, welches grundsätzlich das Steuer-/Ruderblatt an Steuerbord führte. – Ein ähnliches Schiff jener Zeit mit einem sehr hochgezogenen Steven soll ein durch die Angelsachsen nach England eingeführter Typ namens **Kiel** gewesen sein (u.U. identisch mit einem Typ, der **Keel** geschrieben wird?), über den es aber so gut wie keine Informationen gibt (soll etwa um 1350 [um 1190=?] entstanden sein; eine Darstellung ausserhalb von Abbildungen auf Münzen wurde bisher nicht gefunden).

Die bereits seit etwa 1.000 n.Chr. gebauten ebenfalls geklinkerten nordeuropäischen **Koggen** (auch alt: „Kokke“; germanisch: *coccho*= rund) entwickelte sich u.a. aus den *Knorren* der Wikinger (hatten aber in ihrer Spätform auch Ähnlichkeit mit römischen Handelsschiffen, die bereits um das Jahr 0 fuhren!), besaßen jedoch eine durchgehende Decksbeplankung und sie hatten bei einem Ladevermögen von immerhin schon 120-240 Tonnen einen Tiefgang von ca. 3,00 m. Nach einigen Untersuchungen soll dieser Schiffstyp seinen Ursprung an der friesischen Nordseeküste gehabt haben und dort schon im 8. Jahrhundert in Gebrauch gewesen sein. Andererseits ähnelte diese aufkommende Bauform anfangs den *Normannenschiffen* (bzw. umgekehrt). – Zu Beginn nur mit einem achterlichen Aufbau ausgestattet, erhielten die *Koggen* mit der Zeit auch einen kastellartigen Aufbau auf dem Vorderdeck und in ihrer Spätzeit auch karweel beplankte Bereiche oberhalb der Wasserlinie. Dieser Schiffstyp war während der Hansezeit das Transportmittel für Waren aller Art, wurde jedoch am Ende des 15. Jahrhunderts durch die *Holk* abgelöst. Die *Kogge* besass anfangs noch ein Seitenruder, was aber im frühen 13. Jahrhundert durch ein mittig geführtes Ruder am Heck abgelöst wurde. Einige wenige kleinere Geschütze waren zumeist zur Verteidigung an Bord. Die *Kogge* und die *Holk* beeinflussten auch den Schiffbau

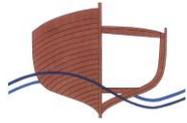


„Kamper Kogge“ in Stralsund [B-48]

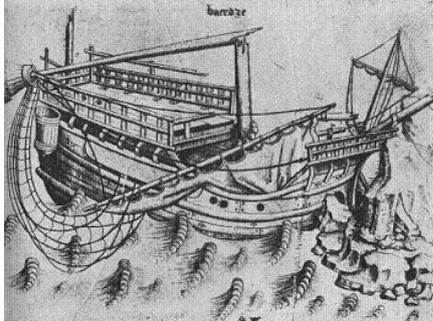


Kogge [B-49]

im Mittelmeer: so wurden dort z.B. das mittige Heckruder, das Rahsegel an ihrem einzigen Mast und die Art der Aufbauten übernommen.



Die ADLER VON LÜBECK und die Entwicklung der Schiffe um ihre Zeit herum (3)



Barze in Seenot [B-50]

Als **Barze** (auch^[116]: „Bardze“, „Bardse“, „Barck“, „Barcke“, „Bargia“, „Bargiza“, „Bardese“) wurden anfangs Schiffe des Mittelmeeres bezeichnet, welche bereits seit etwa dem 13. Jahrhundert im Gebrauch waren. Es handelt sich dabei um ein Segelschiff mit runden Formen, das aber bei der Fortbewegung noch sehr stark auf die Ruderer setzte^[117] - bis zu 50 Riemen^[118]! Dieses später mit bis zu drei Masten ausgestattete Schiff fand als Kaperfahrzeug, aber auch als Handels- oder als Depeschenschiff Verwendung.

Die **Nao** (auch: „Nau“ oder „Nauē“ genannt) war als Schiffstyp eine südeuropäische Entwicklung des 14. Jahrhunderts.

Sie ähnelte der *Kogge* und auch der *Karavelle*, war aber grösser und schwerer gebaut. Anfangs besass dieses Schiff 2 Masten, im 15. Jahrhundert dann 3 Masten mit jeweils 2 Rahsegeln an Fock- und Grossmast. Bei einem Längen-Breiten-Verhältnis von etwa 2,5:1 wiesen Heck- und Bugbereich Kastele auf, wobei das vordere Kastell über den Bug ragte. – Die *Nao* beeinflusste die Entwicklung der *Karacken*.



Replik einer Nao [B-51]

Die **Holk** (auch: „Uraca“, „Hourqua“, manchmal auch „Hulk“^[119]

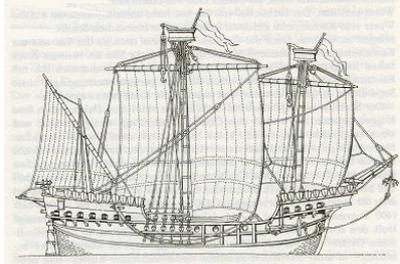


1-mastige Holk [B-52]

geschrieben; bedeutet etwa „Ausgehöhlter“, da es sich bei dem Urtyp um grosse ausgehöhlte Baumstämme gehandelt haben soll) war eine nordeuropäische Entwicklung, hatte eine Beplankung in Klinkerform und stellt zum Teil eine Parallel-, bzw. Weiterentwicklung der *Koggen* dar, war aber anfangs etwas kleiner als die *Kogge*. Mit dem Beginn des 15. Jahrhunderts löste dieser schon seit Ende des 10. Jahrhunderts bekannte Schiffstyp mehr und mehr die *Koggen* ab, da die *Holk* schiffsbautechnisch weiterentwickelt war und inzwischen 300 Tonnen und mehr Ladung fassen konnte - und zudem auch

für gröbere See geeignet war.

Genau wie die *Koggen* besass die *Holk* zuerst ein Spitzgattheck und trug einen Mast, später auch drei Masten.



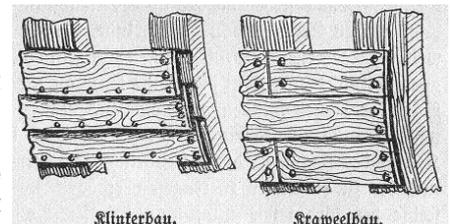
Holk, noch mit Spitzgatt-Heck [B-54]

Mit der Zeit änderte sich zudem die Heckform, denn das Spiegelheck setzte sich immer mehr durch. Bei den 3 Masten trugen der 1. und 2. Mast wenigstens ein (noch sehr bauchig geschnittenes) Rahsegel. Der 3. Mast war mit einem Lateinersegel an einer langen Rute ausgestattet; eine Blinde am Bugsprit war noch nicht vorhanden. Ein vorderes und ein hinteres geschlossenes festes Kastell kamen hinzu, wobei das hintere Kastell später aus 2 Decks bestand, während das vordere über den Steven ragte.



Holken des 15. Jahrhunderts [B-53]

Es wird angenommen, dass die Karweelbeplankung aus dem Anfang des 14. Jahrhunderts stammte und in Genua entwickelt worden ist (allerdings gibt es Informationen, dass bereits bei den alten Ägyptern die karweel-artige Beplankung bekannt war). „**Karweelen**“ (auch: „Kraweel“ oder „Krauel“ geschrieben)^[120] wurden in Nordeuropa Schiffe nach ihrer Beplankung genannt, die wohl noch eine grosse Ähnlichkeit mit den *Koggen*, bzw. den *Holken* aufwiesen, aber deren Beplankung schon auf Stoss hergestellt worden war und die eine Tragfähigkeit von 200 und mehr Lasten besaßen. Sie stellten eine nordeuropäische Weiterentwicklung der *Koggen* dar und



Unterschied der Beplankung [B-55]



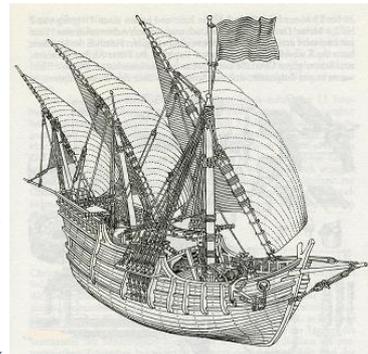
Die ADLER VON LÜBECK und die Entwicklung der Schiffe um ihre Zeit herum (4)



Die „Karweel“ LISA VON LÜBECK [B-56]

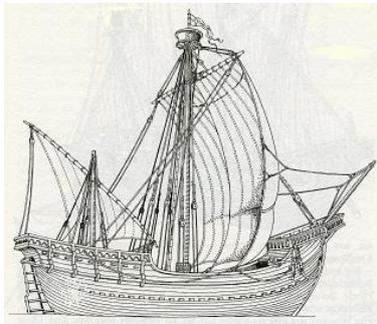
LÜBECK, die von einer Gruppe im Rahmen eines Beschäftigungsprogrammes in Lübeck um 2005 fertiggestellt worden ist, handelt es sich um ein nicht authentisches/ein sehr fiktives Schiff (mangels zudem eines realen Vorbildes). Andererseits hat die LISA VON LÜBECK, die von den Erbauern auf die 2.Hälfte des 15.Jahrhunderts datiert wird, eine sehr grosse Ähnlichkeit mit einer frühen nordeuropäischen Karacke, wobei aber auch Ähnlichkeiten mit einer Holk gegeben sind. – Das Schiff kann in Lübeck besichtigt und beurteilt werden.

Die **Karavellen**, die sich im südwestlichen Europa etwa gleichzeitig mit den *Holken* im nördlichen Europa entwickelten, waren gegenüber den *Koggen* in ihrer Konstruktion gedrungener und besaßen proportional höhere Aufbauten am Heck, waren aber für den offenen Atlantik besser geeignet als diese. Mit bis zu 3 Masten ausgestattet, an denen jeweils zuerst nur Lateinersegel, dann mehrere Rahen (=2) befestigt waren, wobei das Schiff besser zu manövrieren war, entstand dieser Typ in Portugal etwa in der Mitte des 15.Jahrhunderts. Die Ladekapazität betrug teilweise über 400 Tonnen. – *Christoph Columbus* (~1451-1506) benutzte für die Wiederentdeckung der „Neuen Welt“ im Jahre 1492 derartige Schiffe (nach seinen eigenen Angaben soll es sich bei der SANTA MARIA jedoch um eine *Nao* gehandelt haben; richtiger ist wahrscheinlich, dass das Hauptschiff des „Entdeckers von Amerika“ eher einer *Karacke* entsprach, während die beiden anderen Schiffe wirkliche *Karavellen* mit Lateinersegeln waren).



Karavelle [B-57]

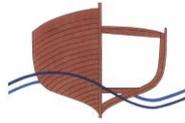
Kommen wir nun zu den beiden Schiffstypen, denen die ADLER VON LÜBECK jeweils (teilweise) entspricht. Zuerst zur **Karacke**: Schon um die Mitte des 14.Jahrhunderts tauchten im Mittelmeer Schiffstypen auf, die als *Karacken* (auch „*Karracke*“, „*Karraks*“ oder flämisch: „*Kraeck*“, italienisch: „*Caraccas*“ genannt) bezeichnet wurden, 2 bis 3 Masten besaßen (ab etwa 1460 auch 4 Masten, wobei die beiden vorderen Rahsegel trugen) und zu jener Zeit als regelrechte „Festungen“ galten. Anfangs besaß dieser Schiffstyp ein Spitzgatheck, welches aber mit der Zeit einem Spiegelheck wich. Ebenfalls hatte die *Karacken* eine eher runde Rumpfform. Knapp 100 Jahre später (um ca. 1450) gelangte diese Konstruktion auch nach Nordeuropa und bei der ADLER VON LÜBECK weisen noch einige Details auf diese Schiffsart hin. Der Typ der *Karacke* war gesamteuropäisch gesehen ein Schiff, welches seine Blütezeit zwischen dem 14. und 17.Jahrhundert hatte und sein hauptsächlich Verbreitungsgebiet im Mittelmeer lag.



Karacke, noch mit Spitzgatheck [B-58]

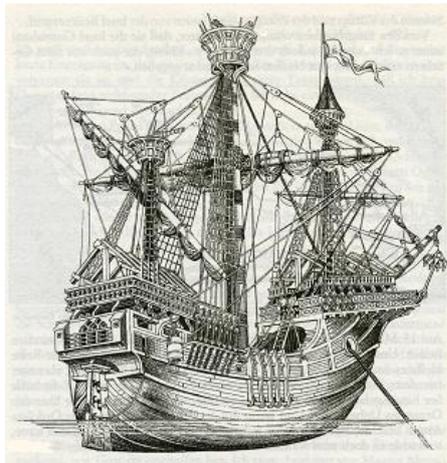
Hohe vordere und besonders hohe hintere Aufbauten zeichnen später diesen zum Teil grösseren Schiffstyp aus. Die Back (das Vorderkastell) ragte über den Steven des Bugs hinaus (bei der ADLER VON LÜBECK ist dieses jedoch nicht der Fall!) – Die *Karacken* wurden (und werden) teilweise in der Literatur auch als „*Karweelen*“ bezeichnet, was aber nicht korrekt ist, da die *karweele* Bauweise (zumindest, was den Mittelmeerraum betrifft) älter ist und mit dem Begriff „*Karweelen*“ nur Schiffe mit einer bestimmten Beplankungsart bezeichnet werden.

Die *Karacke*, besonders die nordeuropäische Variante, war im Gegensatz zur „alten“ *Kogge* der Hanse, die über mehrere Jahrhunderte im nördlichen Europa heimisch und im Baustil bestimmend war, *karweel*

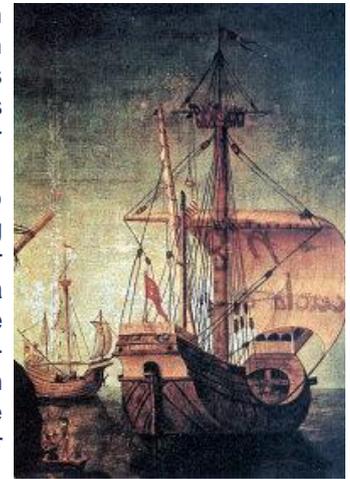


Die ADLER VON LÜBECK und die Entwicklung der Schiffe um ihre Zeit herum (5)

beplankt, d.h. der Schiffsrumpf war nicht mehr geklinkert hergestellt, sondern die Planken wurde nun - mit einer Verspätung von fast 100 Jahren und wenn man einmal von den „Karweelen“ absieht - gegenüber den Werften des Mittelmeerraumes - auch in Nordeuropa auf Stoss aneinandergesetzt, so dass ein glatter Aussenrumpf entstand, der ein Schiff schneller durch das Wasser gleiten liess. In Nordeuropa setzte sich die Bauart der Karweelbeplankung, wie etliche bautechnische Veränderungen der Werften am Mittelmeer, erst ab der Mitte des 16.Jahrhunderts richtig durch. Die ersten Schiffe dieser Beplankungsart wurden anfangs ja auch als „Karweele“ bezeichnet, wie z.B. die *LISA VON LÜBECK*, ein koggeähnlicher Hanse-Frachter des späten 15.Jahrhunderts, der um die letzte Jahrtausendwende in Lübeck als nur annähernde Replik entstand.



Karacke vor Anker [B-60]



Venezianische Karacke, 15.Jhd. [B-59]

Ein weiteres besonderes Kennzeichen der *Karacken* gegenüber den *Koggen* (und ihrem Nachfolger, den „Karweelen“), war, dass die Spanten in ihrem oberen Bereich enger wurden (sich also wieder näherten) und somit im Rumpfqerschnitt ein Aussehen zu erkennen war, welchen man vielleicht mit einem oben offenen Kreis oder einer Lyra vergleichen könnte. Die Gründe waren - neben einer höheren Festigkeit des Rumpfes - sehr wahrscheinlich Kostenüberlegungen, denn in

manchen europäischen Ländern wurden in den Häfen und bei Durchfahrten durch die Meeresengen (z.B. Sunde) die Steuern nach der Breite des Schiffes in Höhe des Hauptdeckes (Bereich der Kuhl) berechnet (ab 1666 wurde dann anders abgerechnet, so dass sich die Schiffsförmlichkeiten änderten). – Auch ein langer nach hinten überragender und hoher Heckaufbau war ein deutliches Kennzeichen der *Karacke*.

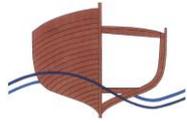
Im Vergleich zu der in Südeuropa beheimateten *Karavalle* war eine *Karacke* länger, breiter, höher und auch schwerer. Üblicherweise besass ein solches Schiff 3 Masten, wobei die ersten beiden rahgetakelt waren, während der hintere ein Lateinersegel mit einer langen Rute trug. Zuerst waren Fock- und Grossmast mit nur einem sehr grossen Rahsegel ausgestattet, später kamen ein Mars- und dann auch noch ein Bramsegel hinzu. Ein 4.Mast mit einem Bonaventurasegel wurde erst später eingeführt. Als weiteres Merkmal für eine *Karacke* kann angesehen werden, dass der Bugsprit keine Oberblinde trug, wie es später bei *Linienschiffen* und *Fregatten* üblich werden sollte.



Karacke auf einem Gemälde von Peter Brueghel d.Ä. [B-61]

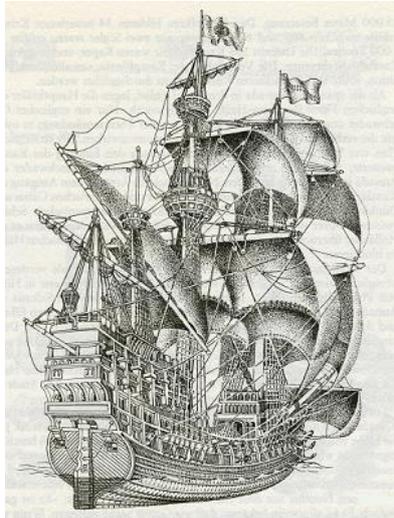
Eingesetzt wurden Segler dieser Art als Handels- und Kriegsschiffe. Solche Schiffe gehörten zu den grössten ihrer Zeit und sollen bis zu 1.200 Personen (in erster Linie Soldaten und nur relativ wenige Matrosen) gefasst haben und trugen bis zu 200 Geschütze.

Wohl war auch die *Karacke* noch ein Schiff, bei dem es im Kampf um eine Enterung ging, aber erstmals wurden mit der Zeit die wesentlich stärkeren Bordwände für die immer zahlreicher werdenden Geschütze vielfach durchbrochen (und die Geschütze nicht nur in der Kuhl oder auf sonstigen nach oben hin offenen Decks aufgestellt). Diese Geschützöffnungen erhielten nach und nach Deckel zum Schliessen der Öffnungen, besonders in den unteren Decks. Doch war dabei anfangs weniger an ein Gefecht auf Entfernung gedacht, vielmehr dienten die Geschütze dem Nahkampf, um die Takelage des anderen Schiffes zerstören zu können, und das Ziel war weiterhin das schliessliche Entern des gegnerischen Schiffes von einer immer höher werdenden Position der Kastele. Das ist der Grund, warum die Besatzung



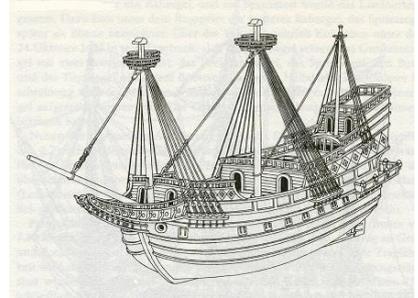
Die *ADLER VON LÜBECK* und die Entwicklung der Schiffe um ihre Zeit herum (6)

in erster Linie aus Soldaten bestand, die dann Bord an Bord landmässig kämpften.



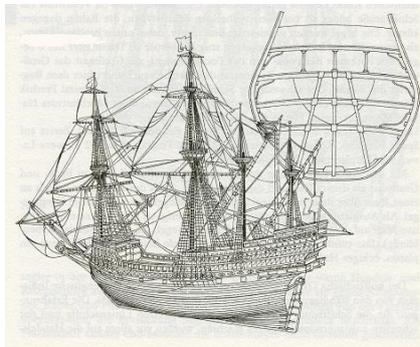
Galeone [B-63]

Der zweite Schiffstyp, dem die *ADLER VON LÜBECK* aber wesentlich mehr entspricht, ist die **Galeone**. Dieser Typ - etwa anfangs des 16. bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts gebaut - war wohl in mancher Hinsicht (nicht nur) der Nachfolger der *Karacken*, aber in ihrer äusseren Form mit einem Längen-zu-Breiten-Verhältnis von 3:1 bis 4:1 etwas schlanker als diese. Sie waren rund gebaut, hatten ebenfalls hohe Vorder- und Achteraufbauten und verfolgten, wobei der vordere Aufbau sich hinter dem Bugsteven befand (wie es bei der *ADLER VON LÜBECK* der Fall ist), im 16. Jahrhundert das gleiche Ziel wie die *Karacken*. Die Anzahl der Masten lag bei den *Galeonen* zwischen 3 und 4 Masten, bei denen die beiden vorderen Rahsegel trugen, während der 3. Mast 1-2 Lateinersegel trug (später ein oberes Rahsegel statt eines 2. Lateinersegels) und der ggf. 4. Mast nur ein Lateinersegel besass.



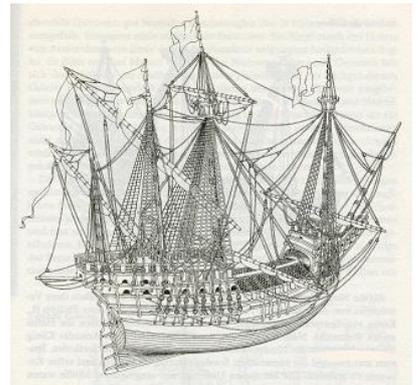
Holländische Galeone [B-62]

Die *Galeone* war eine der wichtigsten Schiffarten des ausgehenden späten Mittelalters. – Der Begriff „Galeonen“ findet sich übrigens erstmalig am Beginn des 15. Jahrhunderts bei den zu rudern venezianischen hochbordigen Flussschiffen, die auch mit Segeln ausgestattet waren, und



Englische Galeone [B-65]

stellen, zusammen mit Konstruktionsmerkmalen der traditionellen mittelmeerländischen *Barze*, das Verbindungsglied zwischen den jahrhundertealten Ruderschiffen des Mittelmeeres, den *Galeeren*, und den nur noch Segel tragenden Schiffen dar.

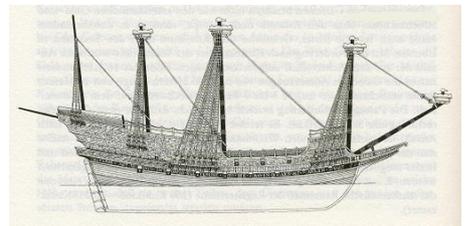


Spanische Galeone [B-64]

In der Entwicklung der *Galeonen* in den verschiedenen Regionen Europas wurden die Kenntnisse über die unterschiedlichen Vorgängerschiffe im Norden besser verwertet. Bereits am Ende des 16. Jahrhunderts bauten die Niederländer und dann ebenfalls die Engländer

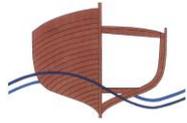
eigene *Galeonen*, die in ihrer Architektur wiederum den Weg zu neuen Konstruktionen, den kommenden *Linienschiffen* wiesen. Schon bei den *Galeonen* zeigte sich, dass die einzelnen Seemächte in Europa mit der Anzahl der Geschütze konkurrierten. So soll die portugiesische *Galeone SAO JOAO* um 1550 rund 366 (!=?) Geschütze unterschiedlichster Kaliber gehabt haben.

Was die *ADLER VON LÜBECK* betrifft, so weisen viele ihrer Details auf den Typ einer frühen nordeuropäischen *Galeone* hin. Dieser Punkt - was die *ADLER VON LÜBECK* nun wirklich ist/war - ist bisher nicht 100 %-ig geklärt. Seitens der wissenschaftlichen Forschung zeigen aber die bisherigen Recherchen durch den Kölner Historiker *Dr. Hendrik Busmann*, dass es sich bei der *ADLER VON LÜBECK* mit grosser Sicherheit um eine nordeuropäische *Galeone* handelt und nicht um eine *Karacke*.

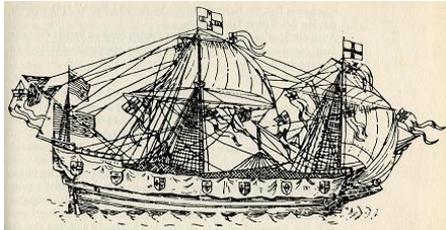


Flämische Galeone [B-66]

Ähnlich der späteren *Fleute*, aber kleiner, war ab der 1. Hälfte des 16. Jahrhunderts die besonders in England, den Niederlanden und an der deutschen Nordseeküste eingesetzte **Pinasse** (auch genannt: „*Pinassschiff*“ oder „*Pinass*“; nicht zu verwechseln mit dem wesentlich kleineren Beiboot von Marine- und anderen



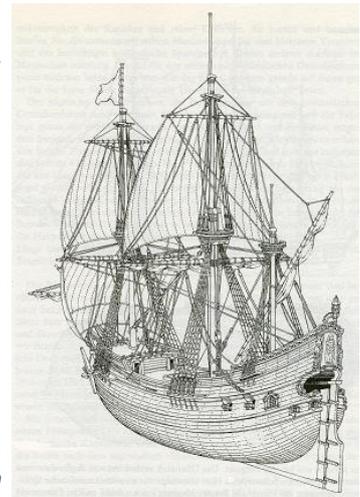
Die ADLER VON LÜBECK und die Entwicklung der Schiffe um ihre Zeit herum (7)



Pinasse mit seitlichen Schutznetzen [B-67]

Schiffen!). Dieses im Handel eingesetzte Schiff verdrängte anfangs nur etwa 15-80 t, besass 1-2 durchgehende Decks, ein Spiegelheck und war karweel beplankt. Was die Takelung betrifft, so hatten die *Pinassen* zuerst 1, dann 2 bis 3, später teilweise sogar 4 Masten, von denen anfänglich nur der Grossmast mit 2-3 Rahsegeln getakelt war, später auch der Fockmast. Die *Pinasse* führte teilweise auch eine Oberblinde und mit der Zeit auch ein Rahsegel am Kreuzmast, welches das Lateinersegel ersetzte.

In den damals noch spanischen Niederlanden entwickelten die dortigen Schiffsbaumeister in der 2.Hälfte des 16.Jahrhunderts aus ähnlichen Vorgängerarten den neuen Typ der **Fleute** (auch: „*Fliete*“, „*Fluite*“, „*Fluy*“ oder „*Vliete*“; bedeutet in der holländischen Sprache „fliessen“), der sich über knapp zwei Jahrhunderte bewährte, aber keinen Unterspiegel besass, sondern ein Rundgatt. Hierbei handelt es sich um ein karweel-beplanktes Schiff, das als Frachtschiff und auch bei Entdeckungsfahrten eingesetzt wurde und schliesslich rund 200 Lasten tragen konnte. Mit einem Längen-Breiten-Verhältnis von 4:1 bis 4,6:1 war dieses Schiff ziemlich schlank und besass gute Segeleigenschaften. Die *Fleuten* hatten bei 2-3 Masten und an Fock- und Grossmast auch schon zusätzlich ein Marssegel. Nach manchen Unterlagen soll dieser Typ auch Bonnets gehabt und eine Blinde am Bugspriet geführt haben. Der Besanmast war, wie damals üblich, mit einem Lateinersegel an einer langen Rute ausgestattet.



Fleute [B-68]

Aus den verschiedenen Schiffstypen, besonders den Merkmalen der *Karacke* und der *Holk*, bildeten sich - über die *Galeone* - schliesslich im späten 16./frühen 17.Jahrhundert die ersten *Linienschiffe*, dann *Fregatten* und ähnliche heraus, Schiffe mit niedrigeren Aufbauten und einem damit tieferen Schwerpunkt (anfangs jedoch noch mit hohen achterlichen Aufbauten), welche so bis in das 19.Jahrhundert die beherrschenden Arten bei den Grossschiffen geworden sind, zu denen wir hier abschliessend kommen:

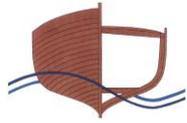


Kampf des britischen Linienschiffes HMS TREMENDOUS und einer britischen Fregatte gegen die französische Fregatte LA CANONNIERE [B-69]

Die immer umfangreichere Artillerie auf Schiffen mit immer stärkeren Geschützen war, in Verbindung mit besseren Segeleigenschaften, die Basis zur Entwicklung von der grossen *Galeone* zu einem anderen Schiffstyp: dem bekannten **Linienschiff**. Nicht mehr das „Mann gegen Mann“ standen nun klar im Vordergrund, sondern die Vernichtung des gegnerischen Schiffes aus einer (sicheren) Entfernung. Dabei stieg die Plankenstärke auf bis zu 60 cm an (ja, es gibt sogar Angaben, dass die Aussenhaut eines Schiffes in Teilbereichen

bis zu 300 cm [!=?] stark gewesen sein soll, was aber sehr unwahrscheinlich klingt.).

In der ersten Hälfte des 17.Jahrhunderts führte diese veränderte Kriegsführung massiv zum Bau von *Linienschiffen*, denn bei Seeschlachten operierten inzwischen die einzelnen Parteien, indem sie ihre Schiffe in einer Linie auflaufen liessen (daher der Name), um dann Breitseite für Breitseite auf den Gegner



Die ADLER VON LÜBECK und die Entwicklung der Schiffe um ihre Zeit herum (8)

abzufeuern (vordere Jagdgeschütze, (Jagd-)Geschütze im Heck oder „Deckfeger“ waren nicht mehr üblich). Diese Schiffe stellten mit ihren verschiedenen Rängen eine sehr grosse Veränderung in der Klassifizierung dar, denn diese wurden nicht mehr nach ihrer Rumpfform eingestuft, sondern in erster Linie nach der Kanonenzahl, bzw. aus der sich daraus ergebenden notwendigen Anzahl an kompletten Decks, in denen Geschütze untergebracht waren.

Linienschiffe mit ihren (zumeist) 3 vollgetakelten Masten besaßen kaum noch höhere Aufbauten. Der Besanmast trug nun wenigstens ein Rahsegel, wenn auch anfangs darunter noch ein Lateinersegel zu finden war, welches später durch die uns bekannte Form eines Besansegels mit Gaffel ersetzt wurde. Derartige Schiffe führten an ihrem Bugspriet eine Oberblinde.

Für diese Schiffe wurden zuerst von den Engländern Rangfolgen festgelegt, die ab 1670 auch von den Franzosen übernommen wurden (diese hatten die Ränge zudem noch in „Ordnungen“ unterteilt). Bei den Rängen muss allerdings festgestellt werden, dass diese von verschiedenen Autoren usw. in der nachstehenden Tabelle^[122] sehr unterschiedlich eingeteilt worden sind, so dass eine klare Bestimmung nicht geben sein kann (Angaben zu den Rängen 7 und 8 waren bisher nicht zu finden, nur dass es 8 Ränge



Linienschiff HMS VICTORIA in Portsmouth [B-70]

Rang	Anzahl der Decks	Anzahl der Geschütze	Anzahl an Mannschaft	Verdrängung in t	[B] Abmessungen in Fuss (~0,29 m)			
					Länge d. Schiffes	Länge im 1.Deck	Breite im 1.Deck	Tiefe 1. D. bis Kiel
1	3 – 4	A 120 – 70	A — — —	A 2400 – 1400	– ? –	178 – 186	50 – 52	20 – 24
		B 130 – 100	B 900 – 850	B 2164 – 2000				
		C 110 – 100	C — — —	C — — —				
		D über 90	D — — —	D — — —				
		E über 100	E 1000 – 850	E über 2000				
2	2 – 4	A 68 – 62	A — — —	A 1300 – 1100	– ? –	164 – 178	48 – 50	19 – 21
		B 90 – 84	B 850 – 750	B 1950 – 1650				
		C 98 – 90	C — — —	C — — —				
		D 82 – 90	D — — —	D — — —				
		E 98 – 84	E 850 – 750	E 1950 – 1650				
3	2 – 3	A 66 – 62	A — — —	A 1100 – 850	~ 162	148 – 170	42 – 48	16 – 20
		B 80 – 64	B 750 – 520	B 1660 – 1200				
		C 80 – 64	C — — —	C — — —				
		D 74 – 82	D — — —	D — — —				
		E 80 – 64	E 750 – 520	E 1600 – 1200				
4	2	A 44 – 35	A — — —	A 800 – 550	~ 130	124 – 156	36 – 46	14 – 18
		B 60 – 44	B 500 – 380	B 1000 – 700				
		C 60 – 50	C — — —	C — — —				
		D 50 – 70	D — — —	D — — —				
		E 56 – 50	E um 350	E — — —				
5	2	A 34 – 28	A — — —	A 550 – 60	113 – 130	114 – 120	32 – 38	12 – 15
		B 40 – 32	B 300 – 200	B 730 – 650				
		C 40 – 32	C — — —	C — — —				
		D — — —	D — — —	D — — —				
		E bis 50	E um 250	E — — —				
6	1 – 2	A — — —	A — — —	A — — —	~ 101	108 – 124	24 – 28	10 – 12
		B 28 – 20	B 200 – 150	B 630 – 400				
		C — — —	C — — —	C — — —				
		D — — —	D — — —	D — — —				
		E 28 – 20	E um 150	E — — —				
7	1	A — — —	A — — —	A — — —	– ? –	– ? –	– ? –	– ? –
		B — — —	B — — —	B — — —				
		C — — —	C — — —	C — — —				
		D — — —	D — — —	D — — —				
		E — — —	E — — —	E — — —				
8	1	A — — —	A — — —	A — — —	– ? –	– ? –	– ? –	– ? –
		B — — —	B — — —	B — — —				
		C — — —	C — — —	C — — —				
		D — — —	D — — —	D — — —				
		E — — —	E — — —	E — — —				



Die ADLER VON LÜBECK und die Entwicklung der Schiffe um ihre Zeit herum (9)

gäbe. Nach anderen Quellen soll es bei den *Linienschiffen* sogar 12, bzw. 14 Ränge gegeben haben). – Die Schiffe mit einem geringeren Rang fuhren bei Gefechten zumeist am Rand oder in der zweiten Reihe.

Hinzu kam, dass diese *Linienschiffe* - entsprechend ihrer Anfangszeit im Barock - mit einer teilweise verschwenderischen Pracht an Verzierungen geschmückt waren, wie gerade bei den *Linienschiffen* 1.Ranges, so z.B. bei der *ROYAL PRINCE* (1610) oder bei der *SOVEREIGN OF THE SEAS* (1637) zu sehen ist (später waren die Schiffe wieder schmuckloser). Damit (und durch die grosse Anzahl der Geschütze) wurde der Schwerpunkt eines Schiffes anfangs wieder nach oben verlegt und somit die Stabilität beeinträchtigt (z.B. Kenterung der schwedischen *WASA* während der Jungfernfahrt am 10.August 1628). Die hohe Anzahl von Besatzungen bestand mehr und mehr aus Seeleuten, wobei diese zusätzlich zur Bedienung der Geschütze an Bord waren (5-14 Personen für ein Geschütz). – Die *Linienschiffe* waren die Kampfschiffe ihrer Zeit und beherrschten die Seegefechte bis in das frühe 19.Jahrhundert hinein.



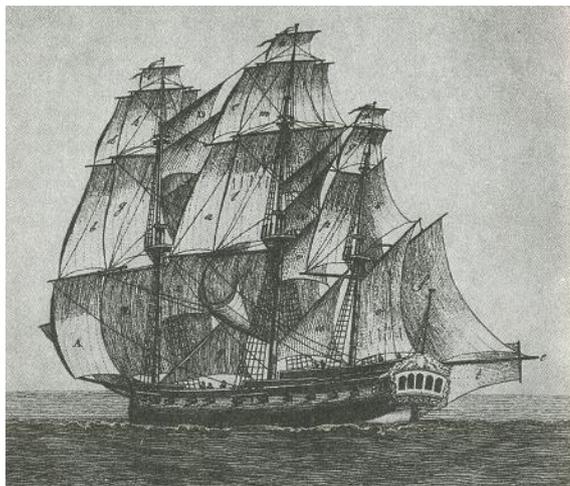
Fregatten *AMBUSCADE* und Korvette *BAYONAISE* im Kampf [B-71]

Aus den Erfahrungen der *Linienschiffe* und anderer Schiffe entwickelten sich aber schon ab Mitte des 17.Jahrhundert (in machen Angaben seit dem frühen 17.Jahrhundert) die **Fregatten**. Hierbei handelte es sich (anfangs) aber um kleinere, leichtere, schnellere und wendigere Schiffe als es die etwas schwerfälligen *Linienschiffe* waren. Man unterschied in die leichten und schweren *Fregatten*, die zuerst nur mit einem Deck und 6-12 Geschützen ausgestattet waren, später aber über mehrere Decks und bis weit über 50 Kanonen verfügten. Sie besass eine vollständige Rah-, Gaffel-, Stag-

und Leebesegehung an ihren drei Masten. In der Rangfolge innerhalb einer Kriegsflotte folgten die *Fregatten* den *Linienschiffen* mit 2 Decks.

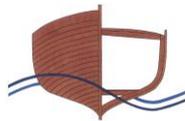
Der Schiffstyp der *Fregatten* teilte sich im 18. und 19.Jahrhundert auf in die kleinere **Korvette** (1-2 Decks und einer Wasserverdrängung am Ende von bis 600 t) und die grösseren Schiffe dieser Art (2 oder mehr Decks), die dann wieder als *Fregatten* bezeichnet wurden. Die *Korvetten* besaßen im Durchschnitt etwa 24-32 Geschütze in offener Aufstellung oder 14-24 Geschützen in einem Batteriedeck und waren rund 35-45 Meter lang. Anfänglich nur mit einem Mast versehen, besass die *Korvette* schliesslich drei mit Rahsegel besetzte Masten. Sie hatten eine verhältnismässig grosse Segelfläche und waren dadurch sehr schnell.

Insgesamt kann gesagt werden, dass aus den verschiedenen Rängen der *Linienschiffe* sich - teilweise über den (Um-)Weg der *Fregatten* - die späteren (in Deutschland so genannten) *Vollschiffe*, *Barken*, *Barkentinen*, *Brigantinen* usw. entwickelten. Diese wurden dann nicht mehr nach der Rumpfform, bzw. bei den *Linienschiffen* nach der Anzahl der Decks oder der Kanonenzahl eingestuft, sondern nur noch nach der Art der Besegelung.



Beispiel einer *Korvette* des 18.Jahrhunderts [B-72]

Nachfolgend habe ich einen Versuch zur zeitlichen Einteilung und der damit gegenseitigen Beeinflussung der damaligen Schiffstypen^[123] unternommen (Hauptzeiten der Schiffstypen in dunkelgrau / Kiellegung der *Galeone ADLER VON LÜBECK*: 1565 / In-Dienst-Stellung: 1566/1567):

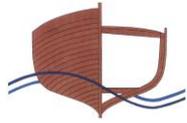


Die ADLER VON LÜBECK und die Entwicklung der Schiffe um ihre Zeit herum (10)

Zeitraum>>	950	1000	1050	1100	1150	1200	1250	1300	1350	1400	1450	1500	1550	1600	1650	1700	1750
													65				
Galeere	<																
Wikingen	<																
Knorre	<																
Normann.S																	
Nef																	
Kiel																	
Kogge																	
Barze																	
Nao																	
Holk																	
„Karweel“																	
Karavelle																	
Karacke																	
Galeone																	
Pinasse																	
Fleute																	
Liniensch.																	>
Fregatte																	>
Korvette																	>

In der Literatur sind die Zeiträume der jeweiligen Schiffarten sehr unterschiedlich dargestellt, so dass eine eindeutige Bestimmung kaum möglich ist. Auch waren die einzelnen Schiffstypen nicht immer klar voneinander zu trennen, da es eine Vielzahl von gegenseitigen Beeinflussungen und dadurch bauliche Mischformen gab. Hinzu kommt, dass in Nordeuropa die Entwicklung andere Wege beschritt, als im Mittelmeerraum oder im südwestlichen Europa. Wohl gab es laufend zahlreiche Änderungen, aber viele Neuerungen fanden bis zum Ende des 16. Jahrhunderts im Schiffbau des nördlichen Europas erst mit Verspätung ihren Eingang, so z.B. die Karweelbeplankung bei grösseren Schiffen rund 100 Jahre nach der Verwendung im Mittelmeer. Andererseits entwickelten ab dem 16. Jahrhundert die Niederländer und die Engländer den Schiffbau weiter, während die Mittelmeerländer an alten Konstruktionsmerkmalen festhielten, was sich klar 1588 bei der Schlacht der Engländer mit der spanischen Armada zeigte^[124]. Auch wurden einzelne Schiffe in ihrer Lebenszeit umgebaut und/oder die Takelage geändert, so dass der (hauptsächliche) Schiffstyp wechselte, was gerade für den Historiker eine genaue Bestimmung schwierig macht.

Ein weiterer Punkt ist (und das gilt teilweise auch für diese „*Kleine Geschichte der ADLER VON LÜBECK und ihre Zeit*“), dass viele Autoren einfach Angaben vorheriger Autoren übernahmen, ohne diese Informationen historisch zu überprüfen, selbst recherchiert zu haben oder selbst belegen zu können (Stichwort: „Abschreiben“, von dem ich mich hier also nicht ganz freisprechen kann). Es gibt von ihnen dann leider auch nur äusserst selten einen Hinweis darauf, dass diese oder jene Angabe u.U. nicht korrekt sein könnte oder es zudem auch andere Aussagen dazu gibt (warum ich mich in dieser Bearbeitung jedoch bemüht habe!). Demzufolge ist den Angaben in fast allen Büchern und Artikeln immer auch mit einer genügenden Skepsis gegenüber zu treten!



Die Hanse (1)

Die Hanse (althochdeutsch: hansa = Gefolge, Gesellschaft, Gruppe, Schar) entwickelte sich mit ihrer Gründung im Jahre 1254 (Vor-Hansen gab es in Europa schon ab der 2.Hälfte des 11.Jahrhunderts) zu einer umfassenden Vereinigung von (anfangs nur) deutschen Fernkaufleuten, die ihre wirtschaftlichen Interessen - besonders im Ausland - gut vertreten wissen wollten. Als auch „Deutsche Hanse“, „dudische Hanse“ oder „hansa almanie“ (lat.: „hansa teutonica“) bezeichnet, schlossen sich in ihrer Hochzeit in Nordeuropa gleichzeitig bis zu 200 Städte aus dem Küsten- und Binnenland zusammen, etwa ab dem Jahre 1350 „Städte-Hanse“^[125] („Stede van der dudeschen hense“) genannt, und konnten schliesslich eine wirtschaftliche und politische Macht entwickeln, die sogar dem Kaiser trotzte (obwohl Lübeck Reichsstadt war). Diese Macht reichte von Russland bis England, von Skandinavien bis zur iberischen Halbinsel und nach Oberitalien, wobei einige hansische Kaufleute eigenständig sogar bis zur Sklavenküste Westafrikas gesegelt sein sollen (etwa heutiges Nigeria). Die Hanse selbst war aber in keinem Fall direkt/selbst in den neu entdeckten Ländern Amerikas oder im Handel mit Asien tätig.



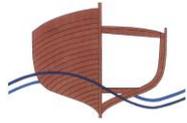
Das nördliche Europa in der „Carta marina“ von 1539 [B-73]

Die ungekrönte „Hauptstadt“ der Hanse war das 1143 von *Graf Adolf II. von Holstein* (1128-1164) an der heutigen Stelle gegründete Lübeck^{[126][127]}, die ihre Vormachtstellung mit aller Kraft gegenüber anderen Städten zu verteidigen suchte - solange die Hanse existierte.



Handelswege der Hanse im ausgehenden 15. Jahrhundert [B-74]

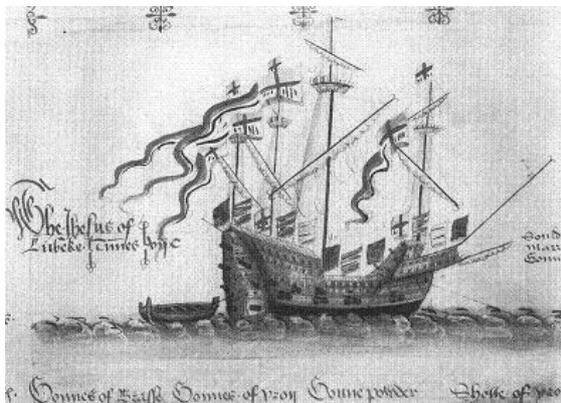
Erste Probleme hatte die Hanse schon ab etwa der Mitte des 14. Jahrhunderts, als sich das Klima in Europa dahingehend langsam veränderte, indem die Temperaturen sanken und die jährlichen Zeiten zum Segeln geringer wurden, da in Nordeuropa besonders die Ostsee länger zugefroren blieb und somit die



Die Hanse (2)

dort üblichen Handelswege weniger genutzt werden konnten. – Naturbedingt verlagerte ausserdem ein Grossteil der Heringe um das Jahr 1570 seine Laichplätze von der deutschen und schwedischen Küste (vor Schonen, darum „Schonenfahrer“) an die Küste Norwegens, was u.a. wegen der längeren Fahrstrecke der Schiffe zusätzliche wirtschaftliche Einbrüche für die Hanse mit sich brachte^[128].

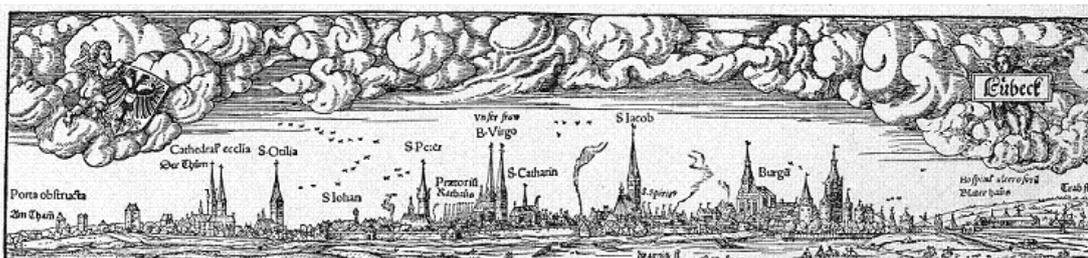
Eine weitere grosse Verschiebung der (wirtschaftlichen) Machtverhältnisse geschah mit den Entdeckungsfahrten der Spanier und Portugiesen am Ende des 15. Jahrhunderts. Der entscheidende Handel verlegte sich von da an mehr und mehr nach Antwerpen, Amsterdam und anderen Häfen in Atlantik-Nähe. Wohl konnte die Hanse anfangs noch ihre wirtschaftlichen Verbindungen zu einem einträglichen Handel im nördlichen Europa nutzen, doch im 16. Jahrhundert erlitt die (einst) mächtige Hanse mehrere Niederlagen gegen die Dänen und Schweden und überhaupt entzogen sich nicht nur die skandinavischen Länder immer mehr dem Einfluss der Hanse.



Die Karacke JESUS VON LÜBECK [B-75]

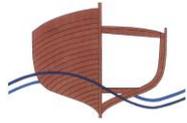
Zwischen 1563 und 1570 kam es sogar zum schon erwähnten 7-jährigen „Nordischen Krieg“, der der damals bereits im langsamen Niedergang befindlichen Hanse wirtschaftlich sehr zu schaffen machte^[129]. Die Karacke JESUS VON LÜBECK, das grosse ca. 900 t-Kriegsschiff mit einer Ladefähigkeit von 700 t, hatte die Stadt Lübeck bereits 1544 an den englischen König Heinrich VIII. (1491-1547) verkauft und 1552 kaperten die Schweden 32 grosse Frachtschiffe der Lübecker^[130]. Ausserdem waren zwei Flaggschiffe inzwischen verloren gegangen, so dass eine gewisse Wehrlosigkeit gegenüber den Schweden und in dem daraufhin 1563 begonnenen Krieg eingetreten war. Aus diesem Grund, um nämlich ihre Handelsschiffe weiterhin vor Überfällen zu schützen und

nicht einem Kriegsverlust auszusetzen und um die Macht der Hanse (nochmals) zu demonstrieren, entschloss sich die Stadt Lübeck in einem letzten verzweifelten Kraftakt zum Bau eines neuen und mächtigen Kriegsschiffes. – Der Name ADLER VON LÜBECK wurde gewählt, da der doppelköpfige Adler das lübsche Wappentier war und ist. Das gewaltige Schiff mit seinen 4 Masten und über 2.000 t Gesamtgewicht sollte die Macht der weiterhin führenden Stadt der Hanse nochmals dokumentieren und symbolisierte auch den Versuch, bei der Grössensteigerung von Schiffen west- und südeuropäische Länder mitzuhalten. Es war damals das grösste jemals von der Hanse gebaute Schiff.



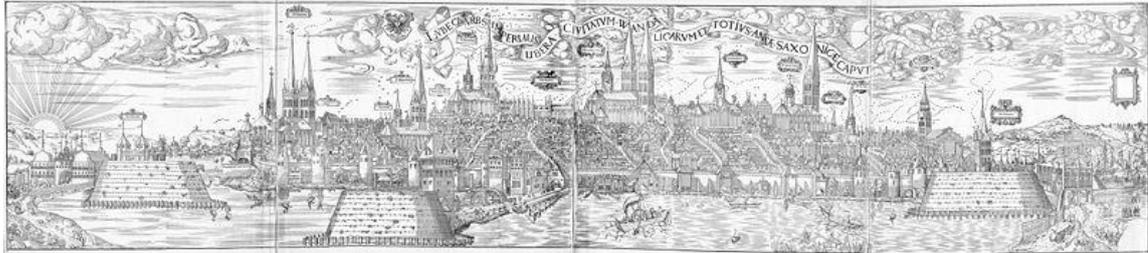
Ansicht der Hansestadt Lübeck (1550) [B-76]

Doch es ging dem Ende entgegen. Bereits 1494 hatte Zar Iwan III. (1440-1505) das Hanse-Kontor in Nowgorod geschlossen (1514 bis Mitte des 16. Jahrhunderts nochmals existent). Und auch die Niederländer hatten sich zwischenzeitlich - trotz aller Widerstände seitens der Hanse gegenüber den „Buten-Hansen“^[131] - zu Konkurrenten dieses Städtebundes entwickelt und errangen zudem ein Übergewicht im Ostseehandel (z.B. im Jahre 1563 über 3.300 holländische Schiffe, die bis nach Nowgorod führen^[132]). Wohl wurde 1569 in Antwerpen noch das mächtige neue Kontorgebäude der Hanse eröffnet^[133], doch selbst England distanzierte sich gegenüber der Hanse immer mehr und Königin Elisabeth I. (1533-1603) schloss 1598 auch das Kontor der Hanse in London, den „Stalhof“ (in England „Steelyard“ genannt). Fürstlichnationale Strukturen, die Reformation und der nachfolgende 30-jährige Krieg machten der Hanse viel zu schaffen und schränkten den Handel immer stärker ein. Nach dem „Westfälischen Frieden“ im Jahre 1648 war von den Hanse nicht mehr viel vorhanden^[134]. Der letzte „Hansetag“ fand schliesslich im Juli 1669 in Lübeck statt,



Die Hanse (3)

zu dem nur noch wenige Städte kamen (Braunschweig, Bremen, Danzig, Hamburg, Köln, Lübeck, Osnabrück und Rostock), womit die Hanse nach über 400 Jahren endgültig ihr Ende fand. Wohl traf sich die „communi hansae teutonicae“ 1679 noch einmal beim Friedenskongress in Nimwegen, doch das Städtebündnis war faktisch schon nicht mehr existent. Auch Lübecks Stellung als ehemals wichtigste Metropole der Hanse und nicht nur des nordeuropäischen Handelsraumes nahm rapide ab und die Stadt, die eine der grössten Städte Mitteleuropas gewesen war, erreichte nie mehr ihre ehemalige Bedeutung.



Ansicht der Hansestadt Lübeck (1552) [B-77]

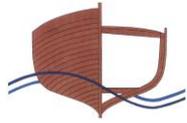
Was die Schiffe der Hanse zusammenfassend betraf, so verwendete sie nach ihrer Gründung in erster Linie Schiffe der Wikinger, also das Langboot für schnelle Fahrten und die Knorre, als Handelsfahrer. Deren Ladefähigkeit betrug jedoch nur 15 bis 30 Lasten (30-60 Tonnen Gewicht). Gegen Ende des 12. Jahrhunderts entstand die bauchige und stämmig gebaute Kogge mit einer anfänglichen Tragfähigkeit von bis zu 80 Lasten (später bis 100 Lasten), die der Hanse einen grossen Auftrieb gab und ihre Handelsmacht zu sichern half. Als das Seitenruder mit dem Beginn des 13. Jahrhunderts durch ein Heckruder ersetzt wurde, war die Kogge bis in das 14. Jahrhundert hinein das typische Handelsschiff in Nordeuropa. Doch die Kogge wurde im 14. Jahrhundert immer mehr durch die grössere Holk abgelöst, die rund 150 und mehr Lasten zu tragen imstande war, und von ihr schliesslich im 15. Jahrhundert ganz verdrängt. Das 15. Jahrhundert brachte aber wiederum ein Schiff, die Karacke, die u.a. durch ihre neue Beplankungsart noch mehr Gewicht (bis zu 400 Lasten) tragen konnte.

Diesem Schiffstyp folgte die Galeone. Dieses schon europäisch zu nennende Schiff besass eine Tragfähigkeit von weit über 400 Lasten und wurde, wie die Holk ebenfalls, bis zum 17. Jahrhundert gebaut und war dann das vorherrschende (Handels-)Schiff in Europa. Dieser Schiffstyp war noch grösser und leitete eine gravierende Veränderung im Schiffbau ein.



Ansicht der Hansestadt Lübeck (1560) [B-78]

Durch die steigende Grösse der Schiffe stieg auch deren Tiefgang, so dass manche frühere Hafenplätze der Hanse von ihnen nicht mehr angelaufen werden konnten. So war z.B. die Hansestadt Hamburg mit Schiffen über 100 Lasten nur bei Hochflut erreichbar und sonst wurden bereits bei Neumühlen ent-, bzw. umgeladen. Bremen war mit solchen Schiffen überhaupt nicht mehr zu erreichen, während Emden keine Probleme hatte. Im Ausland war beispielsweise in den Niederlanden mit diesen grossen Seglern normalerweise nicht mehr in die Zuiderzee zu kommen, da sich davor eine Sandbarriere befand und die Schiffe auf der Reede der vorgelagerten Insel Texel ankern mussten, man nach Amsterdam demzufolge nur bei äusserst hohen Wasserständen kommen konnte (eine andere Möglichkeit waren die sogenannten „Kamele“: beidseitig am Schiff angebrachte grosse Auftriebskörper, die den Tiefgang des Schiffes verringern halfen, so dass die Barriere überwunden werden konnte). Die Schelde war nur bis Middelburg



Die Hanse (4)

oder Arnemuyden zu befahren, dann mussten Leichter, also kleinere Schiffe, die Waren nach Antwerpen oder zu weiteren Orten zu schaffen^{[135][136]}. Auch diese Umstände verteuerten die Transportkosten.

Zwangsläufig entwickelten sich andere, bzw. kleinere Schiffe (u.a. „Balinger“, „Boeier“/„Bojer“/„Boyer“, „Busse“, „Ewer“, „Hure“, „Kraier“/„Kreyer“, „Kof“/„Kuff“, „Pleyte“, „Prahm“, „Schnigge“, „Schute“), die bis zu 50 Lasten tragen konnten und für die Küstenschifffahrt, zum Löschen der Seeschiffe und als Flussschiffe Verwendung fanden und teilweise auch gerudert werden konnten. Andere kleinere Schiffstypen, die in der Hansezeit ebenfalls gebaut wurden, waren z.B.: „Boot“/„Bootschiff“ oder „Rahseyl“.



Lübeck von Osten her gesehen (1572) [B-79]

Fazit zur Hanse:

So wie das grösste Schiff der Hanse, die *ADLER VON LÜBECK*, seiner Aufgabe durch die veränderte wirtschaftliche und politische Lage nicht mehr gerecht werden konnte, so endete auch die einst so erfolgreiche Hanse, die sich spätestens ab dem 16. Jahrhundert nicht flexibel genug den veränderten Handelsbedingungen in der wesentlich grösser gewordenen Welt anpasste. Sturheit, Arroganz, Überheblichkeit und ein Festhalten an alten Vorstellungen verhinderten schlussendlich eine weitere Existenzberechtigung dieses einst so mächtigen Städtebundes. Es könnte sogar die Aussage zutreffen, dass - aus heutiger Sicht - der Welthandel wegen der Unbeweglichkeit der Hanse über Jahrhunderte sich nach Spanien, Portugal, den Niederlanden und nach England verlagerte und damit an Deutschland vorbeiging. Die Hanse hatte ihre einmalige Machtstellung „sehenden Auges“ verspielt, ohne auf die klar erkennbaren Veränderungen im Handel zur See adäquat zu reagieren, obwohl sie die Macht besass und dadurch alle Möglichkeiten in ihren Händen hielt^[137]. – Erst im 19. Jahrhundert gelangte Deutschland auf den Weltmarkt zurück, um dann wieder eine wichtige Rolle im Konzert der grossen seefahrenden Handelsnationen zu spielen. – Allerdings kann die Hanse als der Vorläufer eines vereinten Europas bezeichnet werden, wozu sich die Staaten erst im letzten Jahrhundert endlich bereit erklärten.



Mittelalterliches
Wappen der
Stadt Lübeck
[B-80]

Heute wird das Wort „Hanse“ allgemein zur Bezeichnung eines Städtebundes gebraucht, der in Nordeuropa nicht nur auf wirtschaftlichem, sondern auch auf politischem und kulturellem Gebiet ein wichtiger Faktor war. Als „Freie Hansestädte“ in Deutschland - heutzutage auch kenntlich am Kfz.-Zeichen - bezeichnen sich noch Bremen (HB; seit 1813), Hamburg (HH; seit 1813), Lübeck (HL; seit 1813) und auch wieder Greifswald (HGW; seit 1990), Rostock (HRO; seit 1990), Stralsund (HST; seit 1990) und Wismar (HWI; seit 1990). Im heutigen Ausland greifen inzwischen ehemalige Hansestädte ebenfalls den Begriff „Hanse“ wieder auf (z.B. Reval), um damit touristisch oder/und wirtschaftlich wirken zu können.



Wappen der Stadt
Lübeck bis 1996
[B-81]

Aber die Hanse ist nicht untergegangen! – Die Hanse lebt!

Eine „Neue Hanse“ wurde 1980 in Zwolle/Niederlande in das Leben gerufen und soll eine „Lebens- und Kulturgemeinschaft der Städte über Grenzen hinweg“ sein. Mitglied kann auf Antrag diejenige Stadt werden, die auch Mitglied in der historischen Hanse gewesen war oder die ehemals in ihren Stadtmauern Kontore oder sonstige Niederlassungen der Hanse beherbergte. – Inzwischen sind fast 195 Städte Mitglied geworden und diese befinden sich in einer erstaunlichen grossen Anzahl von heutigen Ländern, so zum Beispiel in Belgien, England, Estland, Finnland, Frankreich, Island, Lettland, Litauen, Niederlande, Norwegen, Polen, Russland, Schottland, Schweden und Weissrussland. – Wer sich darüber weiter informieren möchte, dann findet derjenige unter www.hanse.org weitere Angaben.



Die - ehemals geplante - „zukünftige“ Replik der *ADLER VON LÜBECK*

(Ein Rückblick auf das ehemalige Vorhaben des Fördervereines; der Text stammt aus der Zeit des Vereines, der bis 2013 existierte)

Der Nachbau des grössten Schiffes der Hanse durch die DMW basiert u.a. auf folgenden Gründen:

1. der reichhaltigen maritimen Geschichte unseres Landes ein Denkmal zu setzen,
2. den Menschen die traditionelle Handwerkskunst beim Bau von Schiffen nahe zu bringen,
3. die geringe Erfahrung mit historischen Seglern durch wissenschaftliche Untersuchungen zu mehrern,
4. einen international bekannten Botschafter für die Hansestadt Lübeck zu haben.

Die *ADLER VON LÜBECK* soll, wie bereits erwähnt, unter wissenschaftlicher Aufsicht im Rahmen der „Experimentellen Archäologie“ gebaut werden. Mit der Eröffnung der „Deutschen Museumswerft“ erfolgt gleichzeitig die Kiellegung für diese Replik. Kurz danach werden die Kiele der beiden ebenfalls nachzubauenden Beiboote der *ADLER VON LÜBECK* gesetzt. – Im Vorfeld wurde dann bereits mit dem Bau zweier grosser Konstruktionsmodelle^[138] begonnen, bei denen für den 1 zu 1-Nachbau die Lage der verschiedenen Hölzer für den verantwortlichen Bootsbaumeister, aber auch für die Besucher klar zu erkennen sein wird.



Ein möglicher Nachbau der *ADLER VON LÜBECK*
vor der heutigen Altstadtkulisse der Hansestadt Lübeck [B-82]

Die Herstellung der Replik der *DE GROTE ADLER* erfolgt an Land und sobald das Schiff (der Rumpf) schwimmfähig ist, wird es mittels entsprechender Kräne in das Wasser gehoben. Am Kai der DMW findet dann der weitere Ausbau statt. – Auf der dadurch frei gewordenen Fläche auf dem Bauplatz beginnt nach einiger Zeit der Bau einer weiteren Replik.

Es wird mit einer Fertigstellung und der Taufe dieser Galeone nach etwa 10-12 Jahren gerechnet. Das liegt daran, dass die erforderlichen umfangreichen Recherchen und weitere Untersuchungen parallel verlaufen und diese Kenntnisse nicht direkt in das Projekt fließen können.

Nach ihrer Taufe wird die *ADLER VON LÜBECK* zu wissenschaftlichen Studien segelnd in Nord- und Ostsee unterwegs sein und dabei auch Gäste mitnehmen (und eben nicht untätig am Kai liegen und dort Schaden nehmen, wie es bei der überwiegenden Zahl der historischen Nachbauten leider der Fall ist). Das bedingt jedoch, dass die von der „BG Verkehr“ (ex-„See-BG“) geforderten Sicherheitskriterien beim Bau Berücksichtigung finden, ohne die das Schiff den Kai gar nicht verlassen dürfte! Allerdings werden solchen Erfordernissen derart Rechnung getragen, dass diese gar nicht zu sehen sein werden (Kabelverlegung, Positionslampen, Rettungsmittel, Tanks usw.). Ebenfalls erhält das Schiff einen Motor und auch ein Bugstrahlruder, damit es heutzutage in Hafensituationen manövrierfähig bleibt. Und auch die im 16. Jahrhundert gemachten Fehler beim Bau der *ADLER VON LÜBECK* werden nicht wiederholt. Das erfordert wohl einige konstruktive Veränderungen, doch da diese nur in geringem Umfang durchgeführt werden müssen, wird dabei die Authentizität kaum beeinträchtigt, was z.B. das Strömungsverhalten oder die Segeleigenschaften betrifft. Ausserdem werden die grossen Geschütze (zumindest anfangs nicht alle) aus Kostengründen eben nicht aus Eisen oder Bronze bestehen, sondern diese werden aus anderen Materialien hergestellt werden (ohne dass man es optisch erkennt) und diese Geschütze werden dann für eine (pyrotechnische) „Breitseite“ vorbereitet sein.

Aber: Es wird bei diesem Punkt mit Sicherheit „Kritik“ geben („keine Authentizität“, „Operettenschiff“ und ähnliche Äusserungen, da moderne Technik eingebaut werden muss). Doch diese Personen vergessen das Entscheidende: dass nämlich nicht nur der wissenschaftlich begleitete Bau eines solchen grossen Schiffes mit erheblichen finanziellen Mitteln verbunden ist, sondern auch der laufende Unterhalt! Die *ADLER VON LÜBECK* muss aus diesem Grund nach der Fertigstellung in die Lage versetzt werden können, einen entscheidenden Teil ihrer laufenden Kosten selbst zu erwirtschaften! – Und niemand wird doch wohl erwarten, dass das Schiff mit seinen konstruktiven Fehlern nachgebaut wird, was zur Folge hätte, dass dann dort ebenfalls laufend die bekannten Leckagen und sonstigen Probleme auftreten, die die Lebensdauer des für viel Geld hergestellten Nachbaues erheblich verkürzten! Ein hölzernes Schiff dieser Grössenordnung jedoch als reines Ausstellungsstück bewegungslos an den Kai zu legen, würde der *ADLER VON LÜBECK* in keiner Weise gerecht werden und diejenigen Schäden verursachen, die z.Z. bei der nachgebauten *BATAVIA* in den Niederlanden festgestellt worden sind.



Der Graupner-Bausatz der ADLER VON LÜBECK (1)

Als Bausatz gab es die ADLER VON LÜBECK von etwa der Mitte der 60er bis etwa in die 80er Jahre des letzten



Ein fertiges Modell der ADLER VON LÜBECK nach Marquardt [B-83]

Jahrhunderts im Massstab 1:90 von der 1930 gegründeten und sehr bekannten Modellbaufirma Graupner. Grundlage waren dabei die Bauzeichnungen von Karl-Heinz Marquardt, der diese natürlich unter wirtschaftlich zu vertretenden Kriterien für diesen Bausatz anfertigen hatte. Bei der Beschäftigung mit der ADLER VON LÜBECK und ihrer Zeit und bei der entsprechenden Durchsicht dieser Marquardt'schen Bauzeichnungen bezüglich der Realität stellt man jedoch sehr schnell fest (auch als Ungeübter), dass diese nicht gegeben ist! Viele Punkte entsprechen nicht dem, wie - was die Äusserlichkeiten betrifft - um 1565 gebaut oder wie in der Hanse ausgestattet worden ist. Schade, da es sich manchmal umso Kleinigkeiten handelt, so z.B., dass die Juffern 1565 nicht rund, sondern dreieckig waren - aber darüber wird von dem sonst als sehr renommierten und bekannten Karl-Heinz Marquardt kein Wort verloren. Auch die Geschütze - einem Extrabeschlagsatz beigefügt und zudem aus Plastik - entsprachen in ihren Dimensionen und

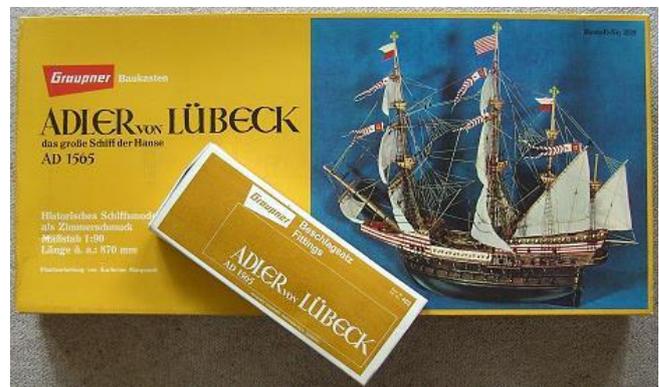
ihrer Art nicht der damaligen Realität (ein grosser Teil der Geschütze entsprach dem 17. und nicht dem 16. Jahrhundert!).

Etlche Ungereimtheiten zeigten sich zudem, wenn Baubeschreibung und Bauzeichnung verglichen wurden. Einige Arbeiten wurden gar nicht, manche unvollständig (z.B. die Bonnets in den Segeln) oder andere falsch (z.B. Jungfern, grosses Beiboot in der Kuhl) beschrieben, so dass der Modellbauer vor einem grossen Fragezeichen steht. In den Zeichnungen stimmten die verschiedenen Ansichten nicht immer überein und schafften so grosse Probleme, bzw. erforderten doppeltes oder dreifaches Arbeiten.

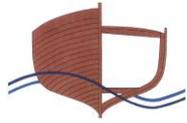
Karl-Heinz Marquardt erwähnt bei seinen Quellen wohl die Arbeit über die ADLER VON LÜBECK von Karl Reinhardt, jedoch nur die verkürzte Fassung von 1943 und nicht die vollständige von 1938. Somit hat Karl-Heinz Marquardt als Grundlage seiner Zeichnungen nur auf Teilinformationen zurückgegriffen [139].

Hinweise auf ungeklärte und strittige Punkte bei der ADLER VON LÜBECK, da diese noch nicht historisch belegt sind, gibt es in seinen Text-Unterlagen nicht. Auch dadurch sind inzwischen zahlreiche unterschiedliche Varianten der ADLER VON LÜBECK entstanden, die teilweise nichts mit der (damaligen) Wirklichkeit zu tun haben. – Selbst unter wirtschaftlicher Berücksichtigung hätte die Firma Graupner für mehr Authentizität bei der Herstellung des Bausatzes sorgen sollen oder sogar müssen, denn es handelt sich um eines der wichtigsten Schiffe unserer langen maritimen Vergangenheit.

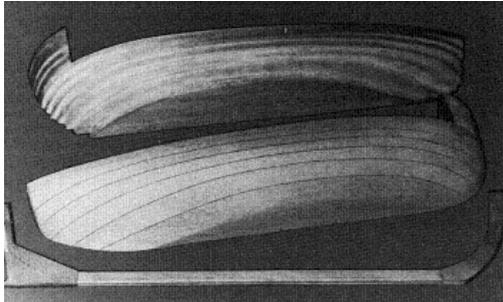
Was jedoch vollkommen unverständlich ist: die Firma Graupner verfügt - nach telefonischer Auskunft - über kein Archiv oder eine sonstige Aufbewahrung von Bauplänen oder sonstigen Unterlagen ihrer (ehemals) angebotenen eigenen Modellschiffe (!!), so dass durch dieses Unternehmen - trotz allem - wichtige Zeugen der deutschen Schiffbau- und Modellbaukunst unwiederbringlich verloren worden sind. Ein Nachbau von ehemals angebotenen historischen und anderen Modellschiffen der Firma Graupner ist demzufolge nur sehr schwer zu bewerkstelligen. Bei der Takelage mögen dann wohl die wenigen auf dem Markt vorhandenen Fachbücher vielleicht hilfreich sein, von denen insgesamt wiederum nur einige noch in Buchhandlungen zu erwerben sind. So ist der



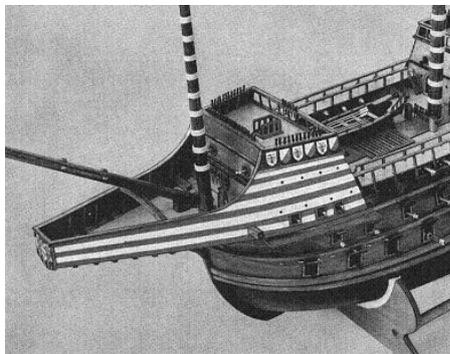
Der Baukasten und Beschlagsatz der Firma Graupner [B-84]



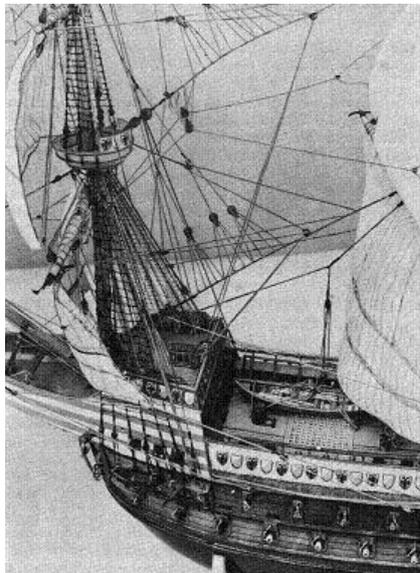
Der Graupner-Bausatz der ADLER VON LÜBECK (2)



Der Schiffsrumpf aus Schichten zusammengesetzt [B-85a]



Das Vorschiff der ADLER VON LÜBECK [B-85c]



Das fertige Vorschiff [B-85d]

Modellbauern und auch Historikern getroffen ist (schätzungsweise etwa 1.000 bis 3.000 Bausätze), besser verarbeitet und dokumentiert werden können. Schade, dass der Firma Graupner die Wichtigkeit gerade des Modelles eines der grössten Schiffe der Vergangenheit scheinbar nicht bewusst war!

Suchende, der Wissenwollende gezwungen, bei Antiquariaten und Bibliotheken oder im Internet bei ZVAB oder eBay zu recherchieren (eine umfangreiche Auswahl an Literatur zu diesem Thema befindet sich im „Anhang 4“).

Ausserdem muss gesagt werden, dass dieses Schiff im Bausatz als Schichtmodell angeboten wurde, also nicht als Spantenmodell. Diese Rumpfschichten bestanden jedoch aus Balsaholz, was bekanntlich sehr weich und für einen stabilen Rumpf nur wenige geeignet ist und dem Modell ein unnatürlich geringes Gewicht gibt (bei älteren Modellbaukästen der Firma bestanden die Schichten noch aus härterem Holz, z.B. dem der Linde). Etliche der schon bedruckten hölzernen Teile waren (zumindest bei dem mir vorliegenden Bausatz) mit viel zu viel Druckerfarbe hergestellt, so dass die Dicke der Linien unrealistisch wirkte.

Das damalige Modell der Firma Graupner hatte nach den verwendeten und von Karl-Heinz Marquardt dafür angefertigten Zeichnungen die folgenden Abmessungen:

Masstab	= 1:90 ^[140] ,
Länge über Alles	= 870 mm,
Breite	= 170 mm,
mittlere Tiefgang	= 59 mm,
Höhe über Alles	= 715 mm

und wurde angeboten als:

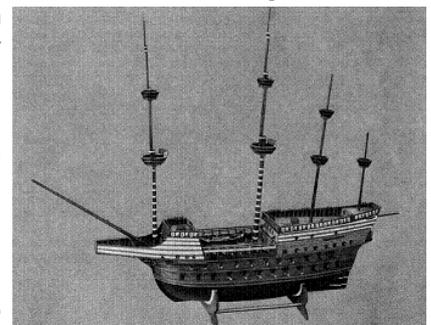
Baukasten:	Bestell-Nr. 2111 (1986/87 = 239,50 DM),
Beschlagteile:	Bestell-Nr. 463 (1986/87 = 129,50 DM).

Vorher gab es in den 50er Jahren^[141] auch einmal ein kleines ADLER VON LÜBECK-Modell von Graupner in ca. 1:180; LÜA: 30 cm:

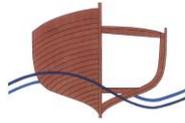
Baukasten:	Bestell-Nr. 2402 (ca. 1953 = 6,50 DM).
------------	--

Da der Autor dieser „Kleinen Geschichte der ADLER VON LÜBECK und ihre Zeit“ inzwischen zudem im Besitz eines Graupner-Modelles dieses Schiffes ist, welches er in einem völlig desolaten Zustand befindlich überlassen bekommen hatte, und ausserdem einen voll-ständigen Bausatz des Schiffes (Baukasten und Beschlagteile) sein eigen nennt, konnte er feststellen, dass der damals verhältnismässig hohe Preis von knapp 130 DM allein für den Beschlagsatz bezüglich der Qualität des Inhaltes in keinem Fall gerechtfertigt war.

Insgesamt hätte dieser Baukasten, der durchaus auf ein grosses Interesse bei den



Die ADLER VON LÜBECK ohne Takelage [B-85e]



Modelle der *ADLER VON LÜBECK* – Angebote und die Lage auf dem Markt

Eine wissenschaftlich fundierte Untersuchung zur *ADLER VON LÜBECK*, die als Basis für ein wirklichkeitsnahes Schiffsmodell oder gar einen authentischen Nachbau im Rahmen der „Experimentellen Archäologie“ dienen könnte (wie es ja geplant war), steht bisher aus, auch wenn die Arbeit von *Karl Reinhardt* aus dem Jahre 1938 keinesfalls unterschätzt werden darf. Da aber wiederum nicht wenige Modellbauer die Neigung haben, sich unkritisch mit einem Bausatz oder den älteren Modellen zu beschäftigen (die Vorlagen also als „wahr“ annehmen), ist es demzufolge nicht verwunderlich, wenn die vorhandenen fertigen Schiffsmodelle des grössten Schiffes der Hanse sehr voneinander abweichen (*Wolfram zu Mondfeld* schreibt in seinem Buch „Historische Schiffsmodelle“ also vollkommen zu Recht: „*Quellenstudium gehört zu den Pflichtübungen jedes echten Schiffsmodellbauers.*“) - und damit sind besonders die Primärquellen gemeint (auch wenn es in diesem Fall bisher nur sehr wenige gibt)!



Modell der *ADLER VON LÜBECK* im „Deutschen Museum“ in München [B-86]

Im Internet oder bei Auktionen sind weiterhin immer wieder Angebote und Nachfragen zur *ADLER VON LÜBECK* zu finden. Die Preise reichen von wenigen Euro für einen (doch noch irgendwo gefundenen) Baukasten bis hin zu einem fertigen Schiffsmodell für einige tausend Euro. Auf jeden Fall ist eine Nachfrage vorhanden, das Angebot jedoch geringer.

Allerdings sind auch ab und zu Modelle im Angebot (oder werden im Internet gezeigt), die in einem anderen Massstab als 1:90 hergestellt worden sind (siehe unten). Dennoch scheinen bei diesen nicht die Chancen genutzt worden zu sein, die ein grösseres Modell ermöglichen könnte. – Ebenso gibt es kleine und kleinste Modelle in Flaschen u.ä. aus Metall (1:1250) usw., die aber in keinem Fall dem Schiff auch nur annähernd gerecht werden. Zum Teil handelt es sich bei den angebotenen Modellen um eine Zumutung und erst recht für jemanden, der sich mit der *ADLER VON LÜBECK* (oder der Historie von Schiffen) ernsthaft beschäftigt hat. – Auch bei diesen anderen Modellen ist die Basis sehr häufig die mit Fehlern behaftete 1:90-Planvorlage von *Karl-Heinz Marquardt*.

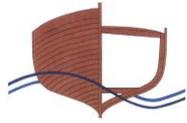
Ab und zu werden fertige Modelle dieses Schiffes angeboten, wie z.B. die folgende Anzeige aus dem Jahre 2007 für ein Modell in etwa 1:45:

Modellschiff der *ADLER VON LÜBECK*

Holzrumpf, detailliert, fast originalgetreu Maßstab beträgt etwa 1:45. EINZELSTÜCK. Als Grundlage diente eine Bauanleitung für ein Modellschiff im Maßstab 1:90. Viele Kleinteile in Eigenfertigung mit Liebe zum Detail hergestellt. Länge ca. 180 cm, Höhe ca. 150 cm, Breite ca. 40 cm. Detailliertere Photos gerne auf Anfrage. Preis: 3.800 Euro.

Der hier genannte Preis ist allerdings ziemlich unrealistisch und entspricht nicht unbedingt der Marktlage.

Leider nimmt die Anzahl der Modellbauer von historischen Holzschiffen (also nicht Funktions-Modellen, wie sie immer mehr gekauft werden) in den letzten Jahren ständig ab, so dass nicht damit zu rechnen ist, dass in absehbarer Zeit sich ein Hersteller finden lassen wird, der ein wirklich authentisches Modell der *ADLER VON LÜBECK* in sein Programm aufnimmt oder auch nur entsprechende Pläne auflegt. Schade!



Fazit zur *ADLER VON LÜBECK* (1)

Die *ADLER VON LÜBECK* zeigt, dass bei der Hanse nicht nur die allgemein bekannten Koggen eingesetzt waren, sondern ebenfalls Schiffe ganz anderer und auch zukunftsweisender Konstruktion.



Briefmarke aus Nord-Korea [B-87]

Obwohl die *ADLER VON LÜBECK* sogar weltweit sehr bekannt ist, wurde diesem berühmten Schiff - kaum verständlich - bisher in Deutschland fast keine Aufmerksamkeit zuteil. Was aber gar nicht zu verstehen ist, dass die damalige Heimatstadt der *ADLER VON LÜBECK*, eben die Hansestadt Lübeck, heute kein Interesse an dem damals grössten Schiff der Hanse und sogar der damaligen Welt zu haben scheint und es keine ausführlichen touristischen Hinweise auf dessen Existenz gibt. – Übrigens sind leider auch über die verschiedenen ehemaligen Werften in dieser Hafenstadt erstaunlicherweise nur sehr wenige Informationen zu finden.

Aus alter und älterer Zeit sind bisher nur zwei bekannte Darstellungen vorhanden und auch im textlichen Bereich findet man nur sehr verstreut einige deutsche und englische Unterlagen, die sich zum Teil sogar widersprechen.

Modelle aus der Zeit nach 1900 gibt es wohl etliche (besonders, nachdem u.a. die Firma *Graupner* ihr 1:90-Modell auf den Markt brachte), aber diese sind sehr verschieden. Einige Maler und Illustratoren (u.a. *Bernd Anders*, *Uwe Jarchow*, *Prof. Alfred Mahlau*, *Olaf Rahardt*, *Günther Todt*, *Walter Zeeden*) haben sich in ihrer Zeit der *ADLER VON LÜBECK* angenommen, doch dabei zeigen sich ebenso grössere Unterschiede im Aussehen. – Was die ernsthaften Texte zu diesem berühmten Schiff betrifft, so ist bisher eigentlich nur die Arbeit von *Karl Reinhardt* aus dem Jahre 1938 zu nennen, der sich intensiv mit der Galeone beschäftigt und den dankenswerten Versuch unternommen hat, etliche damalige unterschiedlichen Quellen nach ihrem



Münze von Togo [B-88]

Realismus zu überprüfen und diese Angaben zusammenzufassen. Allerdings hat er sich bei seinem Rekonstruktionsversuch nicht unerheblich an den Galeonen der Engländer (und Niederländer) orientiert, so dass auch seine Arbeit unter diesem Aspekt zu betrachten ist.



Gold-Münze der Elfenbeinküste [B-89]

In neuerer Zeit hat z.B. Nord-Korea^[142] schon 1983 eine Briefmarke mit dem Abbild dieses Schiffes in einem Viererblock aufgelegt.

Die afrikanische Republik Togo^[143] gab im Jahre 2001 eine 1.000-France-Silbermünze in der Auflage von 5.000 Stück heraus. – Im Jahr 2009 hat die Republik Elfenbeinküste^[144] sogar eine kleine 1.500-France-Münze in Gold in einer 15.000er-Auflage auf den Markt gebracht.

Bereits 1933 ist in dem „Saba-Sammelbilderalbum „Schiffsbilder“ eine Abbildung (Nr.9)^[145] der *ADLER VON LÜBECK* mit rückseitiger Beschreibung zu finden. Dieses Album stammte von der ehemaligen „Garbáty-Zigarettenfabrik“ in Berlin. – Auch auf den Packungen einer noch existierenden Tabakfirma befand sich bis 2007 rund 30 Jahre lang ein Abbild^[146] der *ADLER VON LÜBECK* als Logo, von der die Unternehmensleitung gar nicht wusste, dass dieses Schiff die Vorlage dafür gebildet hatte.



Die *ADLER VON LÜBECK*
im „Saba-Sammelalbum“ [B-90]

Allen Darstellungen und textlichen Abfassungen - ob nun älteren oder neueren Datums - ist jedoch immer mit grösster Skepsis gegenüberzutreten (die Arbeit von *Karl Reinhardt* einmal ausgenommen), denn es kann grundsätzlich das Prinzip der „Wandernden/Stillen Post“ angenommen werden, dass sich also Informationen über die Jahrhunderte fast automatisch allein dadurch verfälscht haben, dass einer vom anderen abgeschrieben hat, ohne die Angaben auf ihren Wahrheitsgehalt oder ihre Realitätsnähe überprüft zu haben! Bei den nicht wenigen Modellen der *ADLER VON LÜBECK* liegt



Fazit zur *ADLER VON LÜBECK* (2)

der Grund für die z.T. erhebliche Unterschiedlichkeit nicht bei den handwerklichen Fähigkeiten der Erbauer, sondern vielmehr daran, dass diese sich dabei nach anderen älteren Darstellungen oder nach anderen Modellen gerichtet haben. Fast alle Modellbauer in der 2.Hälfte des letzten Jahrhunderts haben sich dabei leider auf die Korrektheit der Angaben in den Bauplänen von *Karl-Heinz Marquardt* und anderer verlassen und sich an den grösstenteils nicht gesicherten Angaben in den textlichen Informationen orientiert, wobei manches Modell (oder auch schon die als Vorlage dienende Bauzeichnung) zusätzlich mit dem Faktor eigener Phantasie „gewürzt“ worden ist (die Planserien aus „Das Schiffsmodell“ und aus „Der kleine Baumeister“ sind dafür eklatant-negative Beispiele).

Eine Sichtung der verschiedenen Unterlagen in Archiven usw. ist bisher noch nicht erfolgt und diese Akten u.ä. warten noch auf ihre Wieder-Entdeckung. Eine darauf basierende wissenschaftlich fundierte Darstellung oder Rekonstruktion der *ADLER VON LÜBECK* ist demzufolge bisher ebenfalls noch nicht erfolgt und harret noch der Dinge.



Logo einer Tabakfirma mit Abbild der *ADLER VON LÜBECK* [B-91]

In dieser „*Kleinen Geschichte der ADLER VON LÜBECK und ihre Zeit*“ sind erstmalig die unterschiedlichen Angaben allein aus allgemein zugänglichen Quellen zusammengetragen und gegenübergestellt worden, wodurch einem Interessierten auch klar werden soll, dass man sich eben nicht nur auf eine einzige Quelle verlassen kann - und darf!

Auf jeden Fall ist es sehr bedauerlich, dass es über dieses wichtige Schiff unserer maritimen Geschichte derart wenige Informationen gibt! Ein Buch wäre das Schiff allemal wert.

Anmerkung 6:

In „Anlage 4“ und „Anlage 5“ befinden sich umfangreiche Aufstellungen der bisher gefundenen Quellen von verschiedenen Texten und Darstellungen in Bildform u.ä.



Die *ADLER VON LÜBECK* [B-92]



Anhang 1.1: Kleines maritimes Wörterbuch zur Zeit der ADLER VON LÜBECK

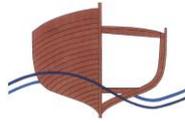
(kursiv = Verweis im Text dieses Wörterbuches auf einen Begriff in alphabetischer Reihenfolge)

A

<i>Abdrift</i>	sie entsteht, wenn ein Schiff durch den Wind nach <i>Lee</i> von seinem Kurs abkommt
<i>Ablaufen</i>	.....kann folgende Bedeutung haben: 1) ein Schiff fährt einen bestimmten Kurs, der Kurs (Weg) wird „abgelaufen“ 2) ein Schiff verlässt bei seinem Stapellauf die <i>Helling</i> = es „läuft ab“
<i>Ablaufend</i>	.....kann folgende Bedeutung haben: 1) bedeutet, dass sich ein Schiff aus der Sicht des Betrachters entfernt 2) das Wasser nach dem Höchststand der Flut bezeichnet man als „ablaufendes“ Wasser
<i>Achterdeck</i>	auch <i>Hüttendeck</i> genannt (wenn dieses <i>Deck</i> höher als die <i>Kuhl</i> ist, dann: „ <i>Quarterdeck</i> “)
<i>Achterkastell</i>	Bezeichnung bis etwa in die erste Hälfte des 17.Jhd. für den achterlichen Aufbau bei Schiffen
<i>Achtern</i>	alles an Bord, was hinter der <i>Kuhl</i> liegt
<i>Achterstag</i>	üblicherweise vom hintersten <i>Mast</i> von oben zum <i>Heck</i> sich erstreckende Befestigung aus <i>Tauwerk</i>
<i>Achterstevan</i>	hinterster (meist) senkrechter, häufig aus dem Schiffskörper herausragender Holzbalken; äusserstes hinteres Ende des reinen Schiffskörpers
<i>Anker</i>	zumeist schwere Eisenkonstruktion mit <i>Flunken</i> , die über Bord geworfen wurde und auf den Boden sank, um ein Schiff an einer Position halten zu können
<i>Ankerkatt</i>	siehe <i>Kranbalken</i>
<i>Ankerklüse</i>	Loch in der vorderen, oberen <i>Bordwand</i> am <i>Bug</i> , durch das das <i>Tau</i> zum <i>Anker</i> führte
<i>Ankerkran</i>	siehe <i>Kranbalken</i>
<i>Ankerrosse</i>	siehe <i>Trosse</i>
<i>Architrav</i>	waagerechter Tragbalken, auf dem ein Oberbau ruht
<i>Arkebuse</i>	leichtes Gewehr, welches mit einem Radschlossmechanismus aktiviert wurde
<i>Arkoli</i>	Bezeichnung für ein <i>Geschütz</i> mit all' seinem Zubehör (vom <i>Lade-</i> und <i>Luntenstock</i> bis hin zu Munition und Pulver, von der <i>Lafette</i> bis hin zum <i>Brooktau</i>)
<i>Astrolabium</i>	wurde zwischen dem 15. und 17.Jhd. zur Navigation benutzt (nur Höhenmessung von Gestirnen über dem Horizont möglich) und stellt einen Vorläufer des späteren Sextanten dar
<i>Aufkommen</i>	siehe <i>auflaufend</i>
<i>Auflanger</i>	(auch: „ <i>Auflander</i> “) (siehe <i>Inholz</i>) in Höhe der <i>Bordwand</i> befindlicher Teil eines <i>Spantes</i>
<i>Auflaufend</i>	(auch: „aufkommend“) bedeutet, dass sich ein Schiff aus der Sicht des Betrachters nähert
<i>Auge</i>	runde Öffnung; bezieht sich ggf. auch auf eine kleine Schlaufe bei einem <i>Tau</i>
<i>Ausrennen</i>	damit wird das Hinausschieben der <i>Geschütze</i> durch die <i>Pforten</i> bezeichnet, um diese gefechtsklar zu bekommen
<i>Averlopen</i>	ein alter Begriff für die übereinander liegenden <i>Decks</i> eines Schiffskörpers

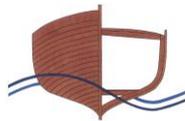
B

<i>Back</i>	erhöhter von <i>Bordwand</i> zu <i>Bordwand</i> reichender gedeckter Aufbau auf dem <i>Vorschiff</i> , auf Schiffen vor dem 17.Jhd. auch als <i>Vorderkastell</i> bezeichnet
<i>Backbord</i>	von hinten gesehen die linke Seite eines Schiffes (der Steuermann stand früher mit dem Rücken [engl. „back“] zu dieser Seite)
<i>Backstag</i>	(auch: „ <i>Pardune</i> “) diese dienten der Versteifung des achterlichsten <i>Mastes</i> , indem diese <i>Stagen</i> schräg nach hinten führten (also nicht mit mitschiffs, wie ein <i>Achterstag</i>)
<i>Balken</i>	schweres Vierkant-Holzteil, das zumeist quer zur Längsachse eingebaut ist und die <i>Decksplanken</i> trägt; bildet die wichtigste Querverbindung innerhalb der Schiffskonstruktion
<i>Balkenbucht</i>	Krümmung eines Balkens
<i>Balkweger</i>	wichtiger Längsbalken innerhalb des Schiffes, auf dem die Enden der Decksbalken fixiert sind
<i>Bandelier</i>	Kombination von Pulverflasche, Kugelbeutel, Pulververmassen und Lunte an einem Lederriemen
<i>Barkholz</i>	(auch: „ <i>Bargholz</i> “, „ <i>Berkholz</i> “ oder „ <i>Bergholz</i> “) seit Ende des 15.Jhd. verwendete seitliche herausragende Längsverstärkungen, die von <i>Heck</i> bis zum <i>Bug</i> innerhalb der seitlichen <i>Bepunktung</i> verliefen; dienten dem Schutz der äusseren Schiffswände
<i>Barse</i>	mittelalterliches kleines Hinterlader-Schnellfeuer- <i>Geschütz</i> auf einer Gabel drehbar, etwa 1 ½-Pfünder
<i>Basse</i>	drehbares kleineres <i>Geschütz</i> als Hinterlader; zumeist mit gebogener oder gerader Richtstange; besonders im 16.Jhd. verwendet; etwa 0,5- bis 1-Pfünder; dieses <i>Geschütz</i> gab es auch mit gleichzeitig mehreren Rohren
<i>Batterie</i>	üblicherweise das unterste Geschützdeck
<i>Bauchstück</i>	siehe <i>Bodenwrangen</i> ; sind die ersten Hölzer, die mit dem <i>Kielbalken</i> oberhalb davon verbunden werden
<i>Bauzerter</i>	(auch: „ <i>Baucerter</i> “) vom Auftraggeber und Schiffbaumeister angefertigte Urkunde, in der die Hauptabmessungen des Schiffes, die Bauweise und das Zubehör teilweise sehr detailliert festgehalten wurden; Baukontrakt zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer
<i>Beeting</i>	(auch: „ <i>Beting</i> “) <i>Belegbank</i> am <i>Mast</i> für <i>Tauwerk</i>
<i>Beiboot</i>	es handelt sich dabei um <i>Schaluppen</i> , <i>Pinassen</i> , <i>Gigs</i> oder ähnliche kleine Ruderboote, die zum Verkehr zum Land oder anderen Schiffen verwendet wurden; es handelt sich dabei nicht um Rettungsboote, die es damals noch nicht gab; nicht zu verwechseln mit den späteren Booten gleicher Bezeichnung, die teilweise wesentlich grösser waren
<i>Beilbrief</i>	siehe <i>Bielbrief</i>
<i>Beitel</i>	(auch: „ <i>Betel</i> “) Handwerkszeug (in der Verwendung wie ein Hammer und zumeist aus Holz) eines Schiffszimmermannes zum z.B. Herstellen von Vertiefungen im Holz



Anhang 1.2: Kleines maritimes Wörterbuch zur Zeit der ADLER VON LÜBECK

<i>Belegbank</i>	siehe <i>Nagelbank</i>
<i>Belegnagel</i>	hölzerner Stab in der <i>Belegbank</i> zum Befestigen von <i>Tauwerk</i> , später auch aus Metall bestehend
<i>Bemallen</i>	siehe <i>Mall</i>
<i>Beplankung</i>	es handelt sich besonders um die äussere Bekleidung des Schiffsrumpfes (auf den <i>Spanten</i>) mit Holz zum wasserdichten Abschiessen des Schiffsinners (erzeugt die Schwimmfähigkeit)
<i>Bergen</i>	....kann folgende Bedeutung haben: 1) Einholen eines <i>Segels</i> 2) jemanden oder etwas aus dem Wasser holen (z.B. nach einem Schiffsunglück)
<i>Bergholz</i>	siehe <i>Barkholz</i>
<i>Berkholz</i>	siehe <i>Barkholz</i>
<i>Besan</i>	(auch: „ <i>Besahr</i> “ oder „ <i>Maisan</i> “) Segel, welches kein <i>Rahsegel</i> ist und am (vor-)letzten <i>Mast</i> geführt wird
<i>Besanbuleinen</i>	siehe <i>Pispotten</i>
<i>Besanmast</i>	(auch: „ <i>Jiggermast</i> “ oder „ <i>Kreuzmast</i> “) erster hinterer <i>Mast</i> , der nicht mit einem <i>Rahsegel</i> bestückt ist
<i>Besanrute</i>	siehe <i>Rute</i> (wurde in der Literatur teilweise auch als <i>Besanrah</i> bezeichnet)
<i>Besansegel</i>	<i>Lateinersegel</i> am 1. <i>Mast</i> hinter dem letzten mit <i>Rahen</i> bestückten <i>Mast</i>
<i>Beting</i>	sehr stabiler Stützbalken zwischen zwei <i>Knechten</i> , der z.B. den Zug einer <i>Ankertrosse</i> aufnehmen soll; oftmals mit <i>Belegnägeln</i>
<i>Bielbrief</i>	(siehe auch <i>Bauzetter</i>) ein „Rahmenvertrag“, der zum Bau eines Schiffes über u.a. alle Abmessungen, Ausrüstungen und Materialien Auskunft gibt (bekannt erst aus dem 18.Jhd.)
<i>Bilge</i>	tiefste Stelle innerhalb eines Schiffsrumpfes; üblicherweise Ansatzstelle für die Schiffspumpe
<i>Birnenblock</i>	birnenförmiger <i>Block</i> mit mehreren Durchführungen an beiden Seiten
<i>Blinde</i>	<i>Segel</i> unterhalb des <i>Bugsprietes</i> ; es handelt sich um ein <i>Rahsegel</i>
<i>Block</i>	dient der Umlenkung von <i>Tauwerk</i> über innenliegende Scheiben; es gibt <i>Blöcke</i> unterschiedlichster Art und für die verschiedenste Zwecke
<i>Blocklafette</i>	hölzerne Konstruktion, in die das Geschützrohr im 15. und 16.Jhd. halb eingelassen war und zumeist mit mehreren Eisenbändern in seiner Position gehalten wurde
<i>Bodden</i>	Räumlichkeiten unter <i>Deck</i> , besonders für die Mannschaft
<i>Bodenwrangen</i>	(auch: „ <i>Bauchstücke</i> “, „ <i>Liege</i> “ oder „ <i>Piekstück</i> “) quer zum <i>Kielbalken</i> liegende unterste Teile der <i>Spanten</i>
<i>Bombarde</i>	älteres eisernes geschmiedetes <i>Geschütz</i> , mit Kammer oder als <i>Vorderlader</i> ; bis in des 16.Jhd. benutzt
<i>Bombardelle</i>	kleines auf einer Gabel drehbares Kammer- <i>Geschütz</i> , im 16.Jhd. auch als <i>Drehbasse mit Schiessbock</i> bezeichnet (nach dem Bügel, der zur Aufnahme des Kammerstückes diente)
<i>Bonaventurasegel</i>	<i>Segel</i> am hintersten (4.) <i>Mast</i> ; wurde nur bei schönem Wetter gesetzt (auch als „Schönwettersegel“ bezeichnet)
<i>Bonaventurmast</i>	(auch: „ <i>Hinterbesanmast</i> “) hinter dem <i>Besanmast</i> stehender <i>Mast</i>
<i>Bonitter</i>	siehe <i>Bonnet</i>
<i>Bonnet</i>	Vergrößerung eines <i>Segels</i> an seinem unteren <i>Liek</i> durch ein Anfügen einer weiteren Segelfläche (1 oder 2 <i>Bonnets</i>); stellt umgekehrt auch eine andere und besonders schnelle Form der Segelverkleinerung dar; für die genaue Art, wie die <i>Bonnets</i> mit dem <i>Segel</i> verbunden wurden, gibt es bisher keine klaren Belege, nur, dass es sich um ein Schlaufensystem gehandelt hat
<i>Bordwand</i>	seitliche Begrenzung des Schiffskörpers, des <i>Rumpfes</i>
<i>Borwanten</i>	das hintere Wantenpaar
<i>Brampardunen</i>	geben dem obersten Teil des <i>Mastes</i> den seitlichen Halt
<i>Bramrah</i>	<i>Rah</i> an der <i>Bramstenge</i>
<i>Bramsegel</i>	oberstes <i>Segel</i> bei drei <i>Rahsegeln</i> an einem <i>Mast</i> (oberhalb des <i>Marssegels</i>)
<i>Bramstenge</i>	bei einem zusammengesetzten <i>Mast</i> der oberste Teil (oberhalb der <i>Marsstenge</i>)
<i>Brasse</i>	an der <i>Nock</i> einer <i>Rah</i> befestigtes nach achtern gerichtetes <i>Tau</i> zum Drehen der <i>Rah</i> um den <i>Mast</i> herum (<i>anbrassen</i>)
<i>Bratspill</i>	Winde an Bord eines Schiffes mit waagerechter Achse, wurde mit <i>Spaken</i> gedreht
<i>Breite über Alles</i>	(kurz: „BüA“ oder „B.ü.A.“) dabei wird ein Schiff von dem äussersten Bauteil des Schiffskörpers der einen Seite bis zu dem äussersten Bauteil des Schiffskörpers auf der anderen Seite gemessen; die seitlich über den Schiffskörper ragenden <i>Rahen</i> werden dabei üblicherweise nicht mitgemessen
<i>Breitseiteaufstellung</i>	Aufstellen der <i>Geschütze</i> nebeneinander über die ganze Schiffslänge
<i>Breitseite</i>	Bezeichnung für ein Abfeuern aller <i>Geschütze</i> auf einer Seite eines Schiffes; zumeist nacheinander
<i>Brooktau</i>	(auch: „ <i>Brocktau</i> “) starke tauwerk-mässige Befestigung eines <i>Geschützes</i> /einer <i>Lafette</i> an der inneren <i>Bordwand</i> , um den Rückstoss des Geschützes auffangen zu können
<i>BRT</i>	die <i>Bruttoregistertonne</i> (BRT) oder Bruttoregisterzahl (BRZ, nicht zu verwechseln mit Bruttoreaumzahl!) ist ein (seit 1969 in Deutschland, in Österreich später) veraltetes Raummass für die Grösse von Handels- und anderen Schiffen, wobei 1 BRT = 100 Kubikfuss genau 2,8316846592 m ³ entspricht; obwohl das Wort „Tonne“ darin enthalten ist, darf die Bruttoregistertonne nicht mit Massenangaben wie der <i>Ladefähigkeit</i> gleichgesetzt werden; ebenso wenig verwechselt werden sollte sie mit der Angabe der Standardverdrängung von Kriegsschiffen, die „Standard-Tonne“ bezeichnet wird. – Nach <i>Wikipedia</i> und dort auch unter den umfangreichen Erklärungen zu den Begriffen „Schiffsvermessung“ und „Schiffsmasse“.
<i>Bucht</i>	runde Biegung eines <i>Taus</i>
<i>BüA</i>	siehe <i>Breite über Alles</i>
<i>Bug</i>	vorderster Teil eines Schiffes
<i>Bugbänder</i>	horizontale Innenverstärkung im Bugbereich
<i>Buggording</i>	<i>Tau</i> zum Heben des <i>Segels</i> von seinem unteren <i>Liek</i> nach oben
<i>Bugspriet</i>	schräge nach vorne gerichtete <i>Stenge</i> am <i>Bug</i> , die etwa seit dem 13.Jhd. bekannt war (aus dem <i>Bugspriet</i> entwickelte sich der spätere <i>Klüver</i>)



Anhang 1.3: Kleines maritimes Wörterbuch zur Zeit der *ADLER VON LÜBECK*

<i>Bugsprietzurring</i>	dieser hält den <i>Bugspriet</i> nach unten und war durch das <i>Deck</i> der <i>Galion</i> mit dem <i>Galionsscheg</i> verbunden; bei grösseren Schiffen gab es zwei derartige <i>Zurrings</i> , die jeweils über Kreuz verliefen und in der Mitte mit <i>Tau</i> fest umwickelt waren
<i>Buleine</i> <i>Bulin</i>	siehe <i>Bulin</i> (auch: „ <i>Buline</i> “ oder „ <i>Buleine</i> “) <i>Tau</i> zu der jeweiligen luvseitigen Kante eines <i>Rahsegels</i> zum besseren Durchsetzen mittels der <i>Bulinspruten</i> (auch: „ <i>Bulinsprieter</i> “), die die Kraft auf mehrere Stellen an der Kante verteilt
<i>Bulinsprieten</i> <i>Bulinspruten</i>	siehe <i>Bulin</i> siehe <i>Bulin</i>
<i>Bussole</i>	anderer Begriff für <i>Kompass</i>

C

<i>Calverine</i>	(auch: „ <i>Culverin</i> “) bronzenes Vorderlader-Geschütz mit langem Lauf - ganze <i>Calverine</i> 18-Pfünder - halbe <i>Calverine</i> 9-Pfünder
<i>Catbalken</i>	siehe <i>Kranbalken</i> ; das vordere Ende dieses Balkens war häufig mit einem geschnitzten Katzenkopf verziert
<i>Coffeynagel</i> <i>Culverin</i>	siehe <i>Koffienagel</i> siehe <i>Calverine</i>
<i>CWL</i>	(auch: „ <i>KWL</i> “) <i>Konstruktionswasserlinie</i> , bis zu der der <i>Schiffsrumpf</i> in das Wasser eintaucht, so wie es die die Schiffbauer geplant (!) haben (was aber nicht immer der späteren Realität entsprechen muss)

D

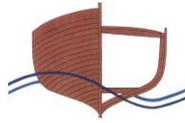
<i>Deck</i>	die verschiedenen Etagen eines Schiffes (es gibt auch Halbdecks, die nicht über die gesamte Länge eines Schiffes reichen); üblicherweise werden nur die Decks gezählt, die über die gesamte Schiffslänge reichen und sich unterhalb des obersten=noch oben hin offenen Decks befinden
<i>Deckfeger</i>	Bezeichnung für ein <i>Geschütz</i> , welches in die eigene <i>Kuhl</i> gerichtet war, um <i>Enterer</i> wieder vom <i>Deck</i> zu vertreiben
<i>Decksplanken</i> <i>Decksprung</i> <i>Deixel</i>	zumeist parallel der Längsachse eines Schiffes verlegt und bilden den „Boden“ eines <i>Deckes</i> Aufsteigen des <i>Deckes</i> zu den Schiffsenden hin; Durchbiegung der <i>Deckslinien</i> (auch: „ <i>Dexel</i> “, „ <i>Dächsel</i> “, „ <i>Dissel</i> “ oder „ <i>Deissel</i> “) Handwerkszeug eines Schiffszimmermannes, dient zum Glätten von Unebenheiten auf <i>Balken</i> und <i>Planken</i> ; wurde vom Arbeiter zwischen seinen Beinen geschwungen
<i>Delphin</i>	es handelt sich um den Begriff für die beiden bei <i>Kanonen</i> oben befindlichen gebogenen henkelartige Griffe, die zum Verschieben des <i>Geschützes</i> dienten; waren nur bei <i>Kanonen</i> aus Bronze vorhanden
<i>Displacement</i> <i>Deutel</i>	es geht um den Wert, den ein Schiff aus physikalischen Gründen in das Wasser eintaucht kleine spitze viereckige Teile aus Eichenholz, die mit einem sog. „ <i>Deuteleisen</i> “ in die Köpfe von Holznägeln getrieben werden, damit diese sich spreizen und somit wasserdichter werden
<i>Dirk</i> <i>Dodshoft</i>	zieht die <i>Nock</i> der <i>Rute</i> der <i>Lateinensegel</i> an die oberste <i>Stenge</i> , bzw. an den oberen <i>Mast</i> heran (auch: „ <i>Dodshoofde</i> “ oder „ <i>Schnürrolle</i> “) <i>Block</i> -, bzw. <i>Jungfer</i> -Art, mit einem grossen Loch mit ggf. Rinnen in der Mitte, durch das mehrere <i>Taue</i> laufen
<i>Draken</i> <i>Drehbasse</i> <i>Drehreep</i> <i>Dreidecker</i> <i>Drempel</i> <i>Dröge</i>	kleiner <i>Anker</i> mit vier <i>Flunken</i> , der beim <i>Entern</i> in die gegnerische <i>Takelage</i> geworfen wurde siehe <i>Basse</i> starkes <i>Tau</i> zum Hochziehen der <i>Rah</i> mittels eines <i>Spills</i> grosses Schiff mit 3 <i>Batteriedecks</i> (es gab auch 1-, 1 ½-, 2-, 2 ½- usw. Decker) siehe <i>Trempel</i> auf einer Schiffwerft der Platz, auf dem <i>Tauwerk</i> geteert und dann getrocknet wurde; später wurde so ein Arsenal für Schiffbaumaterialien bezeichnet
<i>Durchholen</i> <i>Dwars</i>	siehe <i>Holen</i> rechtwinklig, quer zur Schiffslängsachse

E

<i>Ende</i> <i>Enterhaken</i> <i>Entfillieren</i>	siehe <i>Tau</i> geworfener Haken an einem <i>Tau</i> zum Heranziehen des zu erobernden Schiffes durch den Beschuss eines verfolgenden Schiffes konnte mit einer solchen Kugel, die dann durch die zumeist nicht so stark beplankte Hecksituation eindrang und ggf. das Schiff in Längsrichtung durchflog, verheerender Schaden angerichtet werden
<i>Eselshaupt</i>	erst 1578 erfundene feste Verbindung von <i>Mast</i> und <i>Stenge</i> (<i>Karl Reinhardt</i> in seiner Rekonstruktion auf Seite 321); demzufolge waren bei der <i>ADLER VON LÜBECK</i> (Unter-) <i>Mast</i> und <i>Stengen</i> und die <i>Stengen</i> untereinander nur durch <i>Tauwerk</i> miteinander verbunden

F

<i>Faconette</i> <i>Faden</i>	siehe <i>Falkonett</i> (engl.: „ <i>Fathom</i> “) diese aus der englischsprachigen Schifffahrt stammende Längeneinheit betrug genau 1,8288 m (1 fm = 2 yd = 6 ft = 72 in = 182,88 cm = 1,8288 m); andere Längenangaben sind NICHT korrekt
<i>Falkonett</i>	(auch: „ <i>Falkonet</i> “ oder „ <i>Faconette</i> “) drehbares kleines <i>Hinterlader-Geschütz</i> mit einer Kammer; zumeist mit gerader Richtstange; etwa 0,5-Pfünder
<i>Fall</i>	<i>Tau</i> zum Aufziehen (=heissen) eines <i>Segels</i>



Anhang 1.4: Kleines maritimes Wörterbuch zur Zeit der ADLER VON LÜBECK

<i>Fallblock</i>	ein brett-ähnlicher <i>Block</i>
<i>Feldschlange</i>	Langrohr-Geschütz mittleren <i>Kalibers</i> - ganze <i>Feldschlange</i> 10-Pfünder - dreiviertel <i>Feldschlange</i> ~6-Pfünder - halbe <i>Feldschlange</i> ~5-Pfünder
<i>Fender</i>	senkrechte dicke hölzerne <i>Planke</i> zwischen den <i>Barkhölzern</i> bei Schiffen des 15. und 16.Jhd., die noch weiter als die <i>Barkhölzer</i> vorstanden
<i>Festmacher</i>	starkes <i>Tau</i> , mit dem ein Schiff nach dem Anlegen am Ufer/Kai gehalten wird; üblicherweise wenigstens 2x
<i>Fieren</i>	Lockerung des <i>Taues</i> , welches z.B. zu einem <i>Segel</i> führt; auch Lockerung eines <i>Taues</i> überhaupt
<i>Fisch</i>	(auch: „ <i>Fissung</i> “ oder „ <i>Fischung</i> “) verstärkte Mittelplanke(n) des <i>Hauptdeckes</i>
<i>Fissung</i>	siehe <i>Fisch</i>
<i>Flaggenspiel</i>	siehe <i>Flaggenstock</i>
<i>Flaggenstock</i>	siehe auch <i>Göschstock</i> ; auf der obersten für die <i>Segel</i> notwendige <i>Stenge</i> aufsetzende weitere <i>Stenge</i> , an der über eine Flagge direkt oder über eine kleine lose <i>Rah</i> (auch: „ <i>Wimpelholz</i> “) geführt wurde
<i>Flamme</i>	Bezeichnung für eine lange, spitz zulaufende oder am Ende in der Mitte geschlitzten (=2 Enden) und dann spitz zulaufende Flagge
<i>Flaschenzug</i>	siehe <i>Talje</i>
<i>Flüger</i>	Flagge, die in den Farben der Heimatstadt am <i>Top</i> geführt wurde
<i>Flunke</i>	Ankerblatt; üblicherweise hatte ein <i>Anker</i> 2 oder 4 <i>Flunken</i>
<i>Flurweger</i>	verstärkender Längsverband auf der Innenseite des <i>Spantes</i> in Höhe der <i>Kimmen</i>
<i>Fock(-segel)</i>	unterstes <i>Segel</i> am vordersten <i>Mast</i> , dem <i>Fockmast</i>
<i>Fockbramsegel</i>	(auch: „ <i>Vorbramsegel</i> “) 3. <i>Segel</i> (von unten gesehen) = oberstes <i>Segel</i> am 1. <i>Mast</i>
<i>Fockmarssegel</i>	(auch: „ <i>Vormarssegel</i> “) 2. <i>Segel</i> (von unten gesehen) am 1. <i>Mast</i>
<i>Fockmast</i>	1. <i>Mast</i> = vorderster <i>Mast</i> eines Schiffes
<i>Fockrah</i>	erste <i>Rah</i> am <i>Fockmast</i> , dem 1. <i>Mast</i> von vorne gesehen
<i>Freibord</i>	der über dem Wasser liegende Teil des Schiffskörpers bis zum ersten nach oben hin offenen <i>Deck</i>
<i>Füllspanten</i>	kurze <i>Spanten</i> , die nicht durchgehend vom <i>Kiel</i> bis zum <i>Schandeckel</i> reichen
<i>Fussliek</i>	unterste Einfassung eines <i>Segels</i> mittels eines <i>Taues</i>

G

<i>Gaffel</i>	bei einem <i>Besansegel</i> die oben angebrachte <i>Stenge</i> , die schräg nach oben vom <i>Mast</i> absteht
<i>Galerie</i>	balkon-ähnlicher Anbau am <i>Heck</i> eines Segelschiffes
<i>Galion</i>	betretbarer Vorbau eines Schiffes vor der <i>Back</i> und unterhalb des <i>Bugsprietes</i>
<i>Galionsfigur</i>	im 17.Jhd. massiv aufkommende figürliche hölzerne Darstellung am <i>Bug</i> eines Schiffes
<i>Galionsknie</i>	hölzernes Teil, das die Verbindung zwischen <i>Vorderstevan</i> und <i>Galion</i> darstellt
<i>Galionsregel</i>	Geländer an der <i>Galion</i>
<i>Galionsscheg</i>	<i>Zimmerwerk</i> am <i>Vorderstevan</i> , welches die <i>Galionsfigur</i> oder eine entsprechende Darstellung stützt
<i>Galionsscheg</i>	vor und unterhalb des <i>Vorstevens</i> liegende Balken, der die <i>Galion</i> trägt
<i>Ganfanon</i>	Erkennungswimpel am <i>Top</i> eines <i>Mastes</i> ; zeigte Farben oder Wappen
<i>Gangspill</i>	Winde mit senkrechter Achse zum Einholen von <i>Tauwerk</i> , z.B. als <i>Ankerwinde</i> ; wurde mit <i>Spaken</i> gedreht
<i>Gatjes</i>	in das <i>Segel</i> eingenähte kleine Löcher
<i>Gatt</i>	.....kann folgende Bedeutung haben: 1) unteres hinteres Ende eines Schiffes (<i>Rundgatt</i> , <i>Plattgatt</i>) 2) Loch, Öse oder Kausch in einem <i>Segel</i> 3) Loch überhaupt 4) siehe <i>Kabelgatt</i>
<i>Gebauter Mast</i>	<i>Mast</i> , der nicht aus einem einzigen Baumstamm hergestellt worden ist, sondern aus mehreren Längsteilen zusammengesetzt ist (z.B. im Querschnitt ähnlich der Aufteilung bei einer „ <i>Torte</i> “) und durch mehrfache <i>Wuhlinge</i> zusammengehalten wurde
<i>Geduld</i>	grosse <i>Nagelbank</i> an dem oder um den <i>Mast</i> herum
<i>Geeren</i>	siehe <i>Geitau</i>
<i>Gei</i>	siehe <i>Geitau</i>
<i>Geitau</i>	(auch: „ <i>Gel</i> “ oder „ <i>Geeren</i> “)kann folgende Bedeutung haben: 1) das auf einer <i>Talje</i> laufende <i>Ende</i> , um Lasten zu heben oder zu ziehen 2) dienen auch dem Zusammenholen des <i>Segels</i> zur <i>Rah</i> (oder zum <i>Mast</i>) hin 3) <i>Tau</i> zum <i>Reffen</i> von <i>Rahsegeln</i>
<i>Geschirr</i>	alles zur <i>Takelage</i> gehörende Gerät
<i>Geschmiedete Gesch.</i>	(siehe auch unter: „ <i>Kammerbüchse</i> “) diese so benannten wurden aus einzelnen Eisenteilen hergestellt, die durch mehrere Metallringe (wie bei einem Fass) zusammengehalten wurden
<i>Geschütz</i>	siehe u.a. <i>Kanone</i> , <i>Kartaune</i> usw.
<i>Geschützpforte</i>	Öffnung im Schiffsrumpf für <i>Geschütze</i>
<i>Gig</i>	<i>Beiboot</i> des Kommandanten eines Schiffes
<i>Gillung</i>	seitlich gesehener Übergang vom <i>Unterwasserschiff</i> zum ausladenden <i>Heck</i>
<i>Gösch</i>	Flagge, die am <i>Göschstock</i> geführt wurde
<i>Göschstock</i>	oberste <i>Stenge</i> eines <i>Mastes</i> (=Verlängerung des <i>Mastes</i>), an der die <i>Flagge</i> (hier: die <i>Gösch</i>) befestigt ist
<i>Gording</i>	<i>Tau</i> e, die zum Zusammenholen (=bergen) von besonders <i>Rahsegeln</i> zum <i>Mast</i> hin dienen
<i>Grätting</i>	Gitterrost aus Holzbalken; dient der Belüftung oder/und der Belichtung eines <i>Deckes</i> darunter
<i>Grossbramsegel</i>	3. <i>Segel</i> (von unten gesehen) = oberstes <i>Segel</i> am <i>Grossmast</i>

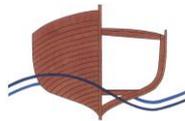
**Anhang 1.6: Kleines maritimes Wörterbuch zur Zeit der ADLER VON LÜBECK**

<i>Jiggermast</i>	siehe <i>Besanmast</i>
<i>Juffer</i>	(auch: „ <i>Jungfer</i> “) unterster hölzerner <i>Block</i> der <i>Wanten</i> ; es handelt sich dabei um eine dreieckige oder runde (ab dem 17. Jhd.) hölzerne Scheibe mit drei Löchern für eine Tauverbindung; pro <i>Want</i> üblicherweise 2 übereinander befindliche <i>Juffern</i> , die mit <i>Tauwerk</i> untereinander verbunden waren; wird auch für die <i>Pardunen</i> benutzt
<i>Jungfer</i>	siehe <i>Juffer</i>
K	
<i>Kabel</i>	.....kann folgende Bedeutung haben: 1) andere Bezeichnung für eine <i>Trosse</i> 2) Längenmass für eine 1/10 Seemeile = 185,2 m
<i>Kabelaar</i>	Hilfstaue am <i>Ankerspill</i>
<i>Kabelgatt</i>	Lagerraum, zumeist im <i>Vorschiff</i> , in welchem alles mögliche <i>Tauwerk</i> , Ankerketten und Zubehör und Ersatzteile, aber auch Farben und Lacke gelagert wurden/werden
<i>Kabellänge</i>	Längenbezeichnung: 1/10 einer nautischen Seemeile = 185,2 m
<i>Kalfatern</i>	Abdichten der Fugen in den <i>Planken</i> , die mittels <i>Werg</i> gestopft und anschliessend mit <i>Teer</i> „verpicht“ (=gestrichen) wurden
<i>Kaliber</i>	Grössenangabe eines <i>Geschützes</i> ; so bedeutet z.B. „Kaliber 18“, dass 18 Kugeln hintereinander in die Bohrung (=in den Lauf) passten
<i>Kammerbüchse</i>	mittelalterliches eisernes <i>Geschütz</i> mit auswechselbarer Kammer, die im Kammetrog fest verkeilt wird; es handelt sich um einen <i>Hinterlader</i> aus dem etwa 14.-16. Jhd.; bei der <i>ADLER VON LÜBECK</i> kamen diese (nach <i>Karl Reinhardt</i> , Seite 330) zur Verwendung, obwohl in Lübeck solche im 16. Jhd. gar nicht mehr hergestellt worden waren und sich aber im städtischen Arsenal noch etliche dieser <i>Geschütze</i> befanden
<i>Kampanje</i>	siehe <i>Hütte</i>
<i>Kanone</i>	(auch: „ <i>Stück</i> “) Sammelbezeichnung für grössere <i>Geschütze</i> (siehe auch <i>Kartaune</i>) - ganze <i>Kanone</i> 48-Pfünder (Kugel: etwa 48 Pfund=24 kg) - halbe <i>Kanone</i> 24-Pfünder Der Begriff stammt aus dem Italienischen („ <i>canna</i> “ für „Röhre“ oder „Rohr“). Das Wort „Kanone“ hat sich im deutschsprachigen Raum erst im 17. Jahrhundert eingebürgert.
<i>Kardeel</i>	einzelne Stränge (=dünneres <i>Tauwerk</i>) aus denen sich ein <i>Tau</i> zusammensetzt
<i>Kardeelblock</i>	<i>Block</i> mit drei Scheiben nebeneinander
<i>Karronade</i>	.....kann folgende Bedeutung haben: 1) grosskaliberiges schweres <i>Geschütz</i> für kurze Distanzen 2) kurzes glattes <i>Geschütz</i> für den Nahkampf auf <i>Back</i> und <i>Achterdeck</i>
<i>Kartaune</i>	(auch: „ <i>Karthaune</i> “) alte Bezeichnung für ein grosskaliberiges kurzes <i>Vorderladergeschütz</i> aus Bronze (siehe auch <i>Kanone</i>)
<i>Karweel</i>	(auch: „ <i>Kraweel</i> “) Beplankungsart auf <i>Stoss</i>
<i>Kattbalken</i>	siehe <i>Kranbalken</i>
<i>Kattblock</i>	dient zum Einhängen und Einholen des <i>Ankers</i> am <i>Kranbalken</i> oder eines <i>Beibootes</i>
<i>Kattdavit</i>	<i>Talje</i> am <i>Kranbalken</i> zum z.B. Heben des <i>Ankers</i>
<i>Kattspur</i>	verstärkter <i>Innenspann</i>
<i>Katzenloch</i>	Öffnung im Boden einer <i>Mars</i> , durch welche die <i>Wanten</i> laufen
<i>Kauffahrtei</i>	dieser Begriff entspricht dem heutigen „Handel“; „ <i>Kauffahrteischiff</i> “ = „ <i>Handelsschiff</i> “
<i>Keep</i>	Rille, Kerbe oder Einschnitt
<i>Kernschussweite</i>	Strecke eines fliegenden Geschosses, ohne dass es einen Bogen nach unten beschreibt
<i>Kettenpüttung</i>	Verbindung zwischen der untersten <i>Jungfer</i> an einem <i>Want</i> und der <i>Bordwand</i> unterhalb des <i>Rüstbrettes</i>
<i>Kettenvorlauf</i>	hierbei war ein <i>Anker</i> nicht nur mit einem <i>Tau</i> versehen, sondern besass vom <i>Anker</i> her gesehen einen Teil der Verbindung zum Schiff als Kette
<i>Kiel</i>	unterster waagerechter unter dem Schiffskörper senkrecht herausragender <i>Balken</i> (=Kielbalken), der sich zwischen <i>Vorder-</i> und <i>Achtere</i> erstreckt; bildet das „Rückgrat“ eines Schiffes
<i>Kielbalken</i>	siehe <i>Kiel</i> ; war bei grösseren Schiffen zumeist aus mehreren Teilen zusammengesetzt
<i>Kielplanke</i>	erste <i>Planke</i> , die an dem <i>Kiel</i> anschliesst
<i>Kielschwein</i>	(auch: „ <i>Kolswin</i> “, „ <i>Kolsem</i> “ oder „ <i>Saatholz</i> “) Verstärkungsbalken aus mehreren Stücken auf dem oder sogar zusätzlich seitlich des <i>Kielbalkens</i> und liegt auf den <i>Bauch-</i> und <i>Piekstücken</i> auf; dient der Verfestigung; auf dem <i>Kielschwein</i> stehen normalerweise die <i>Masten</i>
<i>Killen</i>	ein <i>Segel</i> flattert an seinen Seiten (den <i>Lieken</i>), wenn der Wind sich nicht mehr voll darin verfangen kann
<i>Kimm</i>	.....kann folgende Bedeutung haben: 1) Übergang vom Schiffsboden zur <i>Bordwand</i> 2) (fast) waagerechte Linie am Horizont, an der sich Himmel und Wasser treffen
<i>Klampe</i>	festen Einrichtung, um ein <i>Tau</i> daran vorübergehend zu belegen (zu befestigen); diese werden normalerweise an <i>Deck</i> usw. geschraubt, es gibt aber auch <i>Wantklampen</i> , die eine breitere Basis haben, wodurch diese an ein einzelnes <i>Want</i> gebunden werden können
<i>Kled</i>	einzelne senkrechte <i>Segeltuchbahn</i> , die herstellungsbedingt etwa 80-90 cm breit war (aber eher schmaler)
<i>Klotjes</i>	(auch: „ <i>Kloten</i> “ oder „ <i>Rollklotjes</i> “) Kugeln aus Holz mit einem Loch, durch das das <i>Racktau</i> geführt ist; sie sollten ein Festklemmen oder Reiben am <i>Mast</i> zu verhindern, wenn z.B. eine <i>Rah</i> durchgeholt oder gefiert wurde
<i>Klüse</i>	(auch: „ <i>Klüsloch</i> “) runde Öffnung im <i>Rumpf</i> zum Durchführen eines <i>Taues</i> (z.B. durch die <i>Ankerklüse</i>)
<i>Klüsholz</i>	Verdickung mittels <i>Planken</i> um die <i>Ankerklüsen</i> herum



Anhang 1.7: Kleines maritimes Wörterbuch zur Zeit der *ADLER VON LÜBECK*

<i>Klüver</i>	Entwicklung des 17.Jhd.: aus dem <i>Bug</i> ragendes <i>Rundholz</i> unterhalb des vor dem 17.Jhd. vorhandenen <i>Bugsprietes</i> , aber mit weniger Schräge
<i>Knecht</i>	Vierkantbalken mit eingesetzten Rollen zum <i>Heissen</i> von <i>Tauwerk</i>
<i>Knie</i>	Verbindungselement aus gewachsenen <i>Krummhölzern</i> zur Verbindung zweier Holzbalken; je nach ihrer Position werden diesen als stehendes, hängendes oder liegendes <i>Knie</i> bezeichnet
<i>Koffienägel</i>	(auch: „Koveinnägel“ oder „Kovilienägel“) längliches Teil aus Holz oder (später) Metall zur Befestigung von <i>Tauen</i> ; die <i>Koffienägel</i> befanden sich gesteckt z.B. in <i>Nagelbänken</i>
<i>Kolderstock</i>	senkrechter, ggf. über 2 <i>Decks</i> reichender Stock (Hebelstange, bei dem das Gelenk <i>Werbel</i> genannt wurde) mit einer Verbindung zur <i>Pinne</i> , um das <i>Ruder</i> am <i>Heck</i> des Schiffes nach <i>Backbord</i> oder <i>Steuerbord</i> legen zu können
<i>Konterbrasse</i> <i>Kragen</i>	<i>Topnant</i> der <i>Rah</i> für die <i>Blinde</i>.....kann folgende Bedeutung haben: 1) <i>Auge</i> für das untere Ende eines <i>Stages</i> 2) eine Ummantelung des unteren Teiles eines <i>Mastes</i> o.ä. mit Segeltuch oder <i>Persenning</i> , damit kein Wasser zwischen dem durchgesetzten <i>Mast</i> und dem <i>Deck</i> in die darunter liegende Bereiche gelangen kann; der obere Teil des <i>Kragens</i> wurden mit <i>Tauwerk</i> fest um den <i>Mast</i> gewickelt
<i>Krägen</i> <i>Kranbalken</i>	„ein Schiff krägt“, wenn es sich (leicht) zu einer Seite neigt (auch: „ <i>Ankerkat</i> “ oder „ <i>Kattbalken</i> “) aus der <i>Bordwand</i> ragender starken Balken zum Heben des <i>Ankers</i> ; ein solcher Balken besass an seinem äusseren Ende zumeist 2 oder mehr eingebauten Scheiben, über die ein <i>Anker</i> mittels eines <i>Taljen</i> -Systemes hochgezogen werden konnte; er war auf dem Boden der <i>Back</i> oder der <i>Galion</i> fest verbolzt; solche seitlich aus dem <i>Vorschiff</i> ragenden starken Balken sind nach <i>Karl Reinhardt</i> in der Ostsee schon seit etwa 1500 nachgewiesen
<i>Kreuzholz</i> <i>Kreuzmast</i> <i>Krummholz</i>	siehe <i>Ohrenklampe</i> siehe <i>Besanimast</i> es handelt sich um gewachsenes krummes Holz, z.B. dort, wo aus einem Baumstamm ein Ast herauswächst; benutzt beim Schiffbau für vorgesehene winklige Teile oder besonders gewachsenes Holz, z.B. <i>Kiel</i> , <i>Kniestücke</i> , <i>Spanten</i> , <i>Steven</i> usw.
<i>Kuhl</i>	.....kann folgende Bedeutung haben: 1) (auch: „ <i>Welf</i> “) das zwischen den Aufbauten tiefer liegende Mittelschiff 2) mittschiffs liegende Ladeluke
<i>KWL</i>	siehe <i>CWL</i>
L	
<i>Ladefähigkeit</i> <i>Ladestock</i> <i>Ladetakel</i>	ist eigentlich der Begriff für das Mass, welches ein Schiff zu laden imstande ist damit wurde bei einem <i>Vorderlader-Geschütz</i> nach dem Laden mit Pulver und Geschoss das Rohr gestopft (auch: „ <i>Stagtakel</i> “) dient zum <i>Hieven</i> von Lasten an oder von Bord (z.B. <i>Beiboot</i> , Ladung oder <i>Geschütze</i>); der <i>Ladetakel</i> war zumeist zwischen <i>Fock</i> - und <i>Grossmast</i> montiert
<i>Lägel</i> <i>Länge über Alles</i>	kurzes <i>Tauende</i> , welches schlaufenförmig in das <i>Liek</i> eines <i>Segels</i> gespleisst ist (kurz: „LüA“ oder „L.ü.A.“) dabei wird ein Schiff vom Ende des <i>Hecksprietes</i> bis zum vorderen Ende des <i>Bugsprietes</i> , bzw. <i>Klüvers</i> gemessen
<i>Länge zwisch. d. Loten</i>	damit wird üblicherweise die Länge zwischen den <i>Steven</i> bezeichnet, wobei an der vordersten und hintersten Stelle des jeweiligen <i>Stevens</i> ein Lot gehängt wird und zur Feststellung die Entfernung zwischen ihnen gemessen wird
<i>Längsriiss</i> <i>Läufer</i> <i>Lafette</i>	Darstellung des Schiffes von der Seite durch einen <i>Block</i> laufendes <i>Tau</i> (auch: „ <i>Karren</i> “, „ <i>Kanonenkasten</i> “ oder <i>Kanonenbett</i>) Untergestell für grössere <i>Geschütze</i> , auch mit Rädern; anfänglich wurden die <i>Geschütze</i> mit Eisenbändern in ihrer Position auf einem Balken oder einfachen <i>Lafette</i> gehalten, später kamen <i>Schildzapfen</i> am <i>Geschütz</i> auf, die ein besseres Ausrichten nach oben und unten ermöglichten
<i>Laschen</i> <i>Last</i>	zusammenbinden von Teilen.....kann folgende Bedeutung haben: 1) Vorrats- oder Stauraum 2) zu tragendes Gewicht (z.B. Ladung) eines Schiffes (1 <i>Last</i> = etwa 1.950 kg)
<i>Lateinersegel</i>	(gehört zur Gruppe der „ <i>Schratsegel</i> “) dreieckiges <i>Segel</i> am <i>Besanimast</i> oder <i>Bonaventuramast</i> , bei denen die schräge <i>Rute</i> etwa parallel zur Schiffsängsachse liegt und beidseitig des <i>Mastes</i> geführt wird; stammt aus dem Mittelmeerraum; entwickelte sich später zu dem uns bekannten Besansegel (mit oder ohne Gaffel)
<i>Lebend brassen</i>	(auch: „lebendiges Brassen“) die <i>Segel</i> so stellen, dass der Wind sich nicht mehr darin verfangen kann; die <i>Segel</i> fangen dann an ihren äusseren Enden an zu <i>killen</i> (zu flattern); diente dazu, um Geschwindigkeit aus dem Schiff zu nehmen
<i>Lebendes Werk</i>	.....kann folgende Bedeutung haben: 1) Bezeichnung für das <i>Unterwasserschiff</i> (bei voller Beladung), da sich dort die verschiedensten Tiere des Meeres festsetzten 2) Bezeichnung für das <i>Unterwasserschiff</i> , das aus frischem Holz hergestellt worden war und dadurch noch stark arbeitet (geschah, wenn kein abgelagertes Holz bei Bau zur Verfügung stand)
<i>Lee</i> <i>Legel</i> <i>Leibholz</i>	die dem Wind abgewendete Seite eines Schiffes (Hilfe: „ <i>leer</i> “=ohne Wind) an <i>Wanten</i> oder <i>Stagen</i> befestigte Tauschlaufe siehe <i>Schandack</i>



Anhang 1.8: Kleines maritimes Wörterbuch zur Zeit der *ADLER VON LÜBECK*

<i>Leitblock</i>	<i>Block</i> für die Richtungsänderung eines <i>Tau</i> es
<i>Leitspant</i>	eindeutig festgelegter <i>Spant</i> , nach dem sich der Schiffbauer bei dem Herstellen der Nachbarspanten zu richten hat
<i>Lenzen</i>	....kann folgende Bedeutung haben: 1) Verringerung des in der <i>Bilge</i> befindlichen Wassers mittels einer Pumpe 2) Ablaufen eines Schiffes bei schwerem Sturm „unter Top und Takel“ (=ohne jegliche Segel gesetzt zu haben)
<i>Licht</i>	andere Bezeichnung für eine Laterne
<i>Lieger</i>	siehe <i>Bodenwrangen</i>
<i>Liek</i>	Rundum-Einfassung (Fussliek/Unterliek, Oberliek, Seitenliek) eines Segels mit einem <i>Tau</i> (Liektau)
<i>Log</i>	(auch: „ <i>Logg</i> “) Gerät zum Feststellen der Fahrgeschwindigkeit
<i>Loof</i>	siehe <i>Luff</i>
<i>Lot</i>	Gewicht zum Feststellen der Wassertiefe = <i>loten</i>
<i>LüA</i>	siehe <i>Länge über Alles</i>
<i>Luff</i>	Bezeichnung für den Bereich des <i>Vorderkastelles</i>
<i>Luk</i>	(auch: „ <i>Luke</i> “) (kleine) verschliessbare Öffnung auf einem Schiff
<i>Lukensüll</i>	Lukenumrahmung
<i>Luntenstock</i>	mit diesem etwa 1,20 m langen Stock wurde nach dem Füllen eines <i>Geschützes</i> die Lunte entzündet
<i>Luv</i>	die dem Wind zugewendete Seite eines Schiffes (Hilfe: „ <i>Luft</i> “=mit Wind)
<i>Luvgerigkeit</i>	bedeutet, dass ein Schiff die Eigenschaft besitzt, mit dem <i>Bug</i> immer in den Wind gehen zu wollen; der Grund dafür liegt z.B. an einem Windruck auf zu hohen achterlichen Aufbauten oder an einer falschen Position von <i>Masten</i> oder <i>Segeln</i>
<i>LWL</i>	gemeint die Länge der Wasserlinie und damit handelt es sich um die kürzeste Längenangabe eines Schiffes, da diese (üblicherweise) immer geringe ist als die Rumpflänge

M

<i>Maisanmast</i>	siehe auch „ <i>Moisan</i> “ (auch: „ <i>Meisanmast</i> “); <i>Herbert Kloth</i> meint damit - wie er zur <i>ADLER VON LÜBECK</i> schreibt - sicherlich nicht den „letzten <i>Mast</i> “, sondern den <i>Besanmast</i> ; es ist in der Literatur nicht eindeutig klar, ob es sich um den <i>Besanmast</i> oder um den <i>Bonaventuramast</i> handelt
<i>Mall</i>	hölzerne Schablone, nach denen die Teile der Schiffsspanten hergestellt werden
<i>Mars</i>	(vom holländischen „ <i>mers</i> “=Korb) wird auch als „ <i>Mastkorb</i> “ oder volkstümlich als „ <i>Krähenest</i> “ bezeichnet und diente als Ausguck und zur Verteidigung aus erhöhter Position; später nur noch als Plattform in den <i>Masten</i> vorhanden
<i>Marsschlag</i>	Art der Befestigung des <i>Unterlieks</i> eines <i>Rahsegels</i> an einem <i>Baum</i> oder des <i>Oberliekes</i> an der <i>Rah</i>
<i>Marssegel</i>	mittleres <i>Segel</i> bei drei <i>Rahsegeln</i> an einem <i>Mast</i>
<i>Marsstenge</i>	bei einem zusammengesetzten <i>Mast</i> der Teil, der nach dem <i>Untermast</i> kommt
<i>Mast</i>	....kann folgende Bedeutung haben: 1) landläufige Bezeichnung für den gesamten <i>Mast</i> , einschliesslich aller Teile 2) eigentlich nur der untere Teil, auch als <i>Untermast</i> bezeichnet
<i>Mastbacke</i>	Stützknie (üblicherweise 2 Stück) unter der <i>Mars</i>
<i>Mastfischung</i>	mit Keilen verstärkte Befestigung der <i>Masten</i> an <i>Deck</i>
<i>Mastfuss</i>	unteres Ende eines <i>Mastes</i>
<i>Mastspur</i>	Vertiefung im <i>Kielschwein</i> oder zusätzlich aufgesetzte Konstruktion zur Aufnahme und Fixierung des <i>Mastfusses</i>
<i>Maus</i>	Verdickung eines <i>Tau</i> es durch Einspleissung
<i>Meisanmast</i>	siehe <i>Maisanmast</i>
<i>Mörser</i>	sehr, sehr kurzes grosses <i>Vorderlader-Geschütz</i>
<i>Moisan</i>	siehe <i>Besan</i> ; aus dem Mittelmeer stammendes dreieckiges <i>Segel</i> (ital.: „ <i>mezzans</i> “, span.: „ <i>mezana</i> “)
<i>Moker</i>	schwerer eiserner Hammer mit langem Stiel zum Eintreiben von grossen Eisennägeln
<i>Muskete</i>	kleines <i>Hinterlader-Geschütz</i> , welches später auch tragbar konstruiert wurde

N

<i>Nagelbank</i>	(auch: „ <i>Belegbank</i> “) stabile Stelle, an der an <i>Belegnägeln</i> (=in Löchern befindlich) ein <i>Tau</i> fixiert wird
<i>Niedergang</i>	Treppen auf einem Schiff
<i>Nock</i>	seitliches Ende einer <i>Rah</i> oder <i>Spiere</i>
<i>Nockgording</i>	<i>Tau</i> zum Ziehen der seitlichen <i>Lieke</i> zur Segelmitte/Rahmitte
<i>Notschlange</i>	bronzenes <i>Vorderlade-Geschütz</i> ; entspricht etwa einer <i>Calverine</i>
<i>Nüsterlöcher</i>	(auch: „ <i>Nüstergat</i> “) Löcher im unteren Bereich der <i>Spanten</i> , durch die das Wasser der <i>Bilge</i> zufließen kann

O

<i>Oberblinde</i>	kleines <i>Rahsegel</i> an einer auf dem <i>Bugsprit</i> aufgesetzten senkrechten <i>Stenge</i> („ <i>Sprietmast</i> “) mit einer <i>Rah</i>
<i>Oberdeck</i>	das oberste durchgehende <i>Deck</i> eines Schiffes
<i>Oberliek</i>	siehe <i>Liek</i>
<i>Oberlicht</i>	waagerechtes „ <i>Fenster</i> “ (<i>Luke</i>), durch das eine Belichtung von oben erfolgen kann; kamen bei grossen Seglern erst in der ersten Hälfte des 19.Jhd. in Gebrauch
<i>Oberspiegel</i>	der eigentliche <i>Spiegel</i> (oberer Teil), <i>Heck</i> eines Schiffes
<i>Ohrenklampe</i>	(auch: „ <i>Kreuzholz</i> “) grosse <i>Klampe</i> zum Belegen von z.B. <i>Schoten</i>
<i>Ohrholz</i>	links und rechts vom <i>Bugsprit</i> stehender Stützbalken

**Anhang 1.9: Kleines maritimes Wörterbuch zur Zeit der ADLER VON LÜBECK**

<i>Orlogschiff</i> <i>Orlopedeck</i>	Bezeichnung für ein Kampfschiff; der Begriff „Kriegsschiff“ kam erst im 17. Jhd. auf das unterste wasserdichte <i>Deck</i> eines Schiffes; auch „Zwischendeck“
P	
<i>Pall</i>	(auch: „ <i>Pallholz</i> “) bewegliches Holz, welches beim <i>Spill</i> den Rücklauf verhindert
<i>Pallholz</i>	siehe <i>Pall</i>
<i>Palm</i>	(vom lat. „ <i>palma</i> “=flache Hand) bei diesem Begriff handelt es sich um einen Längenmass („Handbreite“) zur Bestimmung des Umfangs eines <i>Mastes</i> oder anderer Rundhölzer; entspricht etwa 10 cm
<i>Pardune</i>	(auch: „ <i>Preventer</i> “) siehe <i>Backstag</i>
<i>Parten</i>	....kann folgende Bedeutung haben: 1) die runden Schlaufen, die beim Einholen eines <i>Taues</i> entstehen 2) Taulängen beiderseits eines <i>Blockes</i> 3) feste Part; das an einer <i>Rah</i> oder an <i>Deck</i> befestigte <i>Ende</i>
<i>Partenreederei</i>	Bei dieser Form gehörte ein Schiff mehreren Eignern, die sich üblicherweise mit unterschiedlichen Anteilen an dessen Bau beteiligt hatten („Parten“). Entsprechend ihrer Anteile hatten diese das Recht Waren zu befördern. Sie waren somit am Gewinn beteiligt, aber auch an allen Kosten und ggf. bei einem Verlust des Schiffes. Die <i>Partenreederei</i> diente auch einer Risikominimierung, da <i>Seeversicherungen</i> im norddeutschen Raum des 16. Jhd. noch sehr selten waren.
<i>Pech</i>	siehe <i>Teer</i>
<i>Penterbalken</i>	abnehmbarer, über die <i>Reling</i> ragender grosser Balken, der als Reserve oder Ersatz für einen <i>Kranbalken</i> dient; er dient auch dazu, den <i>Anker</i> an die <i>Bordwand</i> zu bringen
<i>Persenning</i>	sehr festes Tuch zum Abdecken von Ladung, <i>Luken</i> usw. zum Schutz vor Nässe, wobei das Tuch besonders imprägniert wurde (z.B. in alter Zeit mit <i>Teerlösungen</i>)
<i>Pfahlmast</i>	ein aus einem gewachsenen Stück bestehendes Mastteil (also kein gebauter Mast!)
<i>Pflichtanker</i>	Hauptanker und schwerster <i>Anker</i> eines Schiffes, der nicht selten über einen <i>Kettenvorlauf</i> verfügte
<i>Pfortendrempel</i>	Einfassung eines Pfortenausschnittes, z.B. bei <i>Geschützporten</i>
<i>Piekstück</i>	(auch: „ <i>Piekhholz</i> “) stark gewinkeltes gewachsenes Holzteil im äussersten Vor- und Hinterende eines Schiffes; bei grossen Teilen ggf. aus zwei Stücken zusammengesetzt
<i>Piespot</i>	(auch: „ <i>Pispot</i> “) siehe <i>Halstalje</i>
<i>Pinasse</i>	siehe auch <i>Beiboot</i> ....kann folgende Bedeutung haben: 1) grösseres Ruderboot, das auch mit einem <i>Segel</i> ausgestattet werden konnte 2) eigenständiger Schiffstyp aus dem 16./17. Jhd.
<i>Pinne</i>	obere feste, aus einem Balken bestehende waagerechte Verlängerung des <i>Ruders</i>
<i>Pisback</i>	Einfassung mittels <i>Planken</i> zwischen <i>Vordersteven</i> und <i>Fockmast</i> , die das durch die <i>Klüslöcher</i> kommende Wasser auffangen sollen
<i>Planke</i>	äussere seitliche dicke und feste hölzerne Abdeckung des Rumpfes aus dicken Bohlen oder als Abdeckung eines <i>Deckes</i> nach oben
<i>Plattgatt</i>	siehe <i>Gatt</i>
<i>Poller</i>	starkes Pfostenpaar zum Belegen von <i>Tauwerk</i> (z.B. von <i>Festmachern</i>)
<i>Pommelion</i>	(auch: „ <i>Knauf</i> “ oder „ <i>Knopf</i> “) rundes zu einer „Kugel“ geformtes Ende eines Geschützes; wurde mit einem festen <i>Tau</i> zum Halt des Rückstosses versehen
<i>Poop</i>	siehe auch <i>Hütte</i> ; ganz kurzer Aufbau am <i>Heck</i> eines Schiffes
<i>Pütting</i>	(auch: „ <i>Püttingeisen</i> “ oder „ <i>Rüsteisen</i> “) Verbindung aus Ketten oder Bändern aus Eisen zwischen den untersten <i>Juffern</i> und dem festen Punkt an der <i>Bordwand</i>
<i>Pumpensod</i>	(auch: „ <i>Pumpensumpf</i> “) tiefste Stelle in Schiff, die <i>Bilge</i> , an der der Saugkorb einer Pumpe plaziert ist
Q	
<i>Quarterdeck</i>	siehe <i>Achterdeck</i> ; üblicherweise halb so lang wie der Abstand zwischen <i>Grossmast</i> und <i>Heck</i> oder etwa $\frac{1}{4}$ der Rumpflänge (die <i>Poop</i> befand sich oberhalb des Quarterdeckes)
R	
<i>Raa</i>	siehe <i>Rah</i>
<i>Rack</i>	Beschlag oder Vorrichtung, mit dem eine <i>Rah</i> drehbar am <i>Mast</i> oder der <i>Stenge</i> befestigt ist; <i>fierbare Racks</i> dienen zudem zum Herablassen der <i>Rah</i> ; <i>Racks</i> bestanden aus Holzkugeln („ <i>Klotjes</i> “) und den Holzplatten („ <i>Schlieten</i> “), die den Abstand zwischen den einzelnen <i>Racks</i> hielten
<i>Rah</i>	(auch: „ <i>Raa</i> “) quer zur Schiffslängsachse befindliche (zumeist) waagerechte <i>Stenge</i> unter der sich ein <i>Segel</i> befindet
<i>Rahholz</i>	oberstes durchgehendes <i>Barkholz</i> in Höhe des <i>Hauptdeckes</i>
<i>Rahsegel</i>	rechteckiges <i>Segel</i> , dessen längste Seiten quer zur Schiffslängsachse stehen
<i>Randsumhölzer</i>	Bezeichnung für den hintersten <i>Spant</i> , dem sich der <i>Unter-</i> und <i>Oberspiegel</i> anschliessen und diesem seine Form geben
<i>Reep</i>	siehe <i>Tau</i>
<i>Reeper</i>	(auch: „ <i>Reepschläger</i> “ oder „ <i>Reifer</i> “) Handwerker, der die bei Schiffen benötigten <i>Taue</i> , <i>Kardeelen</i> , <i>Trossen</i> und <i>Leinen</i> herstellt; Arbeitsplatz ist die <i>Reeperbahn</i>
<i>Reffbändsel</i>	kamen zum Verringern der Segelfläche gegen 1550 ausser Gebrauch und wurden erst wieder in den 1660er Jahren eingeführt (siehe auch <i>Dr. Frank Howard</i> auf Seite 71 in „ <i>Segel-Kriegsschiffe 1400-1860</i> “); zwischenzeitlich wurden die <i>Segel</i> mittels <i>Bonnets</i> verkleinert

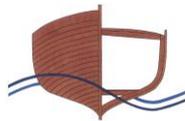


Anhang 1.10: Kleines maritimes Wörterbuch zur Zeit der *ADLER VON LÜBECK*

<i>Reffen</i>	Verkleinerung der Fläche eines <i>Segels</i>
<i>Registertonne</i>	(kurz: RT) es handelt sich um den Raumgehalt, der nach Abzug aller für den Betrieb eines Schiffes erforderlichen Räume den Rest bildet, der im Prinzip als Laderaum dienen kann
<i>Reiben</i>	scheuern
<i>Reihleine</i>	<i>Tau</i> zum Befestigen des <i>Segels</i> an der <i>Rah</i> , bzw. eines <i>Bonnets</i> am jeweiligen oberen <i>Segel</i>
<i>Reling</i>	(offenes) Geländer an der Kante eines nach oben hin offenen <i>Deckes</i> (nicht „ <i>Reeling</i> “ geschrieben!)
<i>Richtkeil</i>	hintere Unterlage in Keilform, um ein <i>Geschütz</i> (-rohr) in der Höhe auszurichten
<i>Riemen</i>	dienen zum Antrieb eines zu rudern den Bootes; das Rudern nennt man auch „Pullen“
<i>Rigg</i>	siehe <i>Takelage</i>
<i>Rollklotjes</i>	siehe <i>Klotjes</i>
<i>Royalsegel</i>	<i>Segel</i> oberhalb des <i>Bramsegels</i> (mit allen dazu gehörigen Begriffen); erst im 17.Jhd. bei Schiffen vorhanden
<i>Ruder</i>	senkrechte, hinter dem <i>Heck</i> befindliche Einrichtung zum Verändern des Kurses
<i>Ruderblatt</i>	durch das Legen der <i>Pinne</i> wird das <i>Ruderblatt</i> bedient und damit der Kurs verändert
<i>Rücklauf</i>	Strecke, die ein <i>Geschütz</i> durch den Rückstoss nach hinten zurücklegt
<i>Rüst</i>	(auch: „ <i>Rüste</i> “ oder „ <i>Rüstbrett</i> “) dicke aus dem Schiffskörper herausragende Bohle (längs des Schiffes), die zum Spreizen und Befestigen der <i>Wanten</i> oder <i>Pardunen</i> dienen
<i>Rüstbrett</i>	siehe <i>Rüst</i>
<i>Rüsteisen</i>	siehe <i>Pütting</i>
<i>Rundbrassen</i>	die <i>Rahen</i> von der einen Seite auf die andere Seite des Schiffes stellen
<i>Rundgatt</i>	siehe auch <i>Gatt</i> ; <i>Heck</i> eines Schiffes in einer runden (nicht spitzen= <i>Spitzgatt</i>) Form, wie z.B. bei der <i>Fleute</i>
<i>Rute</i>	(auch als „Lateinische Ruten“ bezeichnet) längs der Schiffsachse schräg gestellte <i>Rah</i> an <i>Besan</i> - und <i>Bonaventuramast</i> mit einem <i>Lateinsegel</i> ; aus dieser <i>Rute</i> entwickelte sich im 17.Jhd. die <i>Besangaffel</i> ; bei der <i>ADLER VON LÜBECK</i> könnte es sein, dass diese langen <i>Ruten</i> aus zwei Teilen bestanden

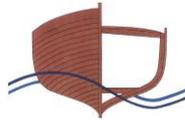
S

<i>Sägehof</i>	dort wurden die Hölzer für den Schiffbau hergestellt=gesägt – richtig ist: Holz wird „geschnitten“!
<i>Schaluppe</i>	siehe <i>Beiboot</i> ; kleines Ruderboot
<i>Schamfilen</i>	unerwünschtes Scheuern eines <i>Tau</i> es oder <i>Segels</i> an einer Stelle des Schiffes; wurde durch „Schamfilmaten“, „Tausendfüßlern“ u.ä. geschützt/vermindert/verhindert
<i>Schandeck</i>	(auch: „ <i>Schandeckel</i> “) es handelt sich um die äusseren <i>Planken</i> eines Schiffsdeckes und wird <i>Leibholz</i> genannt, wenn keine <i>Fischung</i> gegeben ist; das (Hart-)Holz des <i>Schandeckes</i> deckt die oberste <i>Planke</i> ab
<i>Schandeckel</i>	siehe <i>Schandeck</i>
<i>Schanzkleid</i>	durchgehende feste und geschlossene seitliche <i>Reling</i> (Brüstung) aus Holzplanken; befindet sich als Abschluss nach oben oberhalb der <i>Bordwände</i>
<i>Scheerstock</i>	in Längsrichtung des Schiffes verlaufender Tragbalken des <i>Deckes</i>
<i>Scheg</i>	nach vorne gerichtete Verstärkung des <i>Vorderstevens</i> , um die überhängende <i>Galion</i> zu stützen
<i>Scheibegatt</i>	Schlitz in einem Holzbalken oder einer <i>Stenge</i> für eine oder mehrere Scheiben, über die ein <i>Tau</i> läuft
<i>Scherhaken</i>	(auch: „ <i>Sicherhaken</i> “ oder „ <i>Sichelhaken</i> “) an den <i>Nocken</i> von <i>Grossrah</i> und ggf. <i>Fockrah</i> und <i>Rute</i> befestigtes einfaches oder doppeltes sicherförmiges scharf geschliffene Messer zum Zerschneiden der gegnerischen <i>Takelage</i> im Vorbeifahren; nach <i>Ulrich Israel/Jürgen Gebauer</i> in ihrem Buch „ <i>Segelkriegsschiffe</i> “ dienten diese solche Haken an den <i>Nocken</i> dem Festhalten eines gegnerischen Schiffes im Nahkampf
<i>Schiffslänge</i>	diese wird unterschiedlich angegeben: 1) siehe <i>LüA</i> 2) Länge des Rumpfes, wobei auch die fest mit dem Rumpf verbundenen Bauten vor dem <i>Vorderstev</i> en (z.B. die <i>Galion</i>) und hinter dem <i>Achterstev</i> en (z.B. <i>Galerie</i>) gehören 3) siehe <i>Länge zwischen den Loten</i> 4) siehe <i>LWL</i>
<i>Schildzapfen</i>	waagerechte Achse eines <i>Geschütz</i> rohres mit Zapfen an beiden Seiten, durch die ein <i>Geschütz</i> in der <i>Lalette</i> in der Höhe verstellt und mit dem <i>Richtkeil</i> fixiert werden konnte
<i>Schlange</i>	siehe <i>Feldschlange</i>
<i>Schleten</i>	siehe <i>Schliete</i>
<i>Schliete</i>	(auch: „ <i>Schleter</i> “) senkrecht Abstands Brett bei einem <i>Rack</i> ; zwischen den <i>Klotjes</i>
<i>Schloiknie</i>	sass auf den <i>Barkhölzern</i> und stützte den <i>Galionsscheg</i> seitlich ab
<i>Schlossholz</i>	Keil unterhalb einer <i>Stenge</i> , um einen unteren Halt zu geben
<i>Schnürrolle</i>	siehe <i>Dodshoft</i>
<i>Schot</i>	dient zum <i>Fieren</i> und <i>Holen</i> eines <i>Segels</i> am <i>Schothorn</i> und greift direkt am <i>Segel</i> oder am <i>Baum</i> an
<i>Schothorn</i>	Ecke eines <i>Segels</i>
<i>Schott</i>	Trennwand im Schiffsinnenen; diente auch zur inneren Rumpferstärkung; später zum Schaffen von zusätzlichen wasserdichten Abteilungen innerhalb eines Schiffskörpers
<i>Schrap(p)en</i>	mit einem Schrappeisen wurden die Fugen zwischen den <i>Planken</i> nach dem <i>Kalfatern</i> und dem Bestreichen mit <i>Teer</i> wieder geglättet
<i>Schratsegel</i>	alle <i>Segel</i> , deren Längsrichtung mit der Schiffslängsachse des Schiffes identisch ist
<i>Schwichtung</i>	Vorrichtung zum Zusammenziehen und Spannen des stehenden <i>Gutes</i>
<i>Seewurf</i>	das Über-Bord-Werfen von Schiffsladung zum Erhalt des Schiffes (um es z.B. nach einem Auflaufen zu leichtern=das Gewicht des Schiffes zu reduzieren)
<i>Segel</i>	in der alten Zeit aus Flachs hergestelltes Tuch
<i>Segellast</i>	Lagerraum, in dem alle Ersatzsegel und das Zubehör für den Segelmacher untergebracht werden, der dort ggf. auch arbeitete



Anhang 1.11: Kleines maritimes Wörterbuch zur Zeit der *ADLER VON LÜBECK*

<i>Seitentaschen</i>	werden so genannt, wenn sich die <i>Galerie</i> vom Heck an <i>Backbord</i> und <i>Steuerbord</i> seitlich nach vorne zieht; ab etwa dem 17. Jhd. waren die Galerien geschlossene Baulichkeiten und setzten sich seitlich als <i>Seitentaschen</i> fort; mit Fenstern ausgestattet, konnten diese ggf. über 2 oder 3 <i>Decks</i> reichen
<i>Sente</i>	historische Bezeichnung einer Konstruktionslinie, bzw. aus biegsamen, dünnen Latten hergestellte Markierung, die bestimmte Teile des in <i>Spanten</i> stehenden Schiffsrumpfes miteinander verbindet
<i>Setzwegger</i>	verstärkter <i>Plankengang</i> einer Innenbeplankung oberhalb der <i>Wassergänge</i>
<i>Sichelhaken</i>	siehe <i>Scherhaken</i>
<i>Sitzer</i>	ist die erste Verlängerung der <i>Bauch-</i> und <i>Piekstücke (Bodenwrangen)</i> ; besteht aus einem besonders stark gebogenen <i>Krummholz</i>
<i>Skysegel</i>	<i>Rahsegel</i> (5. <i>Segel</i> von unten) oberhalb eines vorhandenen <i>Royalsegels</i>
<i>Sorgleine</i>	<i>Tau</i> zum Sichern z.B. des <i>Ruderblattes</i> gegen das Herausfallen
<i>Spake</i>	Holzstange zum Drehen eines <i>Spills</i> ; wurde auch zum Ausrichten eines <i>Geschützes</i> benutzt
<i>Spant</i>	(auch: „Spann“) inneres „Gerippe“ eines Schiffes, an denen die <i>Planken</i> befestigt sind
<i>Spantenriss</i>	Schiff von vorn und hinten in Schnitten gesehen
<i>Spardeck</i>	<i>Halbdeck</i>
<i>Speigatt</i>	Öffnungen in den seitlichen Bordwänden zum Wasserabfluss in Höhe eines noch oben hin offenen <i>Deckes</i>
<i>Spiegel</i>	platte Form des <i>Heckes</i>
<i>Spieker</i>	geschmiedete Eisennägel, die in grosser Zahl in verschiedensten Stärken und Längen beim Schiffbau benötigt werden
<i>Spiere</i>	alle Rundhölzer eines Schiffes, mit Ausnahme des <i>Mastes</i> , bzw. des <i>Untermastes</i>
<i>Spill</i>	siehe <i>Gangspill</i> und <i>Bratspill</i>
<i>Spinnkloben</i>	länglicher, spitz zulaufender <i>Block</i> mit mehreren Löchern, durch den die <i>Hahnepoten</i> laufen
<i>Spleiss</i>	Verbindung von zwei <i>Tauen</i> durch eine bestimmte Form der Verflechtung der einzelnen <i>Kardeelen</i>
<i>Sponung</i>	Einschnitt an <i>Vorder-</i> und <i>Achterstevan</i> zum Einpassen der <i>Planken</i>
<i>Spiekerhaut</i>	eine zusätzliche Bekleidung des (Unterwasser-)Rumpfes bei Holzschiffen mit einer weiteren dünneren Holzschicht aus z.B. Nadelholz, die Holzwürmern als „Fressplatz“ dienen soll, bevor diese an die eigentliche Beplankung gelangen; eine solche Spiekerhaut musste ab und zu erneuert werden
<i>Sprietauflager</i>	dient der Abstützung des <i>Bugsprietes</i> , nachdem dieser aus dem <i>Deck</i> tritt
<i>Sprietwiderlager</i>	dient zur weiteren Abstützung des <i>Bugsprietes</i> vor dem <i>Sprietauflager</i>
<i>Sprietzurring</i>	Schlingen aus mehreren starken <i>Tauen</i> zwischen <i>Bugspriet</i> und <i>Galion</i>
<i>Sprung</i>	siehe <i>Deckssprung</i>
<i>Sprut</i>	siehe <i>Hahnepot</i>
<i>Sprutengording</i>	mehrfache Befestigung an den seitlichen <i>Lieken</i> zum Einholen des <i>Rahsegels</i> über <i>Taljen</i>
<i>Stag</i>	Versteifung des <i>Mastes</i> und der <i>Stengen</i> mittels <i>Tauwerk</i> nach vorn und hinten
<i>Stagtakel</i>	siehe <i>Ladetakel</i>
<i>Stehendes Gut</i>	siehe <i>Gut</i>
<i>Steif setzen</i>	etwas festzurren/festmachen, bis das <i>Tau</i> , an dem gezogen wird, stramm/steif ist
<i>Stenge</i>	oberhalb des (<i>Unter-</i>) <i>Mastes</i> <i>fierbarer</i> Teil eines <i>Mastes</i> (z.B. <i>Mars-</i> und <i>Bramstenge</i>), dient der Verlängerung des <i>Mastes</i>
<i>Stengewindreep</i>	Vorrichtung zum Auf- und Abfieren einer <i>Stenge</i>
<i>Steuerbord</i>	von hinten gesehen rechte Seite eines Schiffes (auf dieser Seite befand sich früher bei z.B. den Wikingerbooten das Steuerruder)
<i>Steven</i>	Teil des Schiffes, welcher den Schiffskörper nach hinten und vorne mehr oder weniger senkrecht begrenzt; siehe: <i>Achterstevan</i> und <i>Vor(der)stevan</i>
<i>Straken</i>	den Kurvenverlauf von z.B. <i>Planken</i> gleichmässig herstellen
<i>Streichen</i>	.....kann folgende Bedeutung haben: 1) Niederholen einer Flagge (zumeist die Nationalflagge) als Zeichen der Aufgabe eines Kampfes 2) das (An-)Streichen wird bei Schiffen auch als „Pönen“ bezeichnet
<i>Stringer</i>	Längsbalken; Längsverbinding zweier Teile
<i>Stropp</i>	ein aus <i>Tauwerk</i> gebildeter Ring, z.B. um einen <i>Block</i>
<i>Stück</i>	auch Bezeichnung für eine <i>Kanone</i> (als „Stücke“ wurden aber auch Geschosse bezeichnet)
<i>Stückpforte</i>	seit etwa 1500 eingeführte Öffnung im Schiffskörper zum Herausrennen eines <i>Geschützes</i> ; mit oder ohne Klappe/Deckel; ohne Klappe nur im oberen Schiffsbereich; üblicherweise schlossen die <i>Stückpforten</i> bündig mit der äusseren <i>Bordwand</i> ab
<i>Süll</i>	Schwelle an <i>Niedergängen</i> , Türen und um <i>Luken</i> herum; soll beim Einschlagen=Eindringen von überkommendem Wasser verhindern, dass Wasser unterhalb eindringt
T	
<i>Tafelriss</i>	bildliche, etwas erhabene Darstellung eines Schiffes
<i>Takel</i>	schwerer <i>Flaschenzug</i> aus <i>Tauwerk</i> und <i>Blöcken</i> , <i>Talje</i> zum Heben von grossen <i>Lasten</i>
<i>Takelage</i>	(auch: „ <i>Rigg</i> “) die komplette Art und Weise der Besegelung eines Schiffes mit allen dazu gehörigen Teilen (<i>Masten</i> , <i>Spieren</i> , <i>Stengen</i> , <i>Tauwerk</i>)
<i>Takeln</i>	Bezeichnung für das Anbringen aller zum <i>Segeln</i> erforderlichen Teile (Auftakeln): <i>Taue</i> , <i>Blöcke</i> , <i>Rahen</i> , <i>Stengen</i> , <i>Segel</i> usw.
<i>Talje</i>	(auch: „ <i>Flaschenzug</i> “) zum leichteren Heben von schweren Teilen
<i>Taljereep</i>	<i>Tau</i> einer <i>Talje</i>
<i>Tampen</i>	siehe <i>Tau</i>
<i>Tau</i>	(auch: „ <i>Ende</i> “ oder „ <i>Reep</i> “ oder „ <i>Tampen</i> “ oder „ <i>Tauwerk</i> “) alle Leinen u.ä. an Bord eines Schiffes



Anhang 1.11: Kleines maritimes Wörterbuch zur Zeit der *ADLER VON LÜBECK*

<i>Tauwerk</i>	siehe <i>Tau</i>
<i>Teer</i>	<i>Teer</i> , bzw. <i>Pech</i> wurde an Bord für verschiedene Zwecke benutzt: <i>Kalfatern</i> , Abdichten, (An-)streichen von Holzteilen, Haltbarmachen von <i>Segeln</i> und stehendem und laufendem <i>Gut</i>
<i>Tiefgang</i>	Differenz zwischen <i>Wasserlinie</i> und der untersten Stelle des <i>Kieles</i>
<i>Top</i>	(auch: „ <i>Topp</i> “) oberste Spitze eines <i>Mastes</i>
<i>Topnanten</i>	(auch: „ <i>Toppnanten</i> “) <i>Taue</i> zum Verstellen der <i>Rahen</i> in der Höhe, die auch das Gewicht der <i>Rahen</i> mittragen
<i>Totes Werk</i>	Bezeichnung für das <i>Überwasserschiff</i> , da sich dort keine im Wasser lebende Tiere festsetzen
<i>Totholz</i>	das Vollholz an <i>Kiel</i> und <i>Steven</i>
<i>Tragfähigkeit</i>	bedeutet das Gewicht, welches ein Schiff tragen kann und kann sehr von der <i>Registertonne</i> (RT) abweichen, die sich ja nur auf den Raum und nicht auf das Gewicht bezieht!
<i>Trempel</i>	(auch: „ <i>Drempe</i> “) Holzrahmen um eine <i>Geschützpforte</i> herum
<i>Trosse</i>	(auch: „ <i>Reep</i> “) wird besonders bei <i>Ankern</i> verwendet
<i>Trossendeck</i>	<i>Deck</i> , auf dem die <i>Trosse</i> des <i>Ankers</i> eines Schiffes abgelegt wird

U

<i>Überwasserschiff</i>	Bereich des Schiffskörpers, der aus dem Wasser ragt
<i>Untermast</i>	siehe <i>Mast</i> ; unterstes Teil eines <i>Mastes</i> , der dann durch die <i>Marsstenge</i> usw. fortgesetzt wird
<i>Untersegel</i>	siehe <i>Grossegel</i>
<i>Unterspiegel</i>	flacher Abschluss eines Schiffskörpers in der Höhe der <i>Wasserlinie</i>
<i>Unterwasserschiff</i>	Bereich des Schiffskörpers, der sich im Wasser befindet

V

<i>Verteufung</i>	Bezeichnung für den Schiffskörper zwischen der <i>Wasserlinie</i> und dem <i>Schandeckel</i>
<i>Violinblock</i>	(auch: „ <i>Violblock</i> “) Doppelblock, bei dem die Scheiben jedoch übereinander liegen (nicht nebeneinander)
<i>Vollbrassen</i>	die <i>Rahsegel</i> so stellen, dass der Wind voll von hinten=achtern kommt
<i>Volltakelung</i>	gemeint ist ein <i>Mast</i> , der wenigstens ein <i>Grossegel</i> , ein <i>Mars-</i> und ein <i>Bramsegel</i> trug
<i>Vorbramsegel</i>	siehe <i>Fockbramsegel</i>
<i>Vorderkastell</i>	siehe <i>Back</i> ; Bezeichnung für den vorderen Aufbau bei Schiffen bis etwa in die erste Hälfte des 17.Jhd.
<i>Vorderladergeschütz</i>	<i>Geschütz</i> , welches von vorne mit Pulver und Geschoss geladen wurde
<i>Vorderstevan</i>	vorderster senkrechter, aus dem Schiffskörper herausragender senkrechter Holzbalken; äusserstes vorderes Ende des reinen Schiffskörpers
<i>Vormarssegel</i>	siehe <i>Fockmarssegel</i>
<i>Vorschiff</i>	Bezeichnung des vorderen Teiles eines Schiffes und schliesst die <i>Back</i> und die <i>Galion</i> ein
<i>Vorstag</i>	<i>Stag</i> zum Versteifen des <i>Fockmastes</i> nach vorne
<i>Vortop</i>	(auch: „ <i>Vortopp</i> “) Bezeichnung für die Spitze des <i>Fockmastes</i> ; manchmal auch Bezeichnung für den gesamten <i>Fockmast</i>

W

<i>Want</i>	seitliche Versteifung des <i>Mastes</i> und der <i>Stengen</i> mittels <i>Tauwerk</i>
<i>Wantklampe</i>	<i>Klampe</i> , die eine längere Basis besitzt und an ein einzelnes <i>Want</i> gebunden wird
<i>Wassergang</i>	äusserste <i>Decksplanke</i> , befindet sich direkt an der Innenseite des <i>Schanzkleides</i> ; die Stütze des <i>Schanzkleides</i> (Brüstung) hatte unten eine Öffnung, so dass an <i>Deck</i> übergekommenes Wasser entlanglaufen konnte
<i>Wasserlinie</i>	siehe <i>CWL</i> und <i>LWL</i>
<i>Wasserpas</i>	die Linie an den äusseren Schiffswänden, wo sich diese mit der Oberfläche des Wassers trifft; diese Linie wird normalerweise mit einem farbigen Streifen (dem <i>Wasserpas</i>) kenntlich gemacht
<i>Wasserverdrängung</i>	(auch: „ <i>Verdrängung</i> “, „ <i>Displacement</i> “, engl. „ <i>displacement</i> “) entspricht der Masse eines Schiffes und somit auch seinem Gewicht
<i>Webleine</i>	<i>Tau</i> , welches die <i>Wanten</i> waagrecht miteinander verbindet; wird auch zum seitlichen Hochklettern zur <i>Mars</i> oder in den <i>Mast</i> überhaupt wie eine Leiter benutzt
<i>Wegerung</i>	Auskleidung von Räumen auf dem Schiff mit zusätzlichen inneren <i>Planken</i>
<i>Well</i>	siehe <i>Kuhl</i>
<i>Werbel</i>	Gelenk zum Schwenken des <i>Kolderstockes</i> bei einem Kurswechsel
<i>Werg</i>	Flachfasern zum Abdichten von Spalten und Lücken zwischen den äusseren <i>Planken</i> (<i>Kalfaterung</i>)
<i>Wimpelholz</i>	siehe <i>Flaggenstock</i>
<i>Worpen</i>	Balken für die Konstruktion des <i>Unterspiegels</i> ; befindet sich zumeist auf der Höhe des <i>Wasserpasses</i>
<i>Wuhling</i>	(auch: „ <i>Wuling</i> “) Umbinden von <i>gebauten Masten</i> mit mehrfachem <i>Tau</i> , damit die Teile zusammenhalten

Z

<i>Zimmerwerk</i>	die gesamte hölzerne Konstruktion eines Schiffsrumpfes, bzw. die Arbeit daran
<i>Zurring</i>	mehrfach gebundene <i>Taue</i> , um etwas fest in einer Position zu halten (z.B. den <i>Bugsprit</i>)

Anmerkung 7:

Weitere Erklärung zu maritimen Begriffen sind beispielsweise in den entsprechenden (Wörter-)Büchern von *Johann Hinrich Röding* (1793), *Gustav Goedel* (1902) und *Prof. Friedrich Kluge* (1908) zu finden.



Anhang 2.1: Vergleich einiger bekannter historischer Schiffsnachbauten

In verschiedenen Ländern hat es Nachbauten (sogenannte „Repliken“) gegeben, die zumeist dem Original entsprechen (z.B. die *BATAVIA*) oder nur dem ursprünglichen Schiff „in etwa nachempfunden“ sind (z.B. die *LISA VON LÜBECK*):

	Nachbau ^[147]	Nachbau	Nachbau ^[148]	Nachbau ^[149]	Nachbau ^[150]	Nachbau ^[151]
	<i>LISA VON LÜBECK</i>	<i>ADLER VON LÜBECK</i> (ehemals in Planung)	<i>GOLDEN HIND</i> ex- <i>PELICAN</i>	<i>DATE MARU</i> (<i>SAN JUAN BAUTISTA</i>)	<i>BATAVIA</i>	<i>7 PROVINCIËN</i> (z.Z. im Bau)
Länge über Alles	35,90 m	74,85 m (78,30*)	36,50 m	55,35 m	56,60 m	~ 57,15 m
Länge des Rumpfes	30,12 m	64,43 m (64,90*)	31,00 m	– ? –	– ? –	– ? –
Länge über die Steven	24,00 m	49,19 m (45,00* / 48,90*)	26,00 m	– ? –	45,30 m	46,13 m
Breite über Alles	9,30 m	14,81 m (14,38* / 15,30*)	5,60 m	11,25 m	10,50 m	12,14 m / 12,17 m auf Spant
Tiefgang	2,86 m	5,18 m achtern: 6,04 m	2,20 m	3,80 m	5,10 m	4,53 m
Höhe (Kiel bis Top)	24,01 m	62,15 m (64,30*)	(Masthöhe: 27,00 m)	– ? –	55,00 m	~ 51,00 m
Gewicht (netto)	~ 200 t	1.250,00 t	– ? –	– ? –	~ 650,00 t	– ? –
Ladekapazität	~ 164,00 t	~ 1.400,00 t (~ 700 Lasten)	~ 100-150,00 t	– ? –	~ 600,00 t	– ? –
Verdrängung	~ 193,60 t	~ 2.000,00 t (3.000,00*)	~ 305,00 t	~ 508,00 t	~ 1.200,00 t	~ 1.600,00 t
Anzahl der Masten	3	4	3	3	3	3
Segelfläche	286 m ²	~ 1.795 m²	386 m ²	– ? –	1.180 m ²	1.740 – 2.250 m ²
Segelanzahl	3	9	6	6	10	10 + 8
Anzahl der Decks	0 (3)**	2 (6)**	0 (4)**	1 (4)**	1 (6)**	2 (5)**
Geschütze	4 Eisen-G.	14 Bronze-G. 48 Eisen-G. 76 leichte G.	3 Bronze- + 15 Eisen- + (4 leichte G.)	16 Geschütze	7 Bronze- + 25 Eisen-G.	84 Bronze- + Eisen-G.
Besatzung	– ? –	~ 1.000 (1.500*)	~ 60-80	~ 180	~ 332	~ 420-475
Original-Bauzeit	(2.Hälfte des 15.Jhd.)	1565 – 1567	1560/1577	1613	1628	1664 – 1665
Ende des Schiffes	– ? –	1581	1662	(nach 1618)	1629	1692-1694
Schiffsart	Karacke	Galeone	Galeone	(Manila-) Galeone	Galeone	Linien Schiff (Fregatte)
Einsatz als	Handelsschiff mit Armierung	bewaffnetes Schiff	bewaffnetes Schiff	Handelsschiff mit Armierung	Handelsschiff mit Armierung	bewaffnetes Schiff
Zeit des Nachbaues	1999 – 2004	2013 – 202_? (der Nachbau ist nicht erfolgt)	1. 19__ – 1963 2. 19__ – 1973	1993	1985 – 1997	1995 – 20__?
Nachbau in	Lübeck Deutschland	Lübeck Deutschland	Brixam+London Grossbritannien	Ishinomako Japan	Lelystad Niederlande	Lelystad Niederlande

* Angaben nach anderen Quellen / ** durchgehende gedeckte Decks (Voll- und Teildecks)

Als *Galeonen* um 1600 sind ausserdem u.a. nachgebaut worden^[152]:

– <i>SEA LION</i>	(Galeone, engl.)	gebaut 1590 / Replik 1984	USA
– <i>DUYFKEN</i>	(Galeone, holl. Emigrantenschiff)	gebaut 1595 / Replik 1999	Australien
– <i>DE LIEFDE</i>	(Galeone, holl. Handelsfahrer)	gebaut 1598 / Replik 1992	Japan
– <i>SUSAN CONSTANT</i>	(Galeone, engl. Emigrantenschiff)	gebaut 1607 / Replik 1.=1957 + 2.=1984	USA



Anhang 3.1: Vergleich von Geschützen und Feuerwaffen in der Zeit der Hanse

Zum besseren Verständnis für die Leserin/Leser nachfolgend eine Aufstellung von Geschützen/Feuerwaffen in der Zeit der Hanse, bzw. der Zeit der *ADLER VON LÜBECK*. – Die Bezeichnungen von Geschützen in jener Zeit waren u.a. nach *Paul Schmalenbach*^[153] und *Dr. Frank Howard*^[154] (es werden auch genannt: „Leichte Feldschlange“ als „Falkonet“, „Mittelschwere Feldschlange“ als „Falkone“):

Deutsche Bezeichnung	Englische Bezeichnung	Französische Bezeichnung	Italienische Bezeichnung	Kaliber (in cm)	Geschosse (in Pfund)		
					deut.	engl.	franz.
ganze Kartaune	cannon royal	canon double	quartana bombardarda	19	15 -	56	48
Kartaune	cannon drake	canon	drago, cannone	16 - 25	3 - 48	- ? -	- ? -
¼ Kartaune	canon	canon de 36 livres (coursier)	cann. di. 60	~17	- 40	42	36
- ? -	½ canon (demi-canon)	canon de France	- ? -	~16	- ? -	32 (30-36)	30
½ Kartaune	canon of 24	demi canon d'Esp. (bastard)	corsiere di 35	15	15 -	24	24
Basiliske	basilisc	basilisque	basilisco	13	- 200 ?	- ? -	- ? -
Bombarde	bombard	bombarde	bombarda	- ? -	- 200	- ? -	- ? -
Bombardelle	bombard	bombardelle	bombardella (mortaro)	- ? -	- ? -	- ? -	- ? -
grosser Mörser	mortar	mortier	mortaio	- ? -	- 100	- ? -	- ? -
kleiner Mörser	mortar	mortier	mortaio	- ? -	- 50	- ? -	- ? -
Steinstück, Steinbüchse	cannon perrier	cannon de pierrier	cannone de pietra	- ? -	3 - 30	- ? -	- ? -
Schlange	culverin	coulevrine	colubrina (passavolante)	- ? -	4 - 24	- ? -	- ? -
Notschlange (Feldschlange)	culverin	grande coulevrine (moyenne)	columbrine di 25	13,5	15,5	18	18
(¼-Kartaune) Ganze Schlange	canon of 12	canon de 12 livres	columbrine di 18	12	12	10 - 12	12
½ Notschlange (½ Feldschlange)	½ culverin (demi-culverin)	coulevrine bâtard	lombarda	~10,5	- ? -	8 - 9 (9 - 13)	8
¾-Schlange (Falke)	- ? -	seperine	- ? -	- ? -	5 - 6	6	- ? -
½-Schlange (Falke)	saker	sacre	aspic, sagro, falco, spingarda	~9	2 - 6	5 - 6	6
- ? -	minion	moyenne	moiana	7,5 - 8	- ? -	4	4
¼-Schlange (Falke)	falcon	faucon	falchone	6	2 - 2 ½	3	3
Barse *	- ? -	- ? -	- ? -	- ? -	1 - 1 ½	1 ½	- ? -
Falkonet(t) *	falconet, minion	fauconneau	falchonetto, smeriglijo, cerbottana	5	0,5 - 4	0,5 - 2	0,5 - 1,5
Schernbreker	- ? -	- ? -	- ? -	- ? -	- ? -	- ? -	- ? -
Scharpentine * (Serpentine)	serpentine, serpent	serpentine, serpent	petriero, serpente	3,7 - 4	- ? -	- ? -	- ? -
(Dreh-)Basse *	robinet, swiffel	babinet	petriero	2,5	- ? -	1	- ? -
kl.(Dreh-)Basse *	robinet, swiffel	babinet	petriero	- ? -	- ? -	0,5	- ? -
Hagelbüchse * („Orgelbüchse“)	- ? -	- ? -	- ? -	- ? -	- 2	- ? -	- ? -

* Hier handelt es sich um drehbare Geschütze, die zumeist auf Gabeln o.ä. an der Schanz oder den Marsen eines Schiffes montiert waren.



Anhang 4 a.1: Verwendete und weiterführende Literatur

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

- [#] hinter z.B. dem Titel = im **O**riginal oder in **K**opie 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 –*

Primärquellen 1.1: Chroniken/Texte/Kommentare/Äusserungen zur **ADLER VON LÜBECK**

• Chronik

von *Gotthard (V.) von Hoeveln* (1544-1609)

____, ____ (nach **1565**), ____ Seiten – [O/A=~ __,00 €]

- *Bemerkung:* Auch in der Schreibform „Godthart“ oder „Hoveln“ zu finden
- *Bemerkung:* Ratsherr in Lübeck (ab 1578), Bürgermeister (ab 1589) und Chronist
- *Bemerkung:* Nummer nach Dr. Emil Ferdinand *Fehling* = 696
- *Literaturquelle:* (u.U. Archiv der Hansestadt Lübeck) <http://www.archiv.luebeck.de>

• Chronik

von *Thomas Rehbein* (154_-1610/1618)

____, ____ (um **1600**), ____ Seiten – [O/A=~ __,00 €]

- *Bemerkung:* Ratsherr in Lübeck (1593) und Chronist (und Ratsekretär)
- *Bemerkung:* Es soll sich um eine Chronik in Form eines zwölfbändigen Manuskriptes von 1629 handeln (?).
- [#] hinter z.B. dem Titel = im **O**riginal oder in **K**opie in der Bibliothek oder im Archiv von *Bernd Klabunde* vorhanden –
- [/] hinter z.B. dem Titel = Angaben wurden von der Quelle nur abschriftlich entnommen –
- *Bemerkung:* Nummer nach Dr. Emil Ferdinand *Fehling* = 712
- *Literaturquelle:* (u.U. Archiv der Hansestadt Lübeck)

• Chronik

von *Detlef Dreyer* (15__-16__)

____, ____ (um **1600**), ____ Seiten – [O/A=~ __,00 €]

- *Bemerkung:* Chronist in Lübeck (Stadtschreiber)
- *Literaturquelle:* (u.U. Archiv der Hansestadt Lübeck)

• Artilleriebuch (der **ADLER VON LÜBECK**)

von *Hans Frese* (auch: „Hanss“, „Freese“ oder „Hansen Fresan“) (~1527--1608)

____, Lübeck, 1.Auflage (**~1616**) (oder 1563 ff), ____ Seiten – [O/A=~ __,00 €]

- *Bemerkung:* Das Buch beinhaltet nicht nur Angaben zur **ADLER VON LÜBECK**.
- *Bemerkung:* *Hans Frese* war nach den Unterlagen schon am „24.10.1562“ als Artilleriemeister (auch: „artolereymeister“ oder „arkoliemeister“) der Stadt Lübeck tätig. Er wird 1605 ebenfalls als „Magister“ bezeichnet.
- *Bemerkung:* *Hans Frese* war zudem in der Gemeinde Bergedorf als Kartograph tätig und 1593 die erste Karte von Bergedorf angefertigt; dieser Ort gehörte von 1420 bis 1867 gemeinschaftlich den Hansestädten Hamburg und Lübeck (dann verkaufte Lübeck für 600.000 Courant-Mark seine Rechte an Bergedorf u.a. an Hamburg). Weitere Informationen dazu unter: <http://www.bergedorf-info.de/historisches/karte.htm>
- *Literaturquelle:* Archiv der Hansestadt Lübeck (LA, Artill. 12/3)

• Lübeckische Chronik

von *Heinrich Rehbein* (15__-1619/29)

Porta Alba, Trier, 1.Auflage (um **1619**), ____ Seiten – [O/A=~ __,00 €]

– 1 Seite=Seite 166

- *Bemerkung:* Nach bisheriger Recherche hat *Heinrich Rehbein* mit der Arbeit an der Chronik im Jahre 1568 begonnen und sie reicht bis 1619.
- *Bemerkung:* Über die Lebensgeschichte von *Heinrich Rehbein* hat *Friedrich Bruns* in einem Aufsatz in den „Hansischen Geschichtsblättern“ (HBGII) geschrieben (1900, Pt.28, Seite 166-170); Hrsg.: „Hansischen Geschichtsverein“. – Handelt es sich um den Bruder von *Thomas Rehbein*; dann auch „Hinrich“?
- *Bemerkung:* Existenz der Geschichtsblätter: seit 1871
- *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek (Heft J=?) + UB Universität-Köln

• (Lübecker **Architectura navalis**)

____, ____ (____-____)

____, ____ (um **1__**), ____ Seiten – [O/A=~ __,00 €]

- *Bemerkung:* *Karl Reinhardt* erwähnt 1938 diese Quelle und zitiert „...stehen in gutem Einklang mit der durch die Promemoriabildern (promemoria=Erinnerung) für den Schiffsprediger *Hoyer* (in der Jacobi-Kirche) und den Bergenfahrer *Hans Ben* (in der Marienkirche) gekennzeichneten „Lübecker Architectura navalis“.“
- Ein solches Buch ist bisher unbekannt; Ein Schiffsprediger namens „Sweder Hoyer“ starb 1565 im Alter von 27 Jahren. *Hans Ben* starb bereits 1489 bei einem Schiffbruch vor Bergsund (ein von Verwandten danach gestiftetes Epitaph befindet sich in der Briefkapelle der Lübecker Marienkirche).
- *Literaturquelle:* (u.U. Archiv der Hansestadt Lübeck)



Gemälde aus dem Jahre 1604:
Gotthard (V.) von Hoeveln [B-93]



Das „Classic Forum“ präsentiert:

Fachartikel – Historisches –

Informationen
zu gestern
und vorgestern

Anhang 4 a.2: Verwendete und weiterführende Literatur

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

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

Primärquellen 1.2: Chroniken/Texte/Kommentare/Äusserungen zur **ADLER VON LÜBECK**

- **Beschreibung von der Kunst der Schifffahrt – Zum andernmahl aufgeleget und mit einem Anhang vermehret, worin beschrieben wird der Anfang und Fortgang der Schifffahrt**

(Untertitel: „Darin durch gewisse Grund-Regulen wird angewiesen/ wie man ein Schiff über See/ von dem einem Lande nach dem andern bringen sol ; Allen jungen See-Leuten zu Dienst ... in der Niedersächsischen Sprach zusammen getragen ; mit einem Anhang vermehret/ Worin beschrieben wird der Anfang und Fortgang der Schifffahrt/ und wie die frembden Länder und Eyländer sind auffgesucht und erfunden worden / Beschrieben durch P. V. D. H. Liebhaber der Navigatie“)

von P.V.D.H. = Peter **van der Horst(e)** (~16__--_16__)

__, 1.Auflage (16__), __Seiten – [O/A=~__,00 €]

Schmalherten's Erben, Lübeck, 2.Auflage (1676), 265 Seiten – [O/A=~__,00 €]



Titelblatt des Buches von:
Peter van der Horst. [B-94]

- 4 Seiten=im Anhang: Seite 75-78 (in der Digitalversion: ab Seite 256)

– **Bemerkung:** Der Autor schreibt sich eigentlich „P. van der Horst“ (also auch Paul, Paulus o.ä., aber auch „von“ statt „van“ möglich); hauptsächlich ist aber in den Unterlagen der Vorname ‚Peter‘ zu finden. – Peter **van der Horst** war Schiffer in Lübeck.

– **Bemerkung:** Peter **van der Horst** hatte Teile der Unterlagen von Hans Frese gelesen.

– **Bemerkung:** Bei der Recherche ist häufig auch der Name Dieter **van der Brügge** in Verbindung mit diesem Buch zu finden gewesen. Der Hintergrund ist bisher noch nicht klar.

– **Literaturquelle:** Niedersächsische Staats- und Universitätsbibliothek-Lübeck + als vollständige digitale Kopie herunterladbar bei ‚Gemeinsamer Bibliotheksverbund‘ (GBV) (Göttingen) unter:

<http://www.gdz.sub.uni-goettingen.de/cgi-bin/digbib.cgi?PPN513410511>

bzw.

<http://gdz.sub.uni-goettingen.de/dms/load/img/?IDDOC=294792>

Anmerkung 8:

Zusätzliche Angaben zu Chroniken vor und nach der Zeit der **ADLER VON LÜBECK** sind in der „Anlage 4 g“ zu finden.

Anmerkung 9:

Weitere Quellen von Urkundenwerken sind mit grosser Wahrscheinlichkeit zu finden in den städtischen Archiven, Stadtbibliotheken u.a. von:

Braunschweig, Bremen, Dortmund, Emden, Halle, Hamburg, Hildesheim, Kiel, Köln, Lübeck, Lüneburg, Oldenburg, Soest, Stade

und in den Landesarchiven u.a. von:

Hamburg, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein.



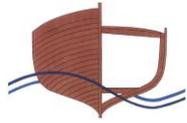
Anhang 4 b.1: Verwendete und weiterführende Literatur

(Preise: von 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 –

Sekundärquellen 1.1: Texte direkt zur **ADLER VON LÜBECK**

- **Ältestes Schiffs- und Lastadie(n)buch 1560-1590**
von >unbekannt<
____, Lübeck, 1. Auflage (**16.Jhd.**), ____ Seiten – [O/A=~ __,00 €]
– *Bemerkung:* Es handelt sich um die Handschriftensammlung 320 a, 320 b / 01.1-01(4), 21557
– *Literaturquelle:* Archiv der Hansestadt Lübeck (Lastadienbuch, Nr. 1401=?)
- **Akte Artillerie XIII zur ADLER VON LÜBECK**
von >unbekannt<
____, Lübeck, 1. Auflage (**16.Jhd.**), ____ Seiten – [O/A=~ __,00 €]
– *Literaturquelle:* Archiv der Hansestadt Lübeck
- **Artilleriebuch**
von >unbekannt<
____, Lübeck, 1. Auflage (**1616**), ____ Seiten – [O/A=~ __,00 €]
– *Literaturquelle:* Archiv der Hansestadt Lübeck
- **Acta Danica IX (Vol. IX) (zur ADLER VON LÜBECK) (16.Jhd.)**
von >unbekannt<
____, Kopenhagen, 1. Auflage (**1644**), ____ Seiten – [O/A=~ __,00 €]
– *Bemerkung:* Die „Acta“ umfasst insgesamt 11 Bände mit 222 Titeln
– *Literaturquelle:* Archiv der Hansestadt Lübeck
- **(Geschichte der ADLER VON LÜBECK)**
von ____ (____-____)
in: „Neue lübeckische Blätter“ (Wochenzeitschrift),
Rohden'sche Buchhandlung, Lübeck, 1. Auflage (**1858**), ____ Seiten – [O/A=~80,00 €]
– 2 Seiten=Seite 417 + 471; Band 24
– *Bemerkung:* U.U. auch: „Neue lübische Blätter“
– *Bemerkung:* Existenz der Blätter: 1813-1829 und 1.1835-25.1859
– *Literaturquelle:* UB Universität-Kiel [FL] + UB Universität-Greifswald [FL]
- **Der grosse Adler**
von ____ (____-____)
in: „Vaterstädtische Blätter“, Hrsg.: Vaterstädtische Vereinigung Lübeck
Borchers Verlag, Lübeck, 1. Auflage (**1901**), 390 Seiten – [kompletter Jahrgang=O/A=~160,00 €]
– 1 Seite=Seite 157 + 171
– *Bemerkung:* Existenz der Blätter: 1896-1932
– *Literaturquelle:* UB Universität-Greifswald [FL]
- **A Sixteenth Century Ship of Lubeck [#K]**
von Robert Morton Nance (1873-1959) + R.C. (Roger Charles) Anderson (1883-1976)
Aufsatz in: „The Mariner's Mirror“ (Jahrgang 2)
Society for Nautical Research, London, 1. Auflage (**1912**), ____ Seiten – [O/A=~ __,00 €]
– 2 Seiten=Seite 152-153
– *Bemerkung:* Existenz der Zeitschrift: seit: 1911. – Allerdings gab es die erste Ausgabe eines „The Mariners Mirrour“ (=etwas anders geschrieben) bereits 1588 als Kartenwerk, welches auf den Arbeiten des Niederländers Lucas Janszoon Waghenaer von 1584 beruhte und sozusagen die englische Version des älteren „Spiegel de zeevaart“ (auch: „De Spiegel der Zeevaerdt“) darstellen sollte.
– *Literaturquelle:* Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)
Diese englischen Zeitschriften der Jahrgänge von 1911 bis 2000 sind im Jahre 2003 zum Preis von 150 engl. Pfund als CD-ROM erschienen: [ISBN 1-8617-6172-0](https://www.isbn-international.org/number/1-8617-6172-0)
- **The ADLER OF LUBECK [#K]**
von Kapitän Lueder (auch: „Ludwig“) Arenhold (1854-1915)
1 kurze Notiz in: „The Mariner's Mirror“ (Jahrgang 3)
Society for Nautical Research, London, 1. Auflage (**1913**), ____ Seiten – [O/A=~ __,00 €]
– 1 Seite=Seite 222
– *Bemerkung:* Existenz der Zeitschrift: seit 1911
– *Literaturquelle:* UB Universität-Hamburg [FL] + „Deutsches Museum München“ [nur Kopie]
- **The ADLER OF LUBECK – Guns of ADLER OF LUBECK**
von R.C. (Roger Charles) Anderson (1883-1976)
5 kurze Notizen in: „The Mariner's Mirror“ (Jahrgang 3)
Society for Nautical Research, London, 1. Auflage (**1913**), ____ Seiten – [O/A=~ __,00 €]
– 5 Seiten=Seite 153, 222, 250[#K], 285, 345
– *Bemerkung:* Existenz der Zeitschrift: seit 1911
– *Literaturquelle:* UB Universität-Hamburg [FL] + Deutsches Museum München [nur Kopie]



Anhang 4 b.2: Verwendete und weiterführende Literatur

(Preise: von 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 –

Sekundärquellen 1.2: Texte direkt zur ADLER VON LÜBECK

- **Lübeck's Seekriegswesen in der Zeit des nordischen Siebenjährigen Krieges 1563-1570** [#K]
von Herbert **Kloth** (18__-19__)
Artikel in: „Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde“ (ZVLG); Hrsg.: Dr. Georg **Fink**
Verlag H.G. Rahtgens, Lübeck, 1. Auflage (1923) – Band 21, 284 Seiten – [O/A=~40,00 €]
– 51 Seiten=Seite 1-51 und 72 Seiten=Seite 185-256
Verlag H.G. Rahtgens, Lübeck, 1. Auflage (1923-1925) – Band 22, 456 Seiten – [O/A=~__ ,00 €]
– 32 Seiten=Seite 121-152 und 55 Seiten=Seite 325-379
– **Bemerkung:** Dazu gefundener Kommentar in „Jahresberichte für deutsche Geschichte“ (Hrsg.: Albert Brackmann u. Fritz Hartung. - Leipzig: Koehler. - 1. Jahrgang 1925. - 1927. - XIV, 752 S., S. 530):
„Der Mangel an seekriegsgeschichtlichen Einzeluntersuchungen verleiht der aufschlussreichen lübecker Arbeit von Herbert Kloth erhöhte Bedeutung. Dass sich über Lübeck's letzten Seekrieg im lübecker Stadtarchiv reiches Material zusammensuchen liess und aus den grossen nordischen Werken von Axel Zettersten und Hans-Georg Garde noch ergänzt werden konnte, setzte den Verfasser in die Lage, die Kriegsführung nach ihrer organisatorischen, nautisch-technischen, strategischen, taktischen und wirtschaftlichen Seite mehr oder weniger eingehend zu untersuchen und ein wertvolles Ganze zu geben, das hoffentlich zu weiteren ähnlichen Leistungen anspornt.“
– **Bemerkung:** Viele Einzelheiten zu Bauweise, Einrichtung, Takelage, Ausrüstung und Besatzung der ADLER VON LÜBECK finden sich verstreut in der umfangreichen Schrift.
– **Bemerkung:** Existenz der Zeitschrift: seit: 1860
– **Literaturquelle:** UB Universität-Köln [FL]
- **Modellrekonstruktion des ADLER VON LÜBECK** [#O]
von Karl **Reinhardt** (1886=?-1958=?)
Artikel in: „Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde“ (ZVLG); Hrsg.: Dr. Georg **Fink**
Verlag H.G. Rahtgens, Lübeck, 1. Auflage (1938) – Band 29, Heft 1+2, 415 Seiten – [O/A=~21,00 €]
– 41 Seiten in Heft 2=Seite 293-332 + 3 Tafelbilder
– **Bemerkung:** Erstmalige umfassende Recherche zur ADLER VON LÜBECK und Darstellung eines Risses.
– **Bemerkung:** Abbildung seines Modelles=Die ADLER VON LÜBECK von der Backbordseite her gesehen.
– **Bemerkung:** Das von Karl Reinhardt gebaute Modell befand sich 1938 in der St. Annen-Kirche in Lübeck.
– **Bemerkung:** Existenz der Zeitschrift: seit 1860
– **Literaturquelle:** Zeitschriftendatenbank (ZDB)
- **The MARS and the ADLER** [#K]
von R.C. (Roger Charles) **Anderson** (1883-1976)
Aufsatz in: „The Mariner's Mirror“ (Jahrgang 25)
Society for Nautical Research, London, 1. Auflage (1939), ___ Seiten – [O/A=~21,00 €]
– 5 Seiten=Seite 296-299 + Bildtafeln
– **Bemerkung:** Existenz der Zeitschrift: seit 1911
– **Literaturquelle:** Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)
- **Der ADLER VON LÜBECK**
von Karl **Reinhardt** (1886=?-1958=?)
Artikel in: Zeitschrift „Die Seekiste – Schiffsmodellbau“,
Dr. M. Matthiesen & Co. Verlag, Berlin, 1. Auflage (1943) – Heft 12,
– 16 Seiten=Seiten 177-192 ___ Seiten – [O/A=~21,00 €]
als Sonderdruck/Auszug aus Heft 12: Dr. M. Matthiesen & Co. Verlag, Berlin, 1. Auflage
(1943), 16 Seiten (177-192) – [O/A=~5,00 €] [#O]
– **Bemerkung:** In dem normalen Artikel werden die Geschichte und der Rumpf der ADLER VON LÜBECK behandelt; - im „Unverkäuflichen Sonderdruck“ sind dagegen 7 Seiten von Karl Reinhardt + 1 ½ Seiten von Wilhelm Wolfslast (Erzählung).
– **Bemerkung:** Den sehr verkürzten 1943er Text und die ebenfalls reduzierte zeichnerische Darstellung gegenüber 1938 nennt Karl-Heinz Marquardt führt für sein Graupner-Modell als seine Quelle, während Detlev Lexow sich auf die Texte von 1943 und 1944 beruft.
– **Bemerkung:** Existenz der Zeitschrift: 1941-1944 und dann wieder von ~1950--1966 bei verschiedenen Verlagen in Kiel, Büchen und Hamburg
– **Literaturquelle:** Zeitschriftendatenbank (ZDB) + Bibliotheksverbund Hessen (HeBIS)



Zeitschrift „Die Seekiste“,
Ausgabe 12, 1943 [B-95a]



Anhang 4 b.3: Verwendete und weiterführende Literatur

(Preise: von 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 –

Sekundärquellen 1.3: Texte direkt zur ADLER VON LÜBECK

- **Herstellung der Segel für den ADLER VON LÜBECK**
von Fritz **Hannemann** (____-____)
Artikel in: Zeitschrift „Die Seekiste – Schiffsmodellbau“,
Dr. M. Matthiesen & Co. Verlag, Berlin, 1. Auflage (1943) – Heft 12, ____ Seiten – [O/A=~21,00 €]
– _ Seiten=Seite _-_
als **Sonderdruck**/Auszug aus Heft 12: Dr. M. Matthiesen & Co. Verlag, Berlin, 1. Auflage (1943), ____ Seiten (_-) –
– 3 Seiten=Seite 8-10 [O/A=~__,00 €] [#K]
– **Bemerkung:** Die Angabe zum Jahr ist *nicht* sicher.
– **Bemerkung:** Existenz der Zeitschrift: 1941-1944 und dann wieder von ~1950~1966 bei verschiedenen Verlagen in
Kiel, Büchen und Hamburg
– **Literaturquelle:** Zeitschriftendatenbank (ZDB) + Bibliotheksverbund Hessen (HeBIS)
- **Takelage der ADLER VON LÜBECK**
von **John** (auch: John oder Jam) **Börnßen** (1892-1972)
Artikel in: Zeitschrift „Die Seekiste – Schiffsmodellbau“,
Dr. M. Matthiesen & Co. Verlag, Berlin, 1. Auflage (1943) – Heft 12, ____ Seiten – [O/A=~21,00 €]
– 5 ½ Seiten=Seite 185-191
als **Sonderdruck**/Auszug aus Heft 12: Dr. M. Matthiesen & Co. Verlag, Berlin, 1. Auflage (1943), ____ Seiten –
– 5 ½ Seiten=Seite 3-8 [O/A=~5,00 €] [#K]
– **Bemerkung:** *John Börnßen war auch an der Herausgabe von Heft 8 der Reihe „Wehrgeistige Erziehung zur
Kriegsmarine“ (1943, Verlag: E.S.Mittler & Sohn, Berlin) beteiligt. Titel: „Der Schiffsmodellbau in der
deutschen Schule“: – Ein „John Börnßen“ war 1956 Kunsterzieher an einer Schule. Alt-Kanzler Helmut
Schmidt: „Johnny Börnßen war Lokis und mein Zeichenlehrer in der Lichtwark-Schule zu Hamburg. Er
war ein Kunsterzieher aus natürlicher Begabung und Kraft persönlicher Ausstrahlung.“.*
– **Bemerkung:** Existenz der Zeitschrift: 1941-1944 und dann wieder von ~1950~1966 bei verschiedenen Verlagen in
Kiel, Büchen und Hamburg
– **Literaturquelle:** Zeitschriftendatenbank (ZDB) + Bibliotheksverbund Hessen (HeBIS)
- **Der ADLER VON LÜBECK**
von Karl **Reinhardt** (1886=?-1958=?)
Artikel in: Zeitschrift „Die Seekiste – Schiffsmodellbau“,
Dr. M. Matthiesen & Co. Verlag, Berlin, 1. Auflage (1944) – Heft 1, ____ Seiten –
– _ Seiten=Seiten _- _ [O/A=~__,00 €]
– **Bemerkung:** Der Artikel beinhaltet das Thema „Die Takelage des ADLER VON
LÜBECK“ mit Skizzen und genauen Angaben dazu.
– **Bemerkung:** Existenz der Zeitschrift: 1941-1944 und dann wieder von ~1950~1966
bei verschiedenen Verlagen in Kiel, Büchen und Hamburg
– **Literaturquelle:** Stadtbibliothek Worms [FL]
- **ADLER VON LÜBECK** [#O]
von Norbert **Aarhuus** (19__)
Artikel in: Modellbau-Zeitschrift „Modell-Werft“, über das *Graupner*-Modell
Verlag für Technik und Handwerk, Baden-Baden, 1. Auflage (1982) – Heft 6, 80 Seiten –
[O/A=~2,00 €]
– 5 Seiten=Seite 496-500
– **Bemerkung:** Existenz der Zeitschrift: seit 1977
– **Literaturquelle:** Bibliotheksverbund NRW / RLP (hbz)
- **ADLER VON LÜBECK** [#K]
von Detlev **Lexow** (1930-2006)
Artikel in: Modellbau-Zeitschrift „Modell-Werft“, unter der Rubrik „MW-Typensammlung“,
Verlag für Technik und Handwerk, Baden-Baden, 1. Auflage (1994) – Heft 8, ____ Seiten – [O/A=~ __,00 €]
– 2 Seiten=Seite 27+28; jeweils eine ½ Seite
– **Bemerkung:** Basis für die Zeichnungen waren die *Lexow'schen Zeichnungen* von 1984
– **Bemerkung:** Existenz der Zeitschrift: seit: 1977
– **Literaturquelle:** Zeitschriftendatenbank (ZDB) + UB Universität-Erlangen-Nürnberg [FL]



Zeitschrift „Die Seekiste“,
Ausgabe 1, 1944 [B-95b]



Anhang 4 c.1: Verwendete und weiterführende Literatur

(Preise: von 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 –

Sekundärquellen 2.1: Texte indirekt zur ADLER VON LÜBECK

- **Architectura navalis** (Band II) [#K]
(Untertitel: „Dast ist: Von dem Schiff-Gebäu / Auff dem Meer und Seekusten zugebrauchen“)
von Joseph **Furtenbach d.Ä.** (auch: „Josephum“) (1591-1667)
Jonas Saur (auch: „Jonam Saurn“), Ulm, 1. Auflage (1629), 190 Seiten – [O/A=~4.500,00 €]
Sonderdruck, Hrsg.: Germanische Lloyd, Hamburg, (R=1. Auflage/1629) (1956 + 1968), 134 Seiten – [R/A=~46,00 €]
Georg Olms, Hildesheim, (R=1. Auflage/1629) (1975), 134 Seiten+21 Falttafeln – [R/A=~60,00 €] – ISBN 3-4870-5886-3
Antiqua Verlag, Lindau, (R=1. Auflage/1629) (um 1980), 134 Seiten – [R/A=~50,00 €] – ISBN 3-8821-0079-6
– **Bemerkung:** Bei dem Sonderdruck von Lloyd handelt es sich um eine auf 2/3 verkleinerte Ausgabe.
– **Literaturquelle:** Bibliotheksverbund Hessen (HeBIS)
Eine nicht ganz vollständige Version ist unter <http://books.google.de> zu finden (dann ab Seite 95).
Eine vollständige pdf-Version ist unter <http://digital.slub-dresden.de/ppn267293313> herunterladbar.
- **Die Schiffbaukunst (Band I + II)** (mit zusätzlicher Tafel-Sammlung) [#K]
(Untertitel: „Die Kunst, den Bau der Kriegs-, Kauffahrt- und anderer Schiffe nach theoretischen und praktischen Regeln auszuführen. Nebst Anweisung zur Aus- und Zurüstung der Schiffe“)
- 1. Band: 475 Seiten Textband
- 2. Band: 38 Seiten Tafelmappe
von Dr. Johann Wilhelm David **Korth** (1783-1861)
Paulinische Buchhandlung, Berlin, 1. Auflage (1826), 475 Seiten – [O/A=~980,00 €]
Horst Hamecher, Kassel, (R=1. Auflage/1826) (1980), 475 Seiten – [R/A=~65,00 €] – ISBN 3-9203-0727-5
Hinstorff-Verlag, Rostock, (R=1. Auflage/1826) (1985), 475 Seiten – [R/A=~40,00 €]
Salzwasser-Verlag, Bremen, (R=1. Auflage/1826) (2009), 600 Seiten – [R/N=~98,00 €] – ISBN 3-8619-5078-3
– **Literaturquelle:** Lübecker Stadtbibliothek [L]
Eine nicht ganz vollständige pdf-Version ist unter <http://books.google.de> herunterladbar.
- **Efterretninger om den danske og norske Sømagt**
- 1. Band: Seiten [1535-]1699 (1832) – [O/A=~ ____,00 €]
- 2. Band: 478 Seiten 1700-1712 (1833) – [O/A=~ ____,00 €] [#K]
- 3. Band: Seiten 1720-1766 (1833) – [O/A=~ ____,00 €]
- 4. Band: 368 Seiten 1767-1829 (1835) – [O/A=~455,00 €] [#K]
von Kapitän H. G. (Hans Georg) **Garde** (1790-1875)
Eget Forlag, Kopenhagen, 1. Auflage (1832-1835) – [O/A=~ ____,00 €]
– **Literaturquelle:** Verbundkatalog Norwegen Bibsys + Det Kongelige Bibliotek, Kopenhagen/Dänemark + Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)
Eine vollständige pdf-Version von Band 2 ist unter <http://books.google.de> herunterladbar.
Eine vollständige dänische pdf-Version von Band 4 ist unter [Wikipedia > Hans Georg Garde](http://books.google.de) herunterladbar, bzw. als vollständige pdf-Version unter <http://books.google.de> herunterladbar.
- **Den dansk-norske Sømagts historie 1535-1700** [#K]
von Kapitän H. G. (Hans Georg) **Garde** (1790-1875)
Bianco Luno, Kopenhagen, 1. Auflage (1860), 347 Seiten – [O/A=~ ____,00 €]
– **Literaturquelle:** Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)
Eine vollständige dänische pdf-Version ist unter [Wikipedia > Hans Georg Garde](http://books.google.de) herunterladbar, bzw. als vollständige pdf-Version unter <http://books.google.de> herunterladbar.
- **Svenska flottans historia : åren 1522-1634** (Band 1)
(schwedischer Untertitel: „Örlogsflottan i ord och bild“)
von Axel **Zettersten** (1839-1909)
Josef Seligmann(s), Stockholm, 1. Auflage (1890), ~511 Seiten – [O/A=~60,00 €]
– **Bemerkung:** Im zweiten Band (von 3) beschreibt der Autor die Zeit 1635-1680; Norrtelje tidnings boktr. (1903) Otto Emil Lybeck (1871-1947) hat 1943 (1942-1945) den Inhalt der Bücher von Axel Zettersten überarbeitet und herausgegeben ist es als: „A general Naval History of Swedish 1521-1945“.
– **Literaturquelle:** Verbundkatalog Schweden libris
- **Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert** [#K]
von Bernhard **Hagedorn** (1882-1914)
Veröffentlichung des „Verein für Hamburgische Geschichte“, Band 1
Karl Curtius Verlag, Berlin, 1. Auflage (1914), 133 Seiten – [O/A=~130,00 €]
– 2 Seiten=Seite 71-72 + 13 Seiten=Seite 67-79
– **Literaturquelle:** UB Universität-Köln [FL]
- **Geschichte der deutschen Seeschifffahrt**
- 1. Band: 560 Seiten Von der Urzeit bis Ende des 15. Jahrhunderts (1915) [#K]
- 2. Band: Seiten Ab dem 16. Jahrhundert (Band 2 soll nicht erschienen sein!)
von Prof. Dr. Walther **Vogel** (1880-1938)



Anhang 4 c.2: Verwendete und weiterführende Literatur

(Preise: von 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 –

Sekundärquellen 2.2: Texte indirekt zur ADLER VON LÜBECK

- Georg Reimer (auch: Reimar), Berlin, 1. Auflage (1915) – [O/A=~75,00 €]
de Gruyter, Berlin, (R=1. Auflage/1915) (1973) – [R/A=~185,00 €] – [ISBN 3-1100-2304-6](#)
– 15 Seiten=Seite 468-472, 498-499, 553-560
– Literaturquelle: UB Universität-Köln (nur Band 1) [FL] + Lübecker Stadtbibliothek [L]
Eine vollständige pdf-Version von Band 1 ist unter <http://books.google.de> einsehbar.
- **Die Entwicklung des Segelschiffes** [#K]
(Untertitel: „Erläuterung an 16 Modellen des Deutschen Museums zu München“)
von Prof. Dr. Carl **Busley** (1850-1928)
Springer, Berlin/Göttingen/Heidelberg, 1. Auflage (1920), 238 Seiten – [O/A=~85,00 €]
Reprint Verlag, Leipzig, (R=1. Auflage/1920) (2008), 238 Seiten – [R/N=14,95 €] – [ISBN 3-8262-0238-4](#)
– Bemerkung: Der Titel des Nachdruckes lautet „Geschichte der Segelschiffe“.
– Literaturquelle: Lübecker Stadtbibliothek [L]
 - **Die Schiffsfibel** [#K]
von Wolfgang **Rittmeister** (19__-19__)
/ Illustrationen von Prof. Alfred **Mahlau** (1894-1967)
August Ludwig Staackmann, Leipzig, 1. Auflage (1936), 122 Seiten – [O/A=~10,00 €]
August Ludwig Staackmann, Leipzig, 6. Auflage (1943), 126 Seiten – [O/A=~10,00 €]
August Ludwig Staackmann, Bamberg, 7. Auflage (1953), 122 Seiten – [O/A=~10,00 €]
– 6 Seiten=Seite 48-53
– Literaturquelle: UB Universität-Köln [L] + Lübecker Stadtbibliothek [L]
 - **Deutsche Seekriegsgeschichte** [#K]
(Untertitel: „Fahrten und Taten in zwei Jahrtausenden“)
von Korvettenkapitän d.R. Fritz Otto **Busch** (1890-1971=?) + Dr. Gerhard **Ramlow** (1904=?-1951=?)
/ Illustrationen von Walter **Zeeden** (1891-1961)
Carl Bertelsmann Verlag, Gütersloh, 1. Auflage (1939), 864 Seiten – [O/A=~20,00 €]
Carl Bertelsmann Verlag, Gütersloh, 2. Auflage (1940), 878 Seiten – [O/A=~20,00 €]
– 2 Seiten=Seite 116-117
– Bemerkung: Fritz Otto Busch schrieb auch unter dem Pseudonym „Peter Cornelissen“
– Literaturquelle: UB Universität-Köln [L] + vorhanden in der Bibliothek „Klabunde“ > (6 Seiten)
 - **Komm mit an Bord** [#K]
(Untertitel: „Vom Einbau, von Segelschiffen und Ozeanriesen“)
(englischer Originaltitel: „The Story of Ships“)
von S. E. (Samuel Ernest) **Ellacott** (1906-197_) oder (~1911~1997)
Methuen & Co. Ltd., London, England, 1. Auflage (1952), 76 Seiten – [O/A=~10,00 €]
Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart, 1. dt. Auflage (1954), 80 Seiten – [O/A=~11,00 €]
– 3 Seiten=Seite 31-33
– Literaturquelle: Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)
 - **Der Schiffbau der Hansischen Spätzeit** [#K]
(Untertitel: „Eine Untersuchung zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse“)
von Prof. Dr. Karl-Friedrich **Olechnowitz** (1920-1975)
in: „Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte“ (VSWG) (Band III, Band 52)
Verlag Hermann Böhlau's Nachfolger, Weimar, 1. Auflage (1960), 231 Seiten – [O/A=~35,00 €]
– Bemerkung: Existenz der Schriften: seit: 1903
– Literaturquelle: UB Universität-Köln [L] + Lübecker Stadtbibliothek [L]
 - **Segelschiffe** [#O]
(Untertitel: „Von den Papyrusbooten bis zu den Vollschiiffen in Wort und Bild“)
von Björn **Landström** (1917-2002)
Bertelsmann, Gütersloh, 1. Auflage (1970), 192 Seiten – [O/A=~5,00 €]
– Literaturquelle: Lübecker Stadtbibliothek [L]
 - **Deutsche Segelschiffahrt seit 1470** [#K]
von Kapitän Dr. Walter **Ried** (1907-2000)
J.F. Lehmanns Verlag, München, 1. Auflage (1974), 271 Seiten – [O/A=~10,00 €] – [ISBN 3-4690-0508-7](#)
– 13 Seiten=Seite 50-62
– Literaturquelle: UB Universität-Köln [L] + Lübecker Stadtbibliothek [L]
 - **Die Lübecker Seeschiffahrt vom Mittelalter bis zur Neuzeit** [#O]
von Dr. Ulrich **Pietsch** (1950)
Katalog des „Museum für Kunst und Kulturgeschichte der Hansestadt Lübeck“ anlässlich der Ausstellung im „St.-Annen-Museum“ vom 06.06. bis 10.10.1981
Hrsg.: Stadt Lübeck, Lübeck, 1. Auflage (1982), 253 Seiten – [O/A=~10,00 €] – [ISBN 3-9800-5171-4](#)
– Literaturquelle: Lübecker Stadtbibliothek [L]



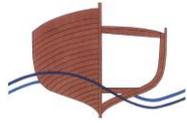
Anhang 4 c.3: Verwendete und weiterführende Literatur

(Preise: von 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 –

Sekundärquellen 2.3: Texte indirekt zur ADLER VON LÜBECK

- **Das grosse Buch der Schiffstypen (in zwei Bänden)**
 - 1. Band: 288 Seiten „Schiffe, Boote, Flöße unter Riemen und Segel“ [#O]
 - 2. Band: 320 Seiten „Dampfschiffe, Motorschiffe, Meerestechnik“von Prof. Dr. Ing. Alfred **Dudszus** (1928-2008) + Alfred **Köpcke** (19__-____)
/ Illustrationen von Johannes Christian **Rost** (1955)
Transpress Verlag, Berlin, 1. Auflage (1983) – [O/A=~30,00 €] – [ISBN 3-6135-0058-2](#)
Transpress Verlag, Berlin, 2. Auflage (1987) – [O/A=~30,00 €]
– Literaturquelle: *StadtBibliothek Köln + Bibliotheksverbund Berlin-Brandenburg (KOBV)*
- **Das grosse Buch der Schiffstypen (in einem Band)**
(Untertitel: „Schiffe, Boote, Flöße unter Riemen und Segel, Dampfschiffe, Motorschiffe, Meerestechnik“)
von Prof. Dr. Ing. Alfred **Dudszus** (1928-2008) + Ernest **Henriot** (1912=?-1996=?) + Friedrich **Krumrey** (19__-____)
/ Illustrationen von Johannes Christian **Rost** (1955)
Pietsch Verlag, Stuttgart, __. Auflage (1995), 320+287 Seiten – [O/A=~30,00 €]
Weltbild Verlag, Augsburg, Lizenzausgabe d. 1. Auflage (1995), 320+287 Seiten – [O/A=~20,00 €] – [ISBN 3-6135-0313-1](#)
Pietsch Verlag, Stuttgart, __. Auflage (2004), 667 Seiten – [O/A=~30,00 €] – [ISBN 3-6135-0391-3](#)
– Literaturquelle: *Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV) + Lübecker Stadtbibliothek [L]*
- **Die Galeonen – Grosse Segelschiffe um 1600** [#O]
von Dr. Peter **Kirsch** (1938)
Bernard & Graefe Verlag, Koblenz, 1. Auflage (1988), 232 Seiten – [O/A=~50,00 €] – [ISBN 3-7637-5470-9](#)
– 1 Seite=Seite 67
– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek [L]*
- **Seekriege der Hanse** [#O]
(Untertitel: „Das erste Kapitel deutscher Seekriegsgeschichte“)
von Prof. Dr. Konrad **Fritze** (1930-1991) + Fregattenkapitän a.D. Dr. Günter **Krause** (19__)
/ Illustrationen von Bernd **Anders** (1955)
Militärverlag der DDR, Berlin, 1. Auflage-Ost (1989), 271 Seiten – [O/A=~9,00 €] – [ISBN 3-3270-0729-2](#)
Panorama Verlag, Wiesbaden, 1. Auflage-West (1989), 271 Seiten – [O/A=~6,00 €] – [ISBN 3-9266-4202-5](#)
Brandenburgisches Verlagshaus/Siegler, Berlin, __. Auflage (1997), 223 Seiten – [O/A=~18,00 €] – [ISBN 3-8948-8090-2](#)
Brandenburgisches Verlagshaus/Siegler, Berlin, __. Auflage (2007), 224 Seiten – [N=12,95 €] – [ISBN 3-8774-8660-3](#)
– 1 Seite=Seite 185
– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek [L]*
- **Segel-Kriegsschiffe 1400-1860** [#O]
(englischer Originaltitel: „Sailing Ships of War 1400-1860“)
von Dr. Frank **Howard** (19__)
Conway Maritime Press Ltd, Greenwich, 1. Auflage (1979), 256 Seiten – [O/A=~10,00 €] – [ISBN 0-8517-7138-6](#)
Mayflower Books, Inc., New York, 1. Auflage (1979), 254 Seiten – [O/A=~10,00 €] – [ISBN 0-8317-7656-0](#)
Bernhard & Graefe Verlag, München, 1. dt. Auflage (1989), 256 Seiten – [O/A=~20,00 €] – [ISBN 3-7637-5239-0](#)
– 1 Seite=Seite 67
– Bemerkung: *Dr. Frank Howard orientiert sich bei den Schiffen des 16. Jhd. stark an den Bauten in England.*
– Literaturquelle: *Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)*
- **Segelschiffe im Pulverdampf** [#O]
(Untertitel: „Das Ringen um die Seeherrschaft in Europa“)
(französischer Originaltitel: „La grande époque de la marine à voile“)
von Jean Laurent **Meyer** (1924-____) + Prof. Martine **Acerra** (19__)
Editions Quest France, Rennes, 1. Auflage (1978+1987+1997), 215 Seiten – [O/A=~13,00 €] – [ISBN 2-7373-0038-X](#)
Delius & Klasing, Bielefeld, 1. dt. Auflage (1996), 288 Seiten – [O/A=~35,00 €] – [ISBN 3-7688-0689-8](#)
– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek [L]*



Anhang 4 d.1: Verwendete und weiterführende Literatur

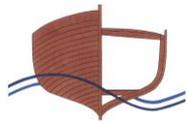
(Preise: von 2010): O = Originalausgabe / R = Reprint/Nachdruck / A = Original/Reprint antiquarisch / N = neu / FL = Fernleihe / L = Leihe

- [#] 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 –

Sonstige Quellen 3.1: Texte zu Schiffen aus der Zeit der *ADLER VON LÜBECK* oder zu Details

- („Chronik der lübecker Bergenfahrer“) – (1350-1486)
von *Christian von Geren* (~1425--1486)
__, __, __. Auflage (14__), __ Seiten – [O/A=~ __,00 €]
– *Bemerkung:* Über die Bergenfahrer und den Chronisten ist unter [Wikipedia](#) nachzulesen. Ebenso hat *Friedrich Bruns* das Buch „Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronisten“ herausgegeben (Pass & Garleb, Berlin, 1900, 465 Seiten).
– *Bemerkung:* *Christian von Geren* wurde 1450 zum „secretarius“ des Kontors in Bergen ernannt.
– *Literaturquelle:* Bibliotheksverbund Hessen (HeBIS) + Südwestdeutscher Bibliotheksverbund (SWB)
- **Kriegs(s)buch**
– 1. Teil: ~ 58 Seiten „erster Theil: Von Geschütz und Feuerwerck wie dasselb zuwerffen unnd schiessen....“ (1557)
– 2. Teil: ~227 Seiten „ander Theil: Von Erbauung, Erhaltung, Besatzung unnd Profantierung der wehrlichen
– 3. Teil: ~360 Seiten „dritter Theil: Von Schantzen und Befatungen....“ (1596) Bevestungen....“ (1573)
von *Leonhardt Fronspurger, Freiherr von Mindelheim* (auch: „Frönsperger“ oder „Fruntsberg“) (~1510/1520--1575)
Martin (Johann) Lechler, Frankfurt a.M., 1. Auflage (1557-1573) – [O/A=~26.500,00 €]
Sigmund Feyerabend(t)'s Erben, Frankfurt a.M., 4. Auflage (1596) – [O/A=~28.000,00 €]
__, Berlin, (R= __. Auflage/15 __) (1818/19), 280 Seiten – [R/A=~ __,00 €]
– *Bemerkung:* Der Vorname ist in der Literatur auch in den Schreibformen „Leonhard“, „Leonhart“ oder „Lienhart“ zu finden.
– *Bemerkung:* Es existieren verschiedene Varianten seines „Kriegsbuches“ – unter unterschiedlichen (längeren) Titeln und bei mehreren Druckern hergestellt. – Der Nachdruck wurde von *Friedrich Wilhelm August Böhm* „nach dem jetzigen Sprachgebrauch bearbeitet“.
– *Literaturquelle:* Bibliotheksverbund Hessen (HeBIS) + UB Universität-Köln + Bibliotheksverbund Bayern (BVB)
- **Dat Instrument und Declinatie der Sünnen (Navigationsführer)**
(vollständiger Titel: „Dith Boekeschen wert genoemet dat **Instrument** unde Declinatie der Sünnen/ : unde ock wo de Nordstern up den Instrumenten dartho denende/ tho vangen sy/ wor by ein yder vorstendiger .. / gestellet doerch Jacob Alday“) von *Jacob Alday* (auch: „Jakob“) (15 __- __)
Johann Balhorn, Lübeck, 1. Auflage (1578), __ Seiten – [O/A=~ __,00 €]
Johann Balhorn, Lübeck, 2. leicht überarbeitete Auflage (1592), __ Seiten – [O/A=~ __,00 €]
Edition Stiedenrod, Wiefelstede (R=1. Auflage/1578) (2009), 72 Seiten – [R/N=ab 259,00 €] – [ISBN 3-8692-7103-3](#)
– *Bemerkung:* Es handelt sich um den 1. Navigationsführer, der auch als „Seebuch“ gelten kann. Der Inhalt soll auf iberischen und englischen Quellen basieren.
– *Bemerkung:* *Jacob Alday* war Rechenmeister in Lübeck.
– *Bemerkung:* Die Reprintausgabe wurde von *Wolfgang Köberer* übertragen. Es handelt sich um „Raritäten der Seefahrtsgeschichte“ - eine neue Reihe von *Faksimiles* seltener Druckwerke aus der Geschichte der Schifffahrt von nur exklusiven 400 Exemplaren; herausgegeben vom „Deutschen Schifffahrtsmuseum“ in Bremerhaven.
– *Literaturquelle:* Det Kongelige Bibliotek, Kopenhagen/Dänemark (1. Aufl.) + Lübecker Stadtbibliothek (2. Aufl.) + Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV) (1. Aufl.) + Deutsche Nationalbibliothek (Reprint)
- **Architectura navalis et reginem nauticum** [#K]
(auch bekannt unter dem niederl. Titel: „Aeloude en hedendaegsche scheeps-bouw en bestier“) von *Nicolaas Corneliszoon Witsen* (auch: „Nicolaes“) (1641-1717) bestier“) Pieter en Joan Blaeu, Amsterdam, 1. Auflage (1671), 817 Seiten – [O/A=~12.500,00 €]
Pieter en Joan Blaeu, Amsterdam, 2. erweiterte Auflage (1690), __ Seiten – [O/A=~165,00 €]
Graphic-Verlag, Amsterdam, (R=2. Aufl./1690) (1972), 625 Seiten – [R/A=~ __,00 €]
Casparus Commelijn, Broer en Jan Appelaer, Amsterdam, (R=1. Auflage/1671) (1994), 516 Seiten – [R/A=~150,00 €] – [ISBN 9-0519-4110-2](#)
– *Bemerkung:* *Nicolaas Witsen* war Diplomat, Bürgermeister und Ratsherr der Stadt Amsterdam. – Über ihn ist in [Wikipedia](#) zu nachzulesen.
– *Literaturquelle:* UB Universität-Köln [L] + Lübecker Stadt-bibliothek [L]
Bei „Wolfenbütteler Digitale Bibliothek“ als CD erhältlich:
<http://diglib.hab.de/wdb.php?dir=drucke/od-4f-69>
- **De Neederlandsche Scheepsbouw-Konst Open Gestelt**
von *Cornelis* (auch: *Cornelius*) *van Yk* (16 __-17 __)
Andries Voorstad for Jan ten Hoorn (auch: Hove), Amsterdam (Delft), 1. Auflage (500 Exemplare!) (1697), 364 Seiten – [O/A=~15.000,00 €]
TU Delft, SPD, Delft, (R=1. Auflage/1697) (1981), 372 Seiten – [R/A=~100,00 €]
– *Bemerkung:* *Cornelis van Yk* war Schiffbaumeister
– *Literaturquelle:* Verbundkatalog Schweden libris
Unter http://imrd.org/creasman/files/Witsen_van_Yk.ppt gibt eine kleine PowerPoint-Präsentation zu den unterschiedlichen Baustilen von *Nicolaas Witsen* und *Cornelis van Yk*.



**Anhang 4 d.2: Verwendete und weiterführende Literatur**

(Preise: von 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 –

Sonstige Quellen 3.2: Texte zu Schiffen aus der Zeit der ADLER VON LÜBECK oder zu Details

- **Architectura Navalis Mercatoria**
von *Fredrik Hendrik af Chapman* (1721-1808)
Homiae, Stockholm, 1. Auflage (1768), 176 Seiten – [O/A=~68.750,00 AU\$=~46.405,00 €]
Sheridan House, New York, (R=1. Auflage/1768) (1901), 152 Seiten – [R/A=__,00 €]
Robert Loef, Burg bei Magdeburg, (R=1. Auflage/1768) (1957), 102 Seiten – [R/A=~80,00 €]
Hinstorff, Rostock, (R=1. Auflage/1768) (1968), 102 Seiten – [R/A=~50,00 €] [#O]
Praeger Publishers, New York, (R=1. Auflage/1768) (1968), 102 Seiten – [R/A=~80,00 €]
Deliuss & Klasing, Bielefeld, (R=1. Auflage/1768) (1968), 102 Seiten – [R/A=~85,00 €] – [ISBN 3-7688-0029-6](#)
– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek* [L]
- **Allgemeines Wörterbuch der Marine**
(Untertitel: „In allen europäischen Seesprachen nebst vollständigen Erklärungen“)
- 1. Band: 948 Halb-Seiten Wörterbuch [A – K] (1794)
- 2. Band: 948 Halb-Seiten Wörterbuch [L – Z] (1796)
- 3. Band: Seiten Wörterbuch [Begriffe in verschiedenen Sprachen] (1793)
- 4. Band: 115 Tafeln Tafelband [Erklärung der Figuren] (1798) [#O]
von *Johann Hinrich Röding* (1732-1800)
Licentiat Nemnich, Hamburg, 1. Auflage (4 Bände; 1793-1798) – [O/A=~4.200,00 €]
Johann Jacob Gebauer, Halle, 1. Auflage (1793-1798) – [O/A=~520,00 €]
Adam Friedrich Böhme, Leipzig, 1. Auflage (1794/1798) – [O/A=~__,00 €]
APA, Hamburg, (R=1. Auflage/1793-1798) (1969) – [Band 1-4=R/A=~500,00 €] – [ISBN 9-0603-9504-2](#)
Zentralantiquariat der DDR, Leipzig, (R=1. Auflage/1798) (nur 4. Band=1987) – [R/A=~55,00 €] – [ISBN 3-7463-0042-8](#)
Ernst Kabel Verlag, Hamburg, (R=1. Auflage/1798) (nur 4. Band=1987) – [R/A=~55,00 €] – [ISBN 3-8225-0074-7](#)
– Literaturquelle: *UB Universität-Köln* [L]
- **Allgemeines Nautisches Wörterbuch** [#O]
von *Prof. Dr. Eduard Bobrik* (1802-1870)
Verlagsbureau, Leipzig, 1. Auflage (1850), 752 Seiten – [O/A=~210,00 €]
– Literaturquelle: *HBZ + NRW-Verbundkatalog*
Eine vollständige pdf-Version ist unter <http://books.google.de> herunterladbar.
- **Handbuch der Seemannschaft** [#O]
- 1. Band: ~380 Seiten Textband
- 2. Band: ~41 Seiten Tafelband
von Korvettenkapitän *Franz Uffers* (1829-1878)
Ernst Siegfried Mittler & Sohn, Berlin, 1. Auflage (1872), 410 Seiten – [O/A=~950,00 €]
Th. Schäfer, Hannover, (R=1. Auflage/1872) (1993), 410 Seiten – [R/A=~38,00 €] – [ISBN 3-8874-6317-X](#)
Salzwasser-Verlag, Bremen (R=1. Auflage/1872) (2009), 96 Seiten – [R/N=29,90 €] – [ISBN 3-9418-4203-8](#)
– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek* [L]
Die Tafel-Sammlung ist als 2009er pdf-Version unter <http://books.google.de> zu finden.
- **Küstenfahrten an der Nord- und Ostsee**
von *Edmund Franz Andreas Hoefer* (1819-1882)
/ Illustrationen von *Prof. Gustav Schönleber* (1815-1917)
Gebrüder Kröner, Stuttgart, 1. Auflage (1880-1881), 360 Seiten – [O/A=~400,00 €]
Mohndkopf Reprints/Wolfgang Weidlich, Frankfurt a.M., (R=1. Auflage/1880) (1979), 360 Seiten – [R/A=~28,00 €]
– [ISBN 3-8128-0031-4](#)
Ingenium GmbH & Co. KG, Graz, (R=1. Auflage/1880) (2003), 360 Seiten – [R/A=~50,00 €] – [ISBN 3-9023-8000-4](#)
– Bemerkung: *Die Ausgabe von 2003 ist für den Weltbild-Verlag hergestellt worden.*
– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek* [L]
- **Souvenirs de Marine, Partie 1-5**
(französischer Originaltitel: „Collection de plans ou dessins de navires et de bateaux anciens ou modernes“)
- 1. Partie: 1.-60. Seite – [R/A=~__,00 €]
- 2. Partie: 61.-120. Seite – [R/A=~165,00 €]
- 3. Partie: 121.-180. Seite – [R/A=~__,00 €]
- 4. Partie: 181.-240. Seite – [R/A=~165,00 €]
- 5. Partie: 241.-300. Seite – [R/A=~125,00 engl. Pfund]
- 6. Partie: 301.-342. Seite – [R/A=~__,00 €]
von (Vize-)Admiral *Charles François Edmond Paris* (1806-1893)
Gauthier Villars, Paris, 1. Auflage (1882-1892), 120 Tafeln – [1.-5. Partie=O/A=~7.500,00 CAD \$]
Robert Loef-Verlag, Berlin, (R=1. Auflage/1882-1892) (1938), 26 Tafeln – [R/A=~60,00 €]
Hinstorff-Verlag, Rostock, (R=1. Auflage/1882-1892) (1962), 106 Seiten – [R/A=~120,00 €=Zusammenfassung]
Éditions des 4 Seigneurs, Grenoble, (R=1. Auflage/1882) (1975), 360 Tafeln – [1.-4. Partie=R/A=~280,00 €]



Anhang 4 d.3: Verwendete und weiterführende Literatur

(Preise: von 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 –

Sonstige Quellen 3.3: Texte zu Schiffen aus der Zeit der **ADLER VON LÜBECK** oder zu Details

- **Bemerkung:** *Die Bücher behandelt in erster Linie die Schiffe ab dem 18. Jhd. und sind in verschiedenen Zusammenstellungen erhältlich. – Die Ausgaben von Loef enthalten nur eine Auswahl des Gesamtwerkes von rund 342 Tafel (Seiten).*
- **Literaturquelle:** *UB Universität-Göttingen*
- **Le Musée de Marine du Louvre**
von (Vize-)Admiral *Charles François Edmond Paris* (1806-1893)
J. Rothschild, Paris, 1. Auflage (1883), ~200 Seiten – [O/A=~1.300,00 €]
– **Literaturquelle:** *Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)*
- **Vom Kiel zum Flaggenknopf** – (Marine-Wörterbuch in Englisch-Französisch-Deutsch-Spanisch-Italienisch) (englischer Originaltitel: „From Keel to truck“)
von Kapitän *Heinrich Paasch* (1835-1904)
Ratinckx, Antwerpen, 1. Auflage (1885+1890+1894+1901+1908), 613-109 Seiten – [O/A=~294,00 engl. Pfund]
Eckart & Messtorff, Hamburg, 3. Auflage (1901), 803+109 Seiten – [O/A=~2.100,00 €]
Eckart & Messtorff, Hamburg, 4. Auflage (1908), 803 Seiten – [O/A=~220,00 €]
Societe d' Editions Geographiques Maritimes et Coloniales, Paris, (R=1. Aufl./1885) (1924), 1.127 Seiten – [R/A=~220,00 €]
Egon Heinemann, Norderstedt, (R=3. Auflage/1901) (1978), 700 Seiten – [R/A=~220,00 €]
Eckart & Messtorff, Hamburg, (R=3. Auflage/1901) (1978), 700 Seiten – [R/A=~145,00 €] – [ISBN 3-7702-4000-6](#)
– **Bemerkung:** *Die mehrsprachigen Ausgaben des Buches gibt es erst seit 1908.*
– **Literaturquelle:** *UB Universität-Köln [L] + Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV) + Lübecker Stadtbibliothek [L]*
- **Die historische Entwicklung der Schiffstypen vom römischen Kriegsschiff bis zur Gegenwart**
von Kapitän *Lueder Arenhold* (auch: „Ludwig“) (1854-1915)
Lipsius & Tischer, Kiel+Leipzig, 1. Auflage (1891), 24+30 Seiten – [O/A=~75,00 €]
– **Bemerkung:** *Lueder Arenhold war auch ein bekannter Marinemaler.*
– **Literaturquelle:** *Südwestdeutscher Bibliotheksverbund (SWB) + Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)*
- **A history of the administration of the Royal Navy and of merchant shipping in relation to the Navy from 1509 to 1660 with an introduction treating of the preceding period**
von Prof. *Michael Morris Oppenheim* (1853-1927)
John Lane, The Bodley Head, London, 1. Auflage (1896), 411 Seiten – [O/A=~100,00 €]
Shoe String Press, North Haven, (R=1. Auflage/1896) (1961), 411 Seiten – [R/A=~82,00 €]
Temple Smith, Aldershot, (R=1. Auflage/1896) (1988), 411 Seiten – [R/A=~120,00 €] – [ISBN 0-5660-5572-4](#)
– **Literaturquelle:** *Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)*
- **Drake and the Tudor Navy** [#K]
(Untertitel: „With a History of the Rise of England as a Maritime Power“)
- 1. Band: [436 Seiten](#)
- 2. Band: [488 Seiten](#)
von Sir *Julian S. (Stafford) Corbett* (1854-1922)
Longmans, Green & Co., London+New York+Bombay, 1. Auflage (1898), [1.+2. Band=O/A=~70,00 €]
Burt Franklin, New York, 2. Auflage (1899), [1. Band=O/A=~100,00 €]
Temple Smith, Aldershot, (R=_. Auflage/189_) (1988), [1. Band=R/A=70,00 €] – [ISBN 0-5660-5616-X](#)
Dodo Press, Gloucester, (R=_. Auflage/189_) (2007), [nur 2. Band=R/N=25,00 €] – [ISBN 1-4067-6366-9](#)
– **Literaturquelle:** *UB Universität-Köln [L]*
Eine fast vollständige pdf-Version (Band 1+2) ist unter <http://books.google.de> zu lesen.
Eine vollständige pdf-Version ist unter <http://www.archive.org> herunterladbar.
- **Bemastung und Takelung der Schiffe**
von *Friedrich L. (Ludwig) Middendorf* (1842-1903)
Julius Springer, Berlin, 1. Auflage (1903+1911), 399 Seiten – [O/A=~250,00 €]
Hamecher, Kassel, (R=1. Auflage/1903) (1971+1977), 400 Seiten – [R/A=~100,00 €] – [ISBN 3-9203-0702-X](#)
Salzwasser Verlag, Bremen, (R=1. Auflage/1903) (2003), 430 Seiten – [R/N=44,90 €] – [ISBN 3-9418-4200-7](#)
APA-Fontes Pers, Amsterdam, (R=1. Auflage/1903) (2005), 426 Seiten – [R/N=86,00 €] – [ISBN 9-0302-9654-2](#)
– **Literaturquelle:** *Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV) + Lübecker Stadtbibliothek [L]*
Eine vollständige pdf-Version ist unter <http://books.google.de> zu lesen.
- **Der Schiffbau seit seiner Entstehung** [/]
(auch bekannt unter dem niederl. Titel: „De Scheepsbouw van af zijn oorsprong“)
- 1. Band: [112+7 Seiten](#) = Textband: (beschreibt mit Schwerpunkt Niederlande ausführlich die unterschiedlichsten Schiffstypen der Ägypter, Phönizier, Griechen und Römer über Wikingerschiffe und Koggen bis zu Kriegs- u. Handelsschiffen, Fähren und Fischereifahrzeugen jüngerer Zeit)
- 2. Band: [74 Seiten](#) = Bildband: (Middellandsche Zee / Mittelländisches Meer / Mediterranean See / Mer Mediterranee)
- 3. Band: [100 Seiten](#) = Bildband: (geht anhand sehr detaillierter farblich lithographischer Darstellungen auf die Konstruktion der Schiffstypen ein)
von *Emile van Konijnenburg* (auch: „van Konynenburg“) (1869-1956)



Anhang 4 d.4: Verwendete und weiterführende Literatur

(Preise: von 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 –

Sonstige Quellen 3.4: Texte zu Schiffen aus der Zeit der ADLER VON LÜBECK oder zu Details

- Hrsg.: „Internationalen ständigen Verband der Schifffahrtkongresse“
____, Brüssel, 1. Auflage (~1905), 112 Seiten – [Band 1-3=O/A=~250,00 €]
– Bemerkung: Emile van Konijnenburg war Ingenieur des Rijkswaterstraats der Niederlande
– Literaturquelle: UB Universität-Köln [L]
- **Tabeller over skibsfart og varetransport gennem Oresund, 1497-1660**
 - 1. Band: 404 Seiten „Tabeller over skibsfarten“ – [O/A=~__ ,00 €]
 - 2. Band: 620 Seiten „Tabeller over varetransporten“ – [O/A=~85,00 €]von Nina Henriette Wendeline Ellinger Bang (1866-1928)
Nordisk forlag Gyldendal, Kopenhagen, 1. Auflage (1906) – [O/A=~__ ,00 €]
Nordisk forlag Gyldendal, Kopenhagen, 2. Auflage (1922) – [O/A=~__ ,00 €]
– Bemerkung: Es handelt sich um eine (fast) vollständige Aufstellung über alle Schiffe, die in dem genannten Zeitraum durch den Sund zwischen Dänemark und Schweden gefahren sind, den sogenannten „Sundzolltabellen“. Dieser Sund war das Nadelöhr und der Zoll immer wieder Anlass zum Streit.
– Bemerkung: Nina Bang war Historikerin und von 1924 bis 1926 sogar dänische Ministerin für Erziehung.
– Literaturquelle: Bibliotheksverbund Bayern (BVB) + Südwestdeutscher Bibliotheksverbund (SWB)
 - **Wörterbuch der Seemannssprache [//]**
(Untertitel: „Wortgeschichtliches Handbuch deutscher Schifferausdrücke älterer und neuerer Zeit“)
von Prof. Friedrich Kluge (1856-1926) = Hrsg.
Verlag der Buchhandlung des Waisenhauses, Halle a. d. Saale, 1. Auflage (1908+1911), 848 Seiten – [O/A=~60,00 €]
Horst Hamecher, Kassel, (R=1. Auflage/1911) (1973), 847 Seiten – [R/A=~150,00 €] – ISBN 3-9203-0710-0
– Literaturquelle: UB Universität-Köln [L] + HBZ-NRW
 - **Sailing Ships – The Story of their Development from the earliest times to the Present Day**
von E. (Edward) Keble Chatterton (1878-1944)
Sidgwick & Jackson, London, 1. Auflage (1909), 362 Seiten – [O/A=~33,00 €]
– Literaturquelle: GVK
 - **Ships and Ways of Other Days**
von E. (Edward) Keble Chatterton (1878-1944)
Sidgwick & Jackson, London, 1. Auflage (1913), 308 Seiten – [O/A=~60,00 €]
J.B. Lippincott, Philadelphia, 1. Auflage (1913), 308 Seiten – [O/A=~20,00 €]
– Literaturquelle: UB Universität-Hamburg
 - **Schiffe des Mittelalters und der neueren Zeit [#K]**
von Prof. Dr. Carl Busley (1850-1928)
Aufsatz/Sonderdruck in: „Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft“, Band 21 (Teil XV) (1920)
Springer, Berlin+Göttingen+Heidelberg, 1. Auflage (1920), 100 Seiten – [O/A=~100,00 €]
– 98 Seiten=Seite 602-699
– Bemerkung: Existenz des Jahrbuches: seit: 1900
– Literaturquelle: UB Universität-Leipzig
Eine vollständige Version des Aufsatzes ist in der ungarischen WebSite <http://olli.freeweb.hu> nachzulesen und jede Seite als jpg herauskopierbar.
 - **A treatise on Rigging (1620-1625)**
von R.C. (Roger Charles) Anderson (1883-1976)
Aufsatz in: „The Mariner's Mirror“
Society for Nautical Research, London/Southampton, 1. Auflage (1921), 63 Seiten – [O/A=~60,00 €]
– Bemerkung: Inhalt nach einem Manuskript aus dem Jahre 1625!
– Bemerkung: Existenz der Zeitschrift: seit: 1911
– Literaturquelle: UB Universität-Hamburg [FL] + Deutsches Museum-München [nur Kopie]
 - **Sailing Ship Models**
(Untertitel: „A Selection from European and American Collections“)
von Robert Morton Nance (1873-1959)
Halton and Truscott Smith Ltd., London, 1. Auflage (1924), 80 Textseiten – [O/A=~40,00 €]
Halton and Truscott Smith Ltd., London, (R=1. Auflage/1924) (1949), 81 Text+121 Tafelseiten – [O/A=~8,00 €]
Dover Publications Inc., Dover+New York, (R=1. Auflage/1924) (2000), ____ Seiten – [R/A=~18,00 €] – ISBN 0-4864-1249-0
– Literaturquelle: UB TU-Berlin
 - **Old Ships, Figure-Heads and Sterns**
von L.G. (Leonard George) Carr Laughton (1871-1955)
Halton and Truscott Smith Ltd., London, 1. Auflage (1925), 281 Seiten – [O/A=~170,00 €]
Conway Maritime Press, London, (R=1. Auflage/1925) (1991), 281 Seiten – [R/A=~130,00 €] – ISBN 0-8517-7595-0
Dover Publications Inc., Dover+New York, (R=1. Auflage/1925) (2001), 352 Seiten – [R/A=~13,00 €] – ISBN 0-8337-2019-8
– Literaturquelle: Bibliotheksverbund Hessen (HeBIS)
 - **A Short History of the Sailing Ship 1000-1650**
von Romola Anderson (Romola Urquhart Mackenzie / ____-1990) + R.C. (Roger Charles) Anderson (1883-1976)



Anhang 4 d.5: Verwendete und weiterführende Literatur

(Preise: von 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 –

Sonstige Quellen 3.5: Texte zu Schiffen aus der Zeit der ADLER VON LÜBECK oder zu Details

Harrap, London, 1. Auflage (1926/1927), 212 Seiten – [O/A=~15,00 €]
Bonanza Books, New York, (R=1. Auflage/1926) (1963), 212 Seiten – [R/A=~10,00 €]
Dover Publications Inc., Dover+New York, (R=1. Auflage/1926) (2003), 212 Seiten – [R/A=~10,00 €] – [ISBN 0-4864-2988-1](https://www.doverpublications.com/9780486298811)
– Literaturquelle: Südwestdeutscher Bibliotheksverband (SWB)
Eine fast vollständige pdf-Version (Band 2=?) ist unter <http://books.google.de> zu finden.

• Old Ship prints

von E. (Edward) Keble Chatterton (1878-1944)
John Lane The Bodley Head Ltd., London, 1. Auflage (1927), 182 Seiten – [O/A=~245,00 €]
Spring Books, London, (R=1. Auflage/1927) (1965), 182 Seiten – [R/A=~35,00 €]
Spring Books, London, (R=1. Auflage/1927) (1967), 182 Seiten – [R/A=~35,00 €]
– Literaturquelle: UB Universität-Berlin

• Old Sea Paintings

(Untertitel: „The Story of Maritime Art as Depicted by the Great Masters“)
von E. (Edward) Keble Chatterton (1878-1944)
John Lane The Bodley Head Ltd., London, 1. Auflage (1927), 179 Seiten – [O/A=~40,00 €]
Spring Books, London, (R=1. Auflage/1927) (1965), 182 Seiten – [R/A=~20,00 €]
– Bemerkung: Titel u.U. auch: „Old Sea Pictures, 1928“ ?
– Literaturquelle: Südwestdeutscher Bibliotheksverband (SWB)

• Sailing Ships I und II

(Untertitel: „Their History and Development as illustrated by the Collection of Ship-Models in the Science Museum“)
- I. Part: 116 Seiten „Historical Notes“
- II. Part: 122 Seiten „Catalogue of Exhibits with Descriptive Notes“
von G.S. (Geoffrey Swinford) Laird Clowes (1883-1937)
Her Majesty's Stationery Office (HMSO), London, 1. Auflage (1930+1932) – [O/A=~30,00 €]
Her Majesty's Stationery Office (HMSO), London, 3. Auflage (1932+1948) – [O/A=~10,00 €]
Her Majesty's Stationery Office (HMSO), London, 5. Auflage (1959+1962) – [O/A=~10,00 €]
– Literaturquelle: Bibliotheksverbund Hessen (HeBIS)

• Rekonstruktion der Karacke JESUS VON LÜBECK

von Karl Reinhardt (1886=?-1958=?)
in: „Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde“, „B. Historisch-volkswirtschaftliche Reihe“ – Heft 16,
E.S. Mittler & Sohn, Berlin, 1. Auflage (Oktober 1941), ___ Seiten – [O/A=~___,00 €] [#K]
– 48 Seiten (incl. etliche Abbildungen) + 1 Plan (es fehlen die Seiten 9,17,37,48 + die Abbildungen 10,11,17,20, bzw.
die Tafeln 1,2,3,4
Artikel in: „Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde“ (ZVLG); Hrsg.: Dr. Georg Fink
Verlag H.G. Rahtgens, Lübeck, 1. Auflage (1949) – Band 31, ___ Seiten – [O/A=~___,00 €]
– 32 Seiten (incl. etliche Abbildungen) + 1 Plan
– Bemerkung: Existenz der Veröffentlichungen des Institutes: 1902-1934 und 1936-1942
– Bemerkung: Existenz der Zeitschrift des Vereins: seit: 1860
– Literaturquelle: UB Universität-Köln [L]

• Das Frachtherrenbuch der Lübecker Bergenfahrer

von Friedrich Bruns (1862-1945)
Hrsg.: Ahasver von Brandt aus der Reihe „Det Hansæatiske Museums Skrifter, Nr. 17“
A.S. John Griegs Boktrykkeri, Bergen, 1. Auflage (1953), 79 Seiten – [O/A=~28,00 €]
– Bemerkung: Zusammenstellung u.a. über die Frachtherren, die Schiffer und den Warenaustausch um das Ende
des 16. Jhd. = 1581-1613.
– Literaturquelle: Lübecker Stadtbibliothek [L]

• Das Schiff in der hansischen Frühzeit [#K]

von Kapitän z.S.a.D. Dr. Paul Heinsius (1919-2001)
Hrsg.: „Hansische Geschichtsverein“, Neue Folge, Band XII
Verlag Hermann Böhlau's Nachfolger, Weimar, 1. Auflage (1956), 273 Seiten – [O/A=~13,00 €]
Verlag Böhlau, Granz+Köln+Wien, 2. verbesserte Auflage (1986), 289 Seiten – [O/A=~50,00 €] – [ISBN 3-4120-2085-0](https://www.böhlau.com/9783412020850)
– Literaturquelle: Lübecker Stadtbibliothek [L] + vorhanden in der Bibliothek ‚Schuffels‘ > (komplett)

• Die hansischen Schiffszimmerleute

(Untertitel: „Ein Beitrag zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse“)
von Prof. Dr. Karl-Friedrich Olechnowitz (1920-1975)
Artikel in: „Wissenschaftliche Zeitschrift der Universität Rostock, Jahrgang 7, Heft 3“
Selbstverlag, Rostock, 1. Auflage (1958), 273 Seiten – [O/A=~10,00 €]
– 7 Seiten=Seite 383-289
– Bemerkung: Auch in seinem späteren Buch „Der Schiffbau in der Hansischen Spätzeit“ (1960) hat der Autor dieses
Thema behandelt.
– Literaturquelle: Zeitschriftendatenbank (ZDB) + UB Universität-Wuppertal



Anhang 4 d.6: Verwendete und weiterführende Literatur

(Preise: von 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 –

Sonstige Quellen 3.6: Texte zu Schiffen aus der Zeit der ADLER VON LÜBECK oder zu Details

- **Das Hanseschiff im ausgehenden 15. Jahrhundert [#O]**
(Untertitel: „Die letzte Hansekogge“)
von Heinrich **Winter** (1909-____ oder 1878-1967=?)
Hinstorff-Verlag, Rostock, 1. Auflage-Ost (1961), 66 Seiten – [O/A=~15,00 €]
Hinstorff-Verlag, Rostock, 3. Auflage (1970), 66 Seiten – [O/A=~37,00 €]
Hinstorff-Verlag, Rostock, 4. Auflage (1975), 66 Seiten – [O/A=~10,00 €]
Delius & Klasing, Bielefeld, 2. Auflage-West (1978), 67 Seiten – [O/A=~15,00 €] – [ISBN 3-7688-0204-3](#)
Weltbild-Verlag, Augsburg, Lizenzausgabe d. 2. Auflage-W. (1970), 67 Seiten [O/A=~12,00 €] – [ISBN 3-8935-0814-7](#)
– *Bemerkung:* Das Buch aus der sehr bekannten „Blauen Reihe“ beinhaltet 17 Abbildung, 24 Tafeln und 3 Tafeln Schiffsrisse als Baupläne.
– *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L]
- **Handel und Seeschifffahrt der späten Hanse**
von Prof. Dr. Karl-Friedrich **Olechnowitz** (1920-1975)
Verlag Hermann Böhlau's Nachfolger, Weimar, 1. Auflage (1965), 185 Seiten – [O/A=~14,00 €]
– *Bemerkung:* Abhandlung zur Hansels- und Sozialgeschichte, Band VI
– *Literaturquelle:* Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)+ Bibliotheksverbund Hessen (HeBIS)
- **Risse von Schiffen des 16. und 17. Jahrhunderts [#O]**
von Rolf **Hoeckel** (19__) u.a., Hrsg.: Lothar **Eich** (19__)
Hinstorff Verlag, Rostock, 1. Auflage-Ost (1965), 43 Textseiten – [O/A=~15,00 €]
Delius, Klasing & Co., Bielefeld, 1. Auflage-West (1970), 56 Textseiten – [O/A=~10,00 €] – [ISBN 3-7688-0054-7](#)
– *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L]
- **Seekarten der südlichen Nord- und Ostsee: ihre Entwicklung von den Anfängen bis zum Ende des 18. Jahrhunderts**
von **Arend Wilhelm Lang** (1909-1981)
Deutsches. Hydrographisches Institut, Hamburg, 1. Auflage (1968), 105 Seiten – [O/A=~60,00 €]
– *Bemerkung:* Der Text ist zuerst als Festschrift aus Anlass des 100. Jahrestages der Gründung der „Norddeutschen Seewarte“ in Hamburg (1868-1968) erschienen.
– *Literaturquelle:* Bibliotheksverbund Bayern (BVB) + Katalog der USB-Köln
- **Schiffsmodellbau – Eine Enzyklopädie [#O]**
(italienischer Originaltitel: „Modelli Navali – Enciclopedia dell modellismo navale“)
von **Orazio Curti** (1926-1999)
Edition U. Mursia, Milano, 1. Auflage (1968), 545 Seiten – [O/A=~30,00 €]
Hinstorff Verlag, Rostock, 1. dt. Auflage-Ost (1972), 519 Seiten – [O/A=~25,00 €]
Delius, Klasing & Co., Bielefeld, 1. dt. Auflage-West (1973), 520 Seiten – [O/A=~25,00 €] – [ISBN 3-7688-0132-2](#)
– *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L]
- **Waffen auf See [#K]**
(englischer Originaltitel: „Guns at Sea“)
von **Peter Padfield** (1932-2022)
Hugh Evelyn Ltd., London, 1. Auflage (1973), 320 Seiten – [O/A=~60,00 €]
Delius, Klasing & Co., Bielefeld, 1. dt. Auflage (1973), 320 Seiten – [O/A=~25,00 €] – [ISBN 3-7688-0158-6](#)
– *Bemerkung:* Der Autor ist Marinehistoriker.
– *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L] + vorhanden in der Bibliothek ‚Schuffels‘ > (komplett)
- **Historische Schiffe als Modell [#O]**
(italienischer Originaltitel: „Modellismo navale statico antico“)
von **Vincenzo Lusci** (19__)
Mantua Modellistica, Florenz, 1. Auflage (1970), 184 Seiten – [O/A=~25,00 €]
Klaus Krick Modelltechnik, Knittlingen, 1. dt. Auflage (1975), 229 Seiten – [O/A=~10,00 €]
Neckar-Verlag GmbH, Villingen-Schwenningen, 5. Auflage (1986), 229 Seiten – [O/A=~10,00 €]
Klaus Krick Modelltechnik, Knittlingen, 8. Auflage (1993), 232 Seiten – [O/A=~20,00 €] – [ISBN 3-7883-0150-3](#)
– *Bemerkung:* Der Autor ist auch international für seine Baupläne bekannt.
– *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L]
- **Historische Schiffsmodelle [#O]**
(Untertitel: „Das Handbuch für Modellbauer“)
von **Wolfram zu Mondfeld** (Wolfram Prinz zu Löwenstein-Wertheim-Freudenberg-Mondfeld / 1932)
Hrsg.in: **Barbara zu Wertheim** (19__)
Mosaik Verlag, München, 1. Auflage (1977), 368 Seiten – [O/A=~25,00 €] – [ISBN 3-5700-6269-6](#)
Bassermann Edition, München, __. Auflage (2008), 384 Seiten – [O/N=14,95 €] – [ISBN 3-8094-2264-8](#)
– *Bemerkung:* Vollständiger Name = „Wolfram Wladimir Prinz zu Löwenstein-Wertheim-Freudenberg-Mondfeld“
– *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L]



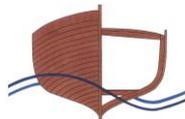
Anhang 4 d.7: Verwendete und weiterführende Literatur

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

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

Sonstige Quellen 3.7: Texte zu Schiffen aus der Zeit der *ADLER VON LÜBECK* oder zu Details

- **Masten – Rahen – Takelwerk** [#O]
(Untertitel: „Die Takelage der Segelschiffe in Vergangenheit und Gegenwart“)
von **Orazio Curti** (1926-1999)
United Nautical Publishers, Basel, 1. Auflage (1979), 191 Seiten – [O/A=~ __,00 €]
Delius, Klasing & Co., Bielefeld, 1. dt. Auflage (1979), 191 Seiten – [O/A=~40,00 €] – [ISBN 3-7688-0331-7](#)
– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek* [L]
- **Geschichte der Schifffahrt** [#O]
von **Jochen Brennecke** (1913-1997)
Sigloch Edition, Künzelsau, 1. Auflage (1981), 486 Seiten – [O/A=~20,00 €] – [ISBN 3-8003-0169-5](#)
Sigloch Edition, Künzelsau (Blaufelden), __. Auflage (2000), 494 Seiten – [O/A=~17,50 €] – [ISBN 3-8939-3176-7](#)
– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek* [L]
- **Seemacht – im Spiegel der Geschichte** [#O]
von Vizeadmiral a.D. **Heinz Neukirchen** (1915-1986)
/ Illustrationen von **Johannes Christian Rost** (1955)
transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1. Auflage-Ost (1982), 448 Seiten – [O/A=~10,00 €]
Gondrom-Verlag, Bindlach, 1. Auflage-West (1988), 448 Seiten – [O/A=~12,00 €] – [ISBN 3-8112-0368-1](#)
– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek* [L]
- **Segelkriegsschiffe** [#O]
von Fregattenkapitän a.D. **Ulrich Israel** (19__) + **Jürgen Gebauer** (19__)
Militärverlag der DDR, Berlin, 1. Auflage-Ost (1982), 124 Seiten – [O/A=~5,00 €]
Gondrom-Verlag, Bayreuth, 1. Auflage-West (1985), 123 Seiten – [O/A=~5,00 €] – [ISBN 3-8112-0428-9](#)
– Literaturquelle: *UB Universität-Köln* [FL]
- **Historische Modellschiffe aus Baukästen** [#O]
von **Peter Holz** (19__)
Neckar-Verlag GmbH, Villingen-Schwenningen, 1. Auflage (1985), 191 Seiten – [O/A=~12,00 €] – [ISBN 3-7883-0141-4](#)
– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek* [L]
- **Seefahrt – im Wandel der Jahrtausende** [#O]
von Vizeadmiral a.D. **Heinz Neukirchen** (1915-1986)
/ Illustrationen von **Johannes Christian Rost** (1955)
transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1. Auflage-Ost (1985), 481 Seiten – [O/A=~10,00 €]
Gondrom-Verlag, Bindlach, 1. Auflage-West (1987), 481 Seiten – [O/A=~12,00 €] – [ISBN 3-8112-0451-3](#)
– Literaturquelle: *Bibliotheksverbund Berlin-Brandenburg (KOBV)*
- **Bemastung und Takelung von Schiffen des 18. Jahrhunderts** [#O]
von **Karl-Heinz Marquardt** (1927-2019)
Hinstorff Verlag, Rostock, 1. Auflage-Ost (1986), 483 Seiten – [O/A=~70,00 €]
Delius, Klasing & Co, Bielefeld, 1. Auflage-West (1986), 483 Seiten – [O/A=~60,00 €] – [ISBN 3-7688-0526-3](#)
Weltbild, Augsburg, Lizenzausgabe d. 1. Auflage (1994), 483 Seiten – [O/A=~52,00 €]
– Literaturquelle: *Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)*
- **Tragfähigkeiten, Ladungen und Maße im Schiffsverkehr der Hanse**
von **Thomas Wolf** (19__)
Böhlau, Köln+Wien, 1. Auflage (1986), 246 Seiten – [O/A=~47,00 €] – [ISBN 3-4120-3985-3](#)
– Bemerkung: *Zusatztext: „Vornehmlich im Spiegel Revaler Quellen“.*
– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek* [L]
- **Schiffsgeschütze** [#K]
- 1. Band: 334 Seiten 1350 bis 1870
- 2. Band: __ Seiten [dieser Band ist bisher noch nicht erschienen]
von **Wolfram zu Mondfeld** (1932) + **Anton Bayerlein** (19__) + **Marietta Klängenbrunn** (19__)
Koehler-Verlagsgesellschaft, Herford, 1. Auflage (1988) – [O/A=~45,00 €] – [ISBN 3-7822-0447-6](#)
– Bemerkung: *Vollständiger Name = „Wolfram Wladimir Prinz zu Löwenstein-Wertheim-Freudenberg-Mondfeld“.*
– Bemerkung: *Dieses Buch wurde besonders von englischer Seite stark wegen der mangelnden Korrektheit kritisiert.*
– Literaturquelle: *Zentral- und Landesbibliothek-Berlin + vorhanden in der Bibliothek „Schuffels“ (Historiker).*
- **Maritimes Wörterbuch** [#O]
von **Jürgen Gebauer** (19__) + **Egon Krenz** (1937)
Militärverlag der DDR, Berlin, 1. Auflage (1989), 304 Seiten – [O/A=~10,00 €] – [ISBN 3-3270-0679-2](#)
– Literaturquelle: *Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)*
- **Rundhölzer, Tauwerk und Segel** [#O]
(Untertitel: „Bemastung und Takelage britischer Kriegsschiffe gegen Ende des 18. Jahrhunderts“)
von **Klaus Schrage** (19__)
Koehler-Verlagsgesellschaft, Herford, 1. Auflage (1989), 187 Seiten – [O/A=~70,00 €] – [ISBN 3-7822-0451-4](#)
– Literaturquelle: *Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)*



Anhang 4 d.8: Verwendete und weiterführende Literatur

(Preise: von 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 –

Sonstige Quellen 3.8: Texte zu Schiffen aus der Zeit der ADLER VON LÜBECK oder zu Details

- **Die Geschichte der deutschen Schiffsartillerie [#O]**
von Fregattenkapitän a.D. Paul **Schmalenbach** (19__)
Koehler-Verlagsgesellschaft, Herford, 1. Auflage (1993), 193 Seiten – [O/A=~20,00 €] – [ISBN 3-7822-0577-4](#)
– Literaturquelle: Bibliotheksverbund NRW + RLP (hbz)
- **Korporationen der Schiffer und Bootsleute**
(Untertitel: „Untersuchungen zu ihrer Entwicklung in Seestädten an der Nord- und Ostseeküste vom Ende des 15. bis zum Ende des 17. Jahrhunderts“)
von Thomas **Brück** (19__)
Verlag Hermann Böhlau's Nachfolger, Weimar, 1. Auflage (1994), 195 Seiten – [O/A=~15,00 €] – [ISBN 3-7400-0924-1](#)
– Bemerkung: Das Buch ist als Band 29 in der Reihe „Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte“ erschienen.
– Literaturquelle: Lübecker Stadtbibliothek [L]
- **Das „Seebuch“ - das älteste erhaltene Seehandbuch und die spätmittelalterliche Navigation in Nordwesteuropa**
von Dr. Albrecht **Sauer** (1954)
Kabel-Verlag, Hamburg, 1. Auflage (1996), 256 Seiten – [O/A=43,00 €] – [ISBN 3-8225-0395-9](#)
– Bemerkung: Als Band 44 ist das Buch bei der „Stiftung Deutsches Schiffahrtsmuseum“ (DSM) in: „Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums“ erschienen. – Dr. Albrecht Sauer ist Mitarbeiter des DSM.
– Literaturquelle: Bibliotheksverbund Bayern (BVB) + Südwestdeutscher Bibliotheksverbund (SWB)
- **Hanse zur See**
(Untertitel: „Als Pfeffersäcke nach der Weltmacht griffen“)
von Kurt **Grobecke** (1936-2020)
/ Illustrationen von Klaus Hein **Fischer** (1937-2001)
Edition Die Barque im DSV-Verlag, Hamburg, 1. Auflage (1998), 136 Seiten – [O/A=~15,00 €] – [ISBN 3-8841-2280-0](#)
– Literaturquelle: Bibliotheksverbund Berlin-Brandenburg (KOBV) + Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)
- **Schiffsanstriche im Spiegel der Zeit [#O]**
von Dipl.-Ing. Bernd **Klabunde** (1950)
Beilage zum Mitteilungsblatt Nr. 17 für die Mitglieder des „Freundeskreis Klassische Yachten“,
FKY, Kiel, 1. Auflage (2002), 64 Seiten, ohne Abbildungen – [O/A=~__,00 €]
– Bemerkung: Existenz des Mitteilungsblattes: 1994-2005 und ab 2006 unter dem Namen „Klassiker!“
– Literaturquelle: Archiv des „Freundeskreis Klassische Yachten“, Kiel
- **Schiffsanstriche im Spiegel der Zeit [#O]**
von Dipl.-Ing. Bernd **Klabunde** (1950)
3. Auflage (2022/23), 58 Seiten, mit Abbildungen – [O/A=~__,00 €]
– Bemerkung: die 3. Auflage ist im Rahmen des „Classic Forum“ entstanden unter www.classic-forum.org
herunterladbar
– Literaturquelle: Archiv von Bernd Klabunde, Eckernförde
- **Schiffe der Hanse [#O]**
von Dr. Thomas **Förster** (1966)
Hinstorff-Verlag, Rostock, 1. Auflage (2009), 144 Seiten – [O/N=14,90 €] – [ISBN 3-3560-1336-8](#)
– Literaturquelle: Lübecker Stadtbibliothek [L]
- **Handelsschiffahrt der Hanse [#O]**
von Fregattenkapitän a.D. Dr. Günter **Krause** (19__)
/ Illustrationen von Bernd **Anders** (1955)
Klatschmohn Verlag, Bentwisch/Rostock, 1. Auflage (2010), 348 Seiten – [O/N=24,90 €] – [ISBN 3-9410-6412-6](#)
– Literaturquelle: Lübecker Stadtbibliothek [L]



Anhang 4 e.1: Verwendete und weiterführende Literatur

(Preise: von 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 –

Sonstige Quellen 4.1: Texte zur Zeit der Hanse

- **De foedere Civitatum Hanseaticarum Commentarius**
von Joachim **Hagemeier** (1617-1681)
Johann Beyer, Frankfurt a.M., 1. Auflage (1662), 101 Seiten – [O/A=~124,00 €] – Lateinischer Text!
– Bemerkung: Gewidmet den: „Rerumpublicarum Lubecensis, Bremensis, Hamburgensis Consules, Syndici & Senatores“.
– Bemerkung: Joachim Hagemeier hat weitere Abhandlungen über Lübeck in lateinischer Sprache veröffentlicht.
– Literaturquelle: Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV) + UB Universität-Köln [FL]
- **Hansische Chronick, aus beglaubigten Nachrichten zusammengetragen**
von Dr. Johann Peter **Willebrandt** (auch: „Willebrand“ oder „Willbrand“ geschrieben) (1719-1786)
Eigenverlag, Lübeck, 1. Auflage (1748), 604=? Seiten – [O/A=~654,00 €]
– Literaturquelle: Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV) + Landesbibliothek Mecklenburg-Vorpommern
- **Geschichte des Hanseatischen Bundes** [#K]
 - 1. Band: 478 Seiten (1802)
 - 2. Band: 832 Seiten (1803)
 - 3. Band: 700 Seiten (1808)von Prof. Georg Friedrich Christoph **Sartorius** (1765-1828)
Heinrich Dieterich, Göttingen, 1. Auflage (1802-1808) – [Band 1-3=O/A=~165,00 €]
– Bemerkung: In den 1820er Jahren erhielt er den bayer. Freiherren-Titel; fortan: (Sartorius) von Walterhausen
– Literaturquelle: Kataloge der Institute und Seminare (KUG) + Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)
Eine vollständige pdf-Version von Band 1 ist unter <http://books.google.de> zu finden.
- **Geschichte der deutschen Hanse**
 - 1. Band: 121 Seiten (1831)
 - 2. Band: 104 Seiten (1831) [#K]von Dr. Gottfried Peter **Rauschnick** (1778-1835)
Hilscher, Dresden, 1. Auflage (1831) – [Band 1+2=O/A=~70,00 €]
– Bemerkung: Die beiden Bände stammen aus der „Allgemeinen Taschenbibliothek für Jedermann, 31. Teil“
– Literaturquelle: Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)
Eine vollständige pdf-Version von Band 2 ist unter <http://books.google.de> zu finden.
- **Die Geschichte der deutschen Hansa**
 - 1. Theil: [A] 250 Seiten „Vom Ursprung der Hansa bis auf die festere Ausbildung derselben um's Jahr 1270“
 - 2. Theil: [A] 252 Seiten „Von der festeren Ausbildung der Hansa bis auf die Union von Kalmar (1270-1397)“
 - 3. Theil: [A] 543 Seiten „Von der Union von Kalkmar bis zum Verlöschen der Hanse (1397-1630)“ [#K]
 - 1. Band: [B] 488 Seiten „Vom ersten christlichen Jahrhundert bis 1181“ + (bis ca. 1400) [#K]
 - 2. Band: [B] 550 Seiten (ca. 1400-1669) [#K]von Prof. Dr. Friedrich Wilhelm **Barthold** (1799-1858)
Weigel, Leipzig, 1. Auflage (1851) (3 Bände [A]) – [O/A=~__,00 €]
Weigel, Leipzig, 2. Auflage (1862) (3 Bände [A]) – [Band 1-3=O/A=~55,00 €]
Deubach & Lindemann, Magdeburg+Leipzig, 1. Auflage (1909) (2 Bände [B]) – [Band 1+2=O/A=~40,00 €]
– Literaturquelle: Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)
Eine vollständige pdf-Version von [A]-Band 3 (von 3) ist unter <http://books.google.de> zu finden.
Eine vollständige pdf-Version der [B]-Ausgabe ist unter <http://www.archive.org> herunterladbar.
- **Der Hansabund** [#K]
(Untertitel: „Von seiner Entstehung bis zu seiner Auflösung“)
von Dr. Johann Gustav **Gallois** (1814-1872)
Verlagsbuchhandlung Carl. B. Lorck, Leipzig, 1. Auflage (1851), 374 Seiten – [O/A=32,00 €]
G. Senf's Buchhandlung, Leipzig, 1. Auflage (1851), 381 Seiten – [O/A=~40,00 €]
G. Senf's Buchhandlung, Leipzig, 3. Auflage (1868), 374 Seiten – [O/A=~30,00 €]
– Bemerkung: Das Buch ist in der Reihe „Historische Hausbibliothek“ als Band 19 erschienen.
– Literaturquelle: UB Universität-Köln [L]
Eine vollständige pdf-Version ist unter <http://books.google.de> herunterladbar.
- **Die Hansa und der Deutsche Ritterorden** [#K]
 - 1. Band: 192 Seiten „Die Hansa und der Deutsche Ritterorden in den Ostseeländern“ (1851)
 - 2. Band: 227 Seiten „Verfall und Untergang der Hansa und des deutschen Ordens in den Ostseeländern“ (1853)von Dr. Kurd **Schlözer** (1822-1894)
Wilhelm Hertz, Berlin, 1. Auflage (1851-1853) – [Band 2=O/A=~70,00 €]
Dr. Martin Sändig OHG, Wiesbaden, (R=1. Auflage/1851-1853) (1966) – [R/A=~15,00 €]
VMA, Wiesbaden, (R=1. Auflage/1851-1853) (1981) – [R/A=~15,00 €]
– Literaturquelle: Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV) + Lübecker Stadtbibliothek [L]
Eine vollständige pdf-Version ist unter <http://books.google.de> herunterladbar.



Anhang 4 e.2: Verwendete und weiterführende Literatur

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

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

Sonstige Quellen 4.2: Texte zur Zeit der Hanse

- **Die Deutsche Hanse [#O]**
(Untertitel: „Ihre Geschichte und Bedeutung – Für das deutsche Volk dargestellt“)
von Prof. Dr. Ernst Friedrich **Theodor Lindner** (1843-1919)
Ferdinand Hirt & Sohn, Leipzig, 1. Auflage (1899), 215 Seiten – [O/A=~24,00 €]
Ferdinand Hirt & Sohn, Leipzig, 2. Auflage (1901), 192 Seiten – [O/A=~18,00 €]
Reprint-Verlag-Leipzig, Holzminden, (R=2. Auflage/1901) (1990), 192 Seiten – [R/A=~14,00 €] – [ISBN 3-8262-1203-7](#)
Melchior-Verlag, Wolfenbüttel, (R=1. Auflage/1899) (2007), 215 Seiten – [R/A=~20,00 €]
– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek [L]*
- **Die deutsche Hanse [#O]**
(Monographie zur Weltgeschichte, Nr 19)
von Prof. Dr. Dietrich **Schäfer** (1845-1929)
Velhagen & Klasing Verlag, Bielefeld+Leipzig, 1. Auflage (1903), 139 Seiten – [O/A=~12,00 €]
Reprint-Verlag-Leipzig, Holzminden, (R=1. Auflage/1903) (2006), 140 Seiten – [R/N=14,95 €] – [ISBN 3-8262-1933-3](#)
– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek [L]*
Eine vollständige pdf-Version ist unter <http://books.google.de> nachlesbar.
Eine vollständige Version ist unter <http://www.gutenberg.org> herunterladbar.
- **Die Blütezeit der deutschen Hanse**
(Untertitel: „Hansische Geschichte von der zweiten Hälfte des 14. bis zum letzten Viertel des 15. Jahrhunderts“)
- 1. Band: 474 Seiten (Geschichtliche Entwicklung der Hanse)
- 2. Band: 501 Seiten (Organisation und Politik der Hanse)
von Prof. Dr. **Ernst Robert Daenell** (1872-1921)
Georg Reimer, Berlin, 1. Auflage (1905/06) – [O/A=250,00 €]
de Gruyter, Berlin+New York, 2. Auflage (1973) – [O/A=45,00 €]
de Gruyter, Berlin+New York, 3. Auflage (2010), 1.088 Seiten – [Band 1+2=O/A=12,00 €] – [ISBN 3-1101-7041-2](#)
– Bemerkung: *Bereits 1897 ist ein Band mit dem Titel „Geschichte der deutschen Hanse in der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts“ bei Teubner, Berlin, erschienen [O/A=~19,00 €]*
– Literaturquelle: *Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV) + Lübecker Stadtbibliothek [L]*
- **Die Hanse und England [#K]**
(Untertitel: „Von Eduard's III. bis auf Heinrich's VIII. Zeit“ / Band 5)
von Friedrich **Schulz** (1866-1914)
Curtius, Berlin, 1. Auflage (1911), 195 Seiten – [O/A=~18,00 €]
Salzwasser-Verlag, Bremen, (R=1. Auflage/1911) (2010), 202 Seiten – [R/N=39,90 €] – [ISBN 3-8619-5254-1](#)
– Literaturquelle: *Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)*
Eine fast vollständige pdf-Version ist unter <http://books.google.de> nachlesbar.
- **Die lübisch-livländischen Beziehungen zur Zeit des Unterganges livländischer Selbstständigkeit 1551-1563**
(Untertitel: „Eine Vorgeschichte des nordischen siebenjährigen Krieges“)
von Dr. Alfred **Dreyer** (18__-19__)
Max Schmidt, Lübeck, 1. Auflage (1912), 174 Seiten – [O/A=~40,00 €]
– Bemerkung: *Veröffentlichung zur Geschichte der Freien und Hansestadt Lübeck, Band 1, H 2.*
– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek [L]*
- **Niederländische Akten und Urkunden zur Geschichte der Hanse und zur deutschen Seegeschichte**
- 1. Band: 684 Seiten – (1913) 1513-1557 – [O/A=~ __,00 €]
- 2. Band: 484 Seiten – (1923) 1558-1669 – [O/A=~70,00 €]
Hrsg.: „Verein für Hansische Geschichte“ (Lübeck) m. Unterstützung von: „Nederlandsch Economisch-Historisch Archief im Haag“
von Prof. Rudolf **Häpke** (1884-1930) = Bearbeiter dieser Texte
Duncker & Humblot, München+Leipzig, 1. Auflage (1913) (Band 1)
Duncker & Humblot, München+Leipzig, 1. Auflage (1923) (Band 2)
– Literaturquelle: *Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV) + Lübecker Stadtbibliothek [L]*
- **Kurze Geschichte der Deutschen Hanse**
von Prof. Dr. Walther **Vogel** (1880-1938)
Duncker & Humblot, München, 1. Auflage (1915), 97 Seiten – [O/A=~20,00 €]
– Literaturquelle: *UB Universität-Köln*
- **Die deutsche Hanse**
von Konrad **Maß** (1867-1950)
Eugen Diederich, Jena, 1. Auflage (1926), 87 Seiten – [O/A=~14,00 €]
– Literaturquelle: *Südwestdeutscher Bibliotheksverbund (SWB) + Lübecker Stadtbibliothek [L]*
- **Die deutsche Hanse [#O]**
von Dr. Fritz **Schillmann** (1884-1948)
Volksverband der Bücherfreunde/Wegweiser Verlag, Berlin, 1. Auflage (1936), 296 Seiten – [O/A=~11,00 €]
– Literaturquelle: *Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)*



Anhang 4 e.3: Verwendete und weiterführende Literatur

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

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

Sonstige Quellen 4.3: Texte zur Zeit der Hanse

- **Die Deutsche Hanse** [#O]
von *Ernst Hering* (1888-1955)
Wilhelm Goldmann, Leipzig, 1. Auflage (1940), 269 Seiten – [O/A=~12,00 €]
– *Bemerkung:* Ernst Hering schrieb auch unter dem Pseudonym „Hein Gothe“
– *Literaturquelle:* UB Universität-Köln + Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV)
- **Die Hanse** [#O]
(Untertitel: „Vom Werden der Hanse um 1100 bis zum Niedergang im 30-jährigen Krieg“)
von *Dr. Karl Friedrich Wilhelm Bernhard Page* (1898-1974)
Gerhard Stalling, Oldenburg, 1. Auflage (1941), 531 Seiten – [O/A=~16,00 €]
Westermann, Braunschweig, 3. neubearbeitete Auflage (1963), 380 Seiten – [O/A=~15,00 €]
Westermann, Braunschweig (Neubearbeitung von *Friedrich Naab*), 1. Auflage (1983), 255+158 Seiten –
– *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L] [O/A=~15,00 €] – [ISBN 3-1450-8879-3](#)
- **Die Hanse** [#O]
(französischer Originaltitel: „Le Hanse [XII^e – XVII^e siècles]“)
von *Prof. Philippe Dollinger* (1904-1999)
Aubier, Paris, 1. Auflage (1964), 559 Seiten – [O/A=~40,00 €]
Alfred Kröner Verlag, Stuttgart, 1. dt. Auflage (1966), 593 Seiten – [O/A=~20,00 €]
Alfred Kröner Verlag, Stuttgart, 5. Auflage (1998), 622 Seiten – [O/N=24,00 €] – [ISBN 3-5203-7105-7](#)
– *Bemerkung:* Die 1. dt. Auflage erschien als „Kröner Taschenbuchausgabe Nr. 371“
– *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L]
- **Hanse in Europa** [#O]
(Untertitel: „Brücke zwischen den Märkten, 12. bis 17. Jahrhundert“)
von verschiedenen Autoren; Hrsg.: „Kölnischen Stadtmuseum“
Katalog zur Ausstellung in der Kunsthalle zu Köln, 1. Auflage (09.06.-09.09.1973), 432 Seiten – [O/A=~8,00 €]
– *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L]
- **Die Hanse** [#O]
(Untertitel: „Geschichte und Kultur“)
von *Prof. Dr. Johannes Schildhauer* (1918-1995) + *Prof. Dr. Konrad Fritze* (1930-1991) + *Prof. Dr. Walter Stark* (1924-2009)
VEB Deutscher Verlag der Wissenschaften, Berlin, 1. Auflage (1974), 287 Seiten – [O/A=~8,00 €]
VEB Deutscher Verlag der Wissenschaften, Berlin, 4. überarbeitete Auflage (1981), 225 Seiten – [O/A=~7,00 €]
VEB Deutscher Verlag der Wissenschaften, Berlin, 6. Auflage (1985), 252 Seiten – [O/A=~13,00 €]
– *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L]
- **Die Hanse** [#O]
(Untertitel: „Handelsmacht im Zeichen der Kogge“)
von *Dieter Zimmerling* (1938-1999)
Econ, Düsseldorf+Wien, 1. Auflage (1976), 405 Seiten – [O/A=~15,00 €] – [ISBN 3-4301-9958-1](#)
Pawlak, Herrsching, Lizenzausgabe der 1. Auflage (1984), 405 Seiten – [O/A=~5,00 €] – [ISBN 3-8819-9142-5](#)
Gondrom, Bindlach, Lizenzausgabe der 1. Auflage (1993), 405 Seiten – [O/A=~13,00 €] – [ISBN 3-8112-1006-8](#)
– *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L]
- **Der Admiral der Hanse**
(Untertitel: „Leben und Taten Paul Benekes“)
von *Dr. Günther Meinhardt* (1925-1999)
W. Fischer-Verlag, Göttingen, 1. Auflage (1977), 134 Seiten – [O/A=~5,00 €] – [ISBN 3-4397-7805-3](#)
– *Literaturquelle:* Deutsche Nationalbibliothek
- **Wolter von Holsten**
(deutscher Untertitel: „Ein Lübecker Kaufmann in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts“)
(französischer Untertitel: „Marchand lubeckois dans la seconde moitié du 16e siècle. – Contribution u l'etude des relations commerciales entre Lübeck et les villes livoniennes“)
von *Marie-Louise Pelus (Pelus-Kaplan)* (19__)
Editions Rue d'Ulm, Paris, 1. Auflage (1981), 609 Seiten – [O/A=~35,00 €] – Französischer Text! [#K]
Böhlau, Köln+Wien, 1. dt. Auflage (1981), 607 Seiten – [O/A=~30,00 €] – Deutscher Text! – [ISBN 3-4120-3180-1](#)
– *Bemerkung:* Es handelt sich um Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte.
– *Literaturquelle:* Lübecker Stadtbibliothek [L]



Anhang 4 e.4: Verwendete und weiterführende Literatur

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

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

Sonstige Quellen 4.4: Texte zur Zeit der Hanse

• Die Hanse

(Untertitel: „Lebenswirklichkeit und Mythos“ / zur hamburger Hanse-Ausstellung von 1989 [=25.08.-26.11.1989])

- 1. Band: 688 Seiten Textband – [O/A=~24,00 €]

- 2. Band: 640 Seiten Bildband – [O/A=~24,00 €]

von Prof. Dr. Jörgen **Bracker** (1936)

Hrsg.: Museum für Hamburgische Geschichte, Hamburg, 1. Auflage (1989) – [Band 1+2=O/A=~40,00 €]

Max Schmidt-Römhild, Lübeck, 2. überarbeitete Auflage (1998), nur Textband=900 Seiten – [O/A=~28,00 €] –

[ISBN 3-7950-1219-8](#)

Max Schmidt-Römhild, Lübeck, 4. Auflage (2006), nur Textband=900 Seiten – [O/N=~34,00 €] – [ISBN 3-7950-1275-5](#)

– Bemerkung: *Textband war ursprünglich zur Hanse-Ausstellung im „Museum für Hamburgische Geschichte“ gedacht, wird jedoch inzwischen als umfassendes Handbuch für die gesamte hansische Geschichte verstanden.*

– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek [L]*

• Die Hanse – Aufstieg, Blütezeit und Niedergang der ersten europäischen Wirtschaftsgemeinschaft

(Untertitel: „Eine Kulturgeschichte von Handel und Wandel zwischen dem 13. und 17. Jahrhundert“)

von Dr. Uwe **Ziegler** (19__)

Verlag Scherz, Bern, 1. Auflage (1994), 351 Seiten – [O/A=~7,00 €] – [ISBN 3-5021-9880-2](#)

– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek [L]*

• Die Hanse [#O]

(Untertitel: „Handel, Reisen und Verkehr im Mittelalter“)

von Prof. Dr. Heinz **Stoob** (1920-1997)

Styria-Verlag, Graz+Wien+Köln, 1. Auflage (1995), 420 Seiten – [O/A=~15,00 €] – [ISBN 3-2221-2272-5](#)

Panorama-Verlag, Wiesbaden, Lizenzausgabe d. 1. Auflage (2004), 420 Seiten – [O/N=14,95 €] – [ISBN 3-9266-4228-9](#)

– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek [L]*

• Die Hanse [#O]

von Prof. Dr. Rolf **Hammel-Kiesow** (1949)

C.H. Beck Verlag, München, 1. Auflage (2000), 127 Seiten – [O/A=~16,00 €] – [ISBN 3-4064-4731-0](#)

C.H. Beck Verlag, München, 3. überarbeitete Auflage (2004), 128 Seiten – [O/A=~5,00 €] – [ISBN 3-4064-4731-7](#)

Primus-Verlag, Darmstadt, 4. überarbeitete Auflage (2009), 214 Seiten – [O/N=39,90 €] – [ISBN 3-8967-8356-1](#)

– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek [L]*

• Die Rolle der schwedischen Flotte während der Grossmachtzeit Schwedens 1561-1721

von Kerstin **Zuber** (19__)

Grin-Verlag, München, 1. Auflage (2008), 28 Seiten – [O/N=13,00 €] – [ISBN 3-6389-4714-9](#)

– Bemerkung: *Studienarbeit aus dem Jahr 2007 im Fachbereich Geschichte - Ausland, Note: 1,0; Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald. – Kommentar zu dieser interessanten Arbeit: zum Hintergrund:*

„Abstract: Der Ursprung der Grossmachtzeit Schwedens kann im Livländischen Krieg (1557-1582) gesehen werden. In dieser Zeit vergrösserte sich der schwedische Einflussbereich vor allem da-durch, dass sich 1561 das Gebiet um Reval (Estland) Schweden unterstellte. Bis 1582 erhielt das schwedische Reich darüber hinaus das restliche Estland sowie die Stadt Narva (Polen), welche eine der wichtigsten Hafen- und Handelsstädte im baltischen Raum darstellte. Fortan war Schweden in der Lage viele Handelsrouten nach Russland zu kontrollieren. Diese Kontrolle wurde jedoch stark durch die geographischen Gegebenheiten der baltischen See begrenzt. Das dominium maris baltici zeichnet sich durch viele enge Seewege, seichtes Wasser und viele, oft sehr kleine Inseln aus, von denen viele strategisch wichtig sind. Eine schlagkräftige Flotte war daher die einzige Möglichkeit für Schweden, eroberte Gebiete auch weiterhin kontrollieren und ausweiten zu können. So ist es auch nicht verwunderlich, dass vor 1560 die schwedische Flotte eher klein war und gerade einmal 40 Schiffe (1555) zählte. Nach 1560 wuchs sie jedoch rapide an - und das sogar auch während des Krieges mit Dänemark und Lübeck (1563-1570) - und wurde schliesslich zur grössten Flotte der Welt. Da die Flotte eine so herausragende Rolle in der schwedischen Grossmachtzeit einnimmt, soll diese im Folgenden näher untersucht werden. Neben den Aufgaben, die der Flotte zugedacht waren, werden auch die besonderen Erfordernisse an den damaligen Schiffbau, die aus den geographischen Gegebenheiten resultierten, einen Teil dieser Arbeit darstellen. Ausserdem soll der Wandel der Flotte, der sich von 1561 bis zum Frieden von Nystad 1721 vollzog, nachgezeichnet und untersucht werden. Um dieses bewerkstelligen zu können, werden deswegen zunächst die politische Situation Schwedens und die Gründe für die Aufstellung einer grossen Flotte erörtert.“

– Literaturquelle

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

**Anhang 4 f.2: Verwendete und weiterführende Literatur**

(Preise: von 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 –

Sonstige Quellen 5.2: Texte zur Hansestadt Lübeck**• „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“) (~1280=?-1349=?)

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

– **Bemerkung:** Die sogenannte „Rufus-Chronik“ soll auf eine nicht erhaltene lateinische Fassung der Chronik des 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>>>>>>>>>> siehe auch unter **Rode** (es handelt wahrscheinlich um die gleiche Chronik)**• Chronicon episcoporum Lubecensium**von **Albert II. von Krummendiek** (auch: „Krummediek“, „Crummerdyck“ 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 (Theodericus) Brandes** (14__-1500)

__, __, __. 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: „Dennmärckische, 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 €]

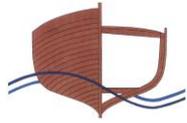
- 5. Band: _____ Seiten (150_) – [O/A=~-__,00 €]

- 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 Eppendorff**) verteütscht“) – [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**• Chronica der vornehmlichsten 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 €]



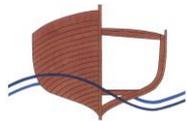
Anhang 4 f.3: Verwendete und weiterführende Literatur

(Preise: von 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 –

Sonstige Quellen 5.3: Texte zur Hansestadt Lübeck

- **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 Hende/ so sich in der Kayserlichen ReichsStadt Lubeck/ von zeit ihrer ersten erbawung zugetragen : Wer jederzeit dero Bürgermeister/ und Bischoffe gewesen [et]c / Auf das kürzest/ 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“) (1494-1561)
__, __, 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 gewesen 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 Handelen 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“, „Reimar“ 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 Dr. Johann Peter Willebrand für seine Chronik „Hansische Chronick aus beglaubten Nachrichten zusammengetragen“ (Lübeck, 1748) übernommen worden.
– **Literaturquelle:** Archiv der Hansestadt Lübeck
- **Gründliche Nachricht von der Kayserlichen, Freyen und des H.(eiligen) Römis.(chen) Reichs Stadt Lübeck**
(Untertitel: „Welche denen Einheimischen und Fremden, aus unverwerfflichen 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.



Anhang 4 f.4: Verwendete und weiterführende Literatur

(Preise: von 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 –

Sonstige Quellen 5.4: Texte zur Hansestadt Lübeck

• 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 vergleicht.“)

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 €]

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 €]

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

– **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.

• 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.



Dritte, hier vermehrte und umgeschickte Ausgabe auf Kosten des Herausgebers.

Lübeck, 1787.
gedruckt von Georg Christian Green,
G. Buchh. Buchh. Rath's Buchhändler.

Titelblatt des Buches von
Johann Jacob von Melle [B-97]



Anhang 4 f.5: Verwendete und weiterführende Literatur

(Preise: von 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 –

Sonstige Quellen 5.5: Texte zur Hansestadt Lübeck

- **Topographie und Statistik von Lübeck und dem mit Hamburg gemeinschaftlichen Amte Bergedorf** [#K]
von (Daniel) Heinrich Ludwig **Behrens** (1787-1839) + Major **Carl Georg Behrens** (1792-1879) = 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 Landgebiete 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)
Fränckel Verlag, Oldenburg i.H., 1. Auflage (1841) – [Band 1+2=O/A=~90,00 €]
Fränckel 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.
- **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.



Anhang 4 f.6: Verwendete und weiterführende Literatur

(Preise: von 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 –

Sonstige Quellen 5.6: Texte zur Hansestadt Lübeck

- **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 angehenden 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](#)
 - **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]*
- **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]*



Anhang 4 f.7: Verwendete und weiterführende Literatur

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

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

Sonstige Quellen 5.7: Texte zur Hansestadt Lübeck

- **Rat und Bürgerschaft in Lübeck 1598-1669**
von Dr. Jürgen **Asch** (1931-2007)
Hrsg.: Archiv der Hansestadt Lübeck = „Veröffentlichung zur Geschichte der Hansestadt Lübeck“, Band 17
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** (1889-1963)
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** (1935-2010)
Verlag der Lübecker Nachrichten, Lübeck, 1. Auflage (1993), 118 Seiten – [O/A=~16,00 €]
– Literaturquelle: *Lübecker Stadtbibliothek* [L]
- **Die Schiffwerft 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)*



Anhang 4 f.8: Verwendete und weiterführende Literatur

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

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

Sonstige Quellen 5.8: Texte zur Hansestadt Lübeck

- **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 10:

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 11:

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 12:

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 5 a.1: Bisher gefundene bildhafte Darstellungen an originalen Fundstellen

– [#] hinter z.B. dem Titel = im Original, in Kopie oder als Photo in der Bibliothek oder im Archiv von *Bernd Klabunde* vorhanden –

Gemälde/Bilder/Zeichnungen

- 1) **Gemälde [#Ph]**
in: __
– __
Herstellungsjahr: **15__**
– *Bemerkung:* *Gemälde=Text: „In Lubeck Erbaut 1566 Renovatum 1608, & 1621 & 1632“.*
– *Bemerkung:* *Gemälde=Die ADLER VON LÜBECK von der Backbordseite her gesehen.*
- 2a) **Gemälde [#Ph]**
in: „Schiffergesellschaft zu Lübeck“ (Bruderschaft / Restaurant)
– Breite Strasse 2, D-23552 Lübeck, Tel: 0451 / 76 770 + / 76 776, Fax: / 73 279
www.schiffergesellschaft.de restaurant@schiffergesellschaft.de
Herstellungsjahr: **16__**
– *Bemerkung:* *Gemälde1=Text: „In Lübeck Erbaut 1566 Renovatum 1708 & 1821 & 1901“.*
– *Bemerkung:* *Gemälde1=Die ADLER VON LÜBECK von der Backbordseite her gesehen.*
- 2b) **Gemälde**
in: „Schiffergesellschaft zu Lübeck“ (Bruderschaft / Restaurant)
– Breite Strasse 2, D-23552 Lübeck, Tel: 0451 / 76 770 + / 76 776, Fax: / 73 279
www.schiffergesellschaft.de restaurant@schiffergesellschaft.de
Herstellungsjahr: __
– *Bemerkung:* *Gemälde2=__*
- 3a) **Gemälde [#Ph]**
in: „Schiffergesellschaft zu Lübeck“ (Bruderschaft / Restaurant)
– Breite Strasse 2, D-23552 Lübeck, Tel: 0451 / 76 770 + / 76 776, Fax: / 73 279
www.schiffergesellschaft.de restaurant@schiffergesellschaft.de
Herstellungsjahr: **17.Jhd.**
– *Bemerkung:* *Öl-Gemälde auf Kupferblech über dem Haupteingang
Restaurierung des Gemäldes (etwa 1976) durch Josef Andrey Wiezorek.*
www.josef-andrey-wieczorek.de info@josef-andrey-wieczorek.de
– *Bemerkung:* *Gemälde=Die ADLER VON LÜBECK von der Steuerbordseite her gesehen.*
- 3b) **Gemälde [#Ph]**
in: „Schiffergesellschaft zu Lübeck“ (Bruderschaft)
– Engelsgrube 1, D-23552 Lübeck, Tel: 0451 / 72 345, Fax: / 72 345
www.schiffergesellschaft.de vorstand@schiffergesellschaft.de
Herstellungsjahr: **etwa 1976**
– *Bemerkung:* *Kopie des Öl-Gemäldes von 3a) auf Kupferblech. Diese Kopie befindet sich im Besitz der „Schiffers-
gesellschaft zu Lübeck“. Herstellung der Kopie durch Josef Andrey Wiezorek*
www.josef-andrey-wieczorek.de info@josef-andrey-wieczorek.de
– *Bemerkung:* *Gemälde=Die ADLER VON LÜBECK von der Steuerbordseite her gesehen.*
- 4) **Zeichnung/Illustration [#K]**
von Uwe Jarchow (1940)
– Am Feldrain 14, D-23611 Bad Schwartau, Tel: 0451 / 29 65 942, Fax: / 29 65 944
www.uwejarchow.de info@uwe-jarchow.de
Herstellungsjahr: **etwa 1970**
– *Bemerkung:* *Es handelt sich um eine Ansicht der ADLER VON LÜBECK=backbord achtern ablaufend.
(Ist die von Uwe Jarchow gemalte ADLER VON LÜBECK auch – wie andere von ihm - auf einem
Sammelteller verewigt?)*
- 5) **Gemälde [#K]**
von Günther Todt (1928-2009) / wohnte zuletzt in Hamburg
auch über: www.atelier-zippel.de
Herstellungsjahr: **etwa 1975**
– *Bemerkung:* *Gemälde=Die ADLER VON LÜBECK, auf See von der Steuerbordseite her gesehen.*
- 6) **Gemälde [#K]**
von Bernd Anders (1955)
– Tolstoi-Strasse 11, D-17491 Greifswald, Tel: 03834 / 82 06 21, Fax: / __
www.b-anders.de bernd.anders@freenet.de
Herstellungsjahr: **1988/89**
– *Bemerkung:* *Gemälde1=Die ADLER VON LÜBECK, von der Steuerbordseite her gesehen ihre Fahrt beendend oder
diese aufnehmend.*



Anhang 5 a.2: Bisher gefundene bildhafte Darstellungen an originalen Fundstellen

– [#] hinter z.B. dem Titel = im Original, in Kopie oder als Photo in der Bibliothek oder im Archiv von *Bernd Klabunde* vorhanden –

Gemälde/Bilder/Zeichnungen

- 7) **Gemälde [#K]**
von *Olaf Rahardt* (1965)
– Marktstrasse 1, D-07407 Rudolstadt/Thüringen, Tel: 03672 / 41 16 82, Fax: / 48 08 33
Mobil: 0162 / 18 88 49 47
www.marinemaler-olaf-rahardt.de [marinemaler-olaf-rahardt\[at\]t-online.de](mailto:marinemaler-olaf-rahardt[at]t-online.de)
Herstellungsjahr: **2004**
– *Bemerkung:* *Gemälde1=Die ADLER VON LÜBECK =aufkommend und in Verbindung mit zwei anderen Hanse-Schiffen.*
- 8) **Gemälde [#K]**
von *Olaf Rahardt* (1965)
– Marktstrasse 1, D-07407 Rudolstadt/Thüringen, Tel: 03672 / 41 16 82, Fax: / 48 08 33
Mobil: 0162 / 18 88 49 47
www.marinemaler-olaf-rahardt.de [marinemaler-olaf-rahardt\[at\]t-online.de](mailto:marinemaler-olaf-rahardt[at]t-online.de)
Herstellungsjahr: **2007**
– *Bemerkung:* *Gemälde2=Die ADLER VON LÜBECK =aufkommend mit Deutschlandflagge vor der Wallhalbinsel in Lübeck, Steuerbord eine Breitseite feuernd (während der boot 2007/Düsseldorf auf dem Stand des inzwischen ehemaligen FVDMW e.V. begonnen).*
- 9) **Gemälde [#K]**
von *Olaf Rahardt* (1965)
– Marktstrasse 1, D-07407 Rudolstadt/Thüringen, Tel: 03672 / 41 16 82, Fax: / 48 08 33
Mobil: 0162 / 18 88 49 47
www.marinemaler-olaf-rahardt.de [marinemaler-olaf-rahardt\[at\]t-online.de](mailto:marinemaler-olaf-rahardt[at]t-online.de)
Herstellungsjahr: **2008**
– *Bemerkung:* *Gemälde3=Die ADLER VON LÜBECK auf See von der Steuerbordseite her gesehen (während der boot 2008/Düsseldorf auf dem Stand des inzwischen ehemaligen FVDMW e.V. begonnen).*
- 10) **Gemälde [#O]**
von *Edgar Landherr* (1945)
– Goethe-Strasse 27, D-67122 Altrip, Tel: 06236 / 39 80 70, Fax: / ____
Mobil: 0179 / 75 33 554
www.landherr.de [edgar\[at\]landherr.com](mailto:edgar[at]landherr.com)
Herstellungsjahr: **2009**
– *Bemerkung:* *Darstellung der Heckpartie der Adler von Lübeck (während der boot 2009/Düsseldorf auf dem Stand des inzwischen ehemaligen FVDMW e.V. entstanden).*
- 11) **Gemälde [#K]**
von *Olaf Rahardt* (1965)
– Marktstrasse 1, D-07407 Rudolstadt/Thüringen, Tel: 03672 / 41 16 82, Fax: / 48 08 33
Mobil: 0162 / 18 88 49 47
www.marinemaler-olaf-rahardt.de [marinemaler-olaf-rahardt\[at\]t-online.de](mailto:marinemaler-olaf-rahardt[at]t-online.de)
Herstellungsjahr: **2010**
– *Bemerkung:* *Gemälde4=Die ADLER VON LÜBECK auf See aufkommend von der Backbordseite her gesehen (während der boot 2010/Düsseldorf auf dem Stand des inzwischen ehemaligen FVDMW e.V. begonnen).*

weitere Darstellungen:

- A) **Relief-Darstellung [#Ph]**
von >unbekannt<
Herstellungsjahr: ____
– *Bemerkung:* *Hinter dem Rathaus im Durchgang zu einem Café im Boden eingelassene Steinplatte. Inschrift: „ADLER VON LÜBECK 1566-1581“.*
- B) **Altar**
von >unbekannt<
Herstellungsjahr: ____
– *Bemerkung:* *In einem Altarflügel im „St.-Annen-Museum“ in Lübeck soll sich ein Abbild der ADLER VON LÜBECK befinden (auch in anderen Kirchen=Abbildungen?).*

Anmerkung 13:

Es sind ausserdem weitere Bilder in verschiedener Darstellungsform aus neuerer Zeit bekannt, bei denen jedoch die jeweiligen Maler noch unbekannt sind.



Anhang 5 b.1: Bisher gefundene bildhafte Darstellungen an originalen Fundstellen

– [#] hinter z.B. dem Titel = im Original, in Kopie oder als Photo in der Bibliothek oder im Archiv von Bernd Klabunde vorhanden –

Modellbaupläne / Modellbaukästen

1) Bauplan für den ADLER VON LÜBECK

von Karl **Reinhardt** (1886=?-1958=?)

____, ____, 1. Auflage (1936/38) – [O/A=~____,00 €]

– __ Baupläne für 1:____-Nachbau (Länge: ____ m / Breite: ____ m / Höhe: ____ m) + __ Seiten Bauanleitung

– Bemerkung: Erstmalige Herstellung von realistischen Bauplänen zur ADLER VON LÜBECK nach umfassenden Recherchen durch Karl **Reinhardt**.

– Bemerkung: Diese Baupläne von Karl **Reinhardt** sind bisher nicht gefunden worden, sind aber von ihm angefertigt worden sein, da er auch ein Modell angefertigt hat.

2) Bauplan für den ADLER VON LÜBECK [#K]

von >unbekannt<

Verlag für Modellzeichnungen, ____, 1. Auflage (zwischen 1939 und 1945) – Blatt 30 – [O/A=~____,00 €]

in der Planserie: „Der kleine Baumeister“ („Vorlagen für Bastler und Modellbauer“ mit der Schutzmarke „FJ“)

– 2 grosse Baupläne für 1:100-Nachbau (Länge: ____ m / Breite: ____ m / Höhe: ____ m)

+ 2 Seiten Bauanleitung (auf rötlichem Papier)

+ zusätzlich zu bestellender **Baukasten** (zwischen 1939 und 1945) – [O/A=~____,00 €]

– Bemerkung: **Allererster** Baukasten zum Modellbau der ADLER VON LÜBECK.

– Bemerkung: Das Titelbild der Planunterlagen zeigt die Spitze der Galion mit einer krokodilähnliche Figur verziert und nicht mit einem Wappen und zwei Engeln, wie üblicherweise dargestellt (Photos derartiger Nachbauten liegen vor). Ebenfalls wirkt der Bau, von dem sogar das Schiffahrtsmuseum in Rostock ein grösseres Exemplar präsentiert, (oder von der Linstädt'schen Vorlage?) unwirklich gedungen und mit unproportional hohen Aufbauten. Diese Bauanleitungen wurden für das Herstellen eines einfachen Modelles der ADLER VON LÜBECK konzipiert und ist nicht mit den späteren Unterlagen der Firma Graupner vergleichbar. Auf dem 1. Plan ist zu lesen: „zu diesem Plan liefert der Verlag auf Bestellung die dazugehörige Werkstoffpackung bestehend aus dem vorgezeichneten astreinen Holz als Zubehör“ (auf der Bauanleitung beschrieben). Die ADLER VON LÜBECK wird im Text als „Kraweel“ bezeichnet, was sie wohl von ihrer Bauart her ist, aber nicht als Schiffstyp, wie man normalerweise ein Schiff bezeichnet. – Bisher sind noch keine weiteren Informationen über diesen sehr frühen Bauplan in Erfahrung zu bringen gewesen (der ehemalige Verlag bot u.a. als „Blatt 12“ auch Pläne für das Segelschulschiff HORST WESSEL der NS-Zeit an; u.U. bei „Werkstätten für Modellbau-Material“?).

– Bemerkung: Existenz der Planserie: 19__-19__



ca. 65 Jahre altes „Krokodil“-Modell [B-98]

3) Bauplan für den ADLER VON LÜBECK [#O]

von Franz **Linstädt** (____-____)

Dr. M. Matthiesen & Co., Berlin, 1. Auflage (zwischen 1939 und 1945) – Reihe 1: Das historische Schiff,

Bauplan 2 „Der Adler“ – [O/A=~10,00 €]

in der Planserie: „Das Schiffsmodell“ – „Der Adler - Lübisches Admiralsschiff um 1566“

– 4 grosse Baupläne für 1:90-Nachbau (Länge: 0,84 m / Breite: 0,635 m / Höhe: 0,40 m)

+ 20 Seiten Bauanleitung

– Bemerkung: Dieser Bauplan wurde „Genehmigt von der Lehrwerkstatt der Kriegsmarine für Schiffsmodellbau“. Der Bauplan 1 beinhaltet das „Wikingerschiff von Gokstad 900 n Ztr. von Franz Linstädt“. Ausserdem gab es noch die Modellbaureihe „Vorstufe“; Reihe 1: „Die Segelyacht“; Reihe 3: „Das Kriegsschiff“ und die Reihe „Das Flugmodell“.

– Bemerkung: Es handelt sich dabei um Zeichnungen, beiden denen die ADLER VON LÜBECK sehr gedungen wirkt und die Galion mit einem krokodilähnliche Figur verziert ist und nicht mit einem Wappen und zwei Engeln, wie üblicherweise dargestellt. In vielen Punkten gibt es keine Übereinstimmung mit der intensiv von Karl **Reinhardt** recherchierten Darstellung.

– Bemerkung: Es stellt sich hier die Frage, ob nun die Zeichnungen aus der Planserie „Das Schiffsmodell“ oder die aus der Planserien „Der kleine Baumeister“ zuerst auf den Markt gekommen sind.

– Bemerkung: Existenz dieser Planserie: 19__-19__



Anhang 5 b.2: Bisher gefundene bildhafte Darstellungen an originalen Fundstellen

– [#] hinter z.B. dem Titel = im Original, in Kopie oder als Photo in der Bibliothek oder im Archiv von *Bernd Klabunde* vorhanden –

Modellbaupläne / Modellbaukästen

- 4) **Bauplan für den ADLER VON LÜBECK** [#K]
von Artur **Jung** (19__)
Graupner GmbH & Co. KG (ab etwa 1953) – [O/A=~ __,00 €]
im Baukasten: nur in Verbindung mit dem Baukasten Nr. 2402
– 1 Bauplan für 1:180-Nachbau (Länge: __ m / Breite: __ m / Höhe: __ m)
+ Bauanleitung in Englisch+Deutsch + Informationen zur ADLER VON LÜBECK
– **Bemerkung:** Erster Baukasten der Firma Graupner zum Modellbau der ADLER VON LÜBECK.
– **Bemerkung:** Graupner GmbH & Co. KG – Johannes Graupner
Auf der Hahnweide, D-73230 Kirchheim/Teck, Tel: 07021 / 722-0
www.graupner.com [info\[at\]graupner.de](mailto:info[at]graupner.de)
- 5) **Bauplan für den ADLER VON LÜBECK** [#O]
von Fritz **Gabriel** (____)
Wort und Bild Verlagsgesellschaft mbH, Erwin Jaeger, Darmstadt, 1. Auflage (1956) – [O/A=~ __,00 €]
in der Planserie: „Schiffbaukundliche Modellreihe Nr. 2“ – „ADLER VON LÜBECK – Anno Domini 1566“
(Hrsg.: Neuwerk-Bastlerzentrale GmbH, Frankfurt/Main)
– 3 Baupläne für 1:200-Nachbau (Länge: __ m / Breite: __ m / Höhe: __ m)
+ Bauanleitung (2 Seiten)
– **Bemerkung:** *Der ehemalige Verlag in der Ingelheimer Str. 13 in Darmstadt, stellte etwa 1959 - 1971 derartige Baupläne her; z.B.: Nr.3=„Leichter Kreuzer NÜRNBERG“, 1:200 / Nr.6=„Schlachtschiff BISMARCK“, 1:200 / Nr. 13= „Frachter CAP BLANCO“ (Hamburg-Süd), 1:100 / Nr.14=„Segelschiff PAMIR“, 1:100. Ausserdem wurden verschiedene nicht-maritime fachliche Bücher verlegt.*
– **Bemerkung:** *Existenz der Schiffbaukundliche Modellreihe: 19__-19__*
- 6) **Bauzeichnungen** [#O]
von Karl-Heinz **Marquardt** (1927-2019)
Graupner GmbH & Co. KG, Kirchheim/Teck, 1. Auflage (ab etwa 1965) – [mit Baukasten O/A=~50,00-100,00 €]
im Baukasten: nur in Verbindung mit dem Baukasten Nr. 2111
– 4 grosse Baupläne für 1:90-Nachbau (Länge: __ m / Breite: __ m / Höhe: __ m)
+ Bauanleitung (35 Seiten) + Informationen zur ADLER VON LÜBECK
+ Beschlagnahme Nr. 463 (musste extra bestellt werden) – [O/A=~50,00 €]
– **Bemerkung:** Graupner GmbH & Co. KG – Johannes Graupner
Auf der Hahnweide, D-73230 Kirchheim/Teck, Tel: 07021 / 722-0
www.graupner.com [info\[at\]graupner.de](mailto:info[at]graupner.de)
– **Bemerkung:** *Die Firma hat nach telefonischer Aussage keine Unterlagen (Pläne) mehr über ihre eigenen alten Bausätze!*
– **Bemerkung:** *Die Zeichnungen von Karl-Heinz Marquardt basieren ausschliesslich auf den Recherchen von Karl Reinhardt aus der „Die Seekiste“ des Jahres 1943, Heft 12.*
– **Bemerkung:** *Karl-Heinz Marquardt lebt seit 1966 in Australien: Tel: 0061 / 03 / 97 28-36 94*
[marquardtmarine\[at\]digisurf.net.au](http://marquardtmarine[at]digisurf.net.au)
- 7) **Bauplan für den ADLER VON LÜBECK** [#K]
von Karl-Heinz **Nold** (19__--2000)
Fachbuchhandlung Schmidt, München (www.christian-schmidt.de) (etwa 1974), __ Seiten – [O/A=~ __,00 €]
in der Planserie: Katalog mit rund 20 Modellbauplänen
– 8 Zeichnungen für 1:100-Nachbau (Länge: __ m / Breite: __ m / Höhe: __ m)
+ Titelblatt
– **Bemerkung:** *Karl-Heinz Nold war Mitglied im 1964 gegründeten „Arbeitskreis Historischer Schiffbau e.V.“ (www.arbeitskreis-historischer-schiffbau.de) und hat den Katalog nach Vorlagen älterer Baupläne herausgebracht (zum Bauplan ist zur ADLER VON LÜBECK zu lesen: „nach Dipl.-Ing. Karl Reinhardt“*
- 8) **Bauplan für den ADLER VON LÜBECK** [#O]
von Detlev **Lexow** (1930-2006) / wohnte zuletzt in Bergholz-Rehbrücke
in der Planserie: Modellbau-Zeitschrift „Modellbau-heute“ (mbh), 1. Auflage, Heft 7 – „mbh-miniplan 67“
Militärverlag der DDR, Berlin, (Februar 1984), 36 Seiten – [O/A=~10,00 €] – [ISSN 0323-312-X](http://ISSN.0323-312-X)
– 4 Seiten Baupläne (Seite 16-19) für 1:500-Nachbau (Länge: __ m / Breite: __ m / Höhe: __ m)
+ Artikel zum Modellbau
– **Bemerkung:** *Die Zeichnungen zum Nachbau basieren auf den Recherchen von Karl Reinhardt in der Zeitschrift „Die Seekiste“ der Jahre 1943 und 1944.*
– **Bemerkung:** *Existenz der Zeitschrift und damit der „mbh-minipläne“: 1970-1989*



Anhang 5 c.1: Gefundene bildhafte Darstellungen an originalen Fundstellen

– [#] hinter z.B. dem Titel = im Original, in Kopie oder als Photo in der Bibliothek oder im Archiv von *Bernd Klabunde* vorhanden –

Vorhandene Modelle (sofern diese nicht aus dem Graupner-Baukasten entstanden sind)

(So gut wie alle nachfolgenden Modelle basieren auf den 1938er Plänen von Karl Reinhardt und sind dementsprechend zu datieren.
– Diese Aufstellung ist noch nicht vollständig, es wird aber nach weiteren ANDEREN Modellen gesucht!)

1a) Modell 1 [#Ph]

in: Ratskeller zu Lübeck
– Markt 13, D-23552 Lübeck, Tel: 0451 / 72 044, Fax: / 72 052
www.ratskeller-zu-luebeck.de [info\[at\]ratskeller-zu-luebeck.de](mailto:info[at]ratskeller-zu-luebeck.de)
Massstab: 1:___ (grösser als 1:90) (Länge: __, __ m / Breite: __, __ m / Höhe: __, __ m)
Modellbauer: ___ (___-___)
Herstellungsjahr: 19__
– *Bemerkung:* Es handelt sich um das vordere Modell in einem Raum des Restaurants.

1b) Modell 2 [#Ph]

in: Ratskeller zu Lübeck
– Markt 13, D-23552 Lübeck, Tel: 0451 / 72 044, Fax: / 72 052
www.ratskeller-zu-luebeck.de [info\[at\]ratskeller-zu-luebeck.de](mailto:info[at]ratskeller-zu-luebeck.de)
Massstab: 1:___ (grösser als 1:90) (Länge: __, __ m / Breite: __, __ m / Höhe: __, __ m)
Modellbauer: ___ (___-___)
Herstellungsjahr: 19__
– *Bemerkung:* Es handelt sich um das hintere Modell in einem Raum des Restaurants.

2) Modell [#Ph]

in: Holstentor zu Lübeck (St. Annen-Museum)
– An der Obertrave 4, D-23552 Lübeck, Tel: 0451 / 70 249-0 + Tel: 0451 / 122-41 29
www.holstentor.info
Massstab: 1:40 – (Länge: 2,10 m / Höhe: 1,60 m / Höhe: __, __ m)
Modellbauer: Karl Reinhardt (1886=?-1958=?)
Herstellungsjahr: 1938
– *Bemerkung:* Es handelt sich um eine Rekonstruktion von Karl Reinhardt.
Das Modell befindet sich seit 1948 im Museum.

3) Modell [#Ph]

in: Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum Rostock, Abt. auf dem Traditionsschiff Typ „Frieden“
– Schmarl-Dorf 40, D-18106 Rostock Tel: 0381 / 12 831-364, Fax: / 12 831-366
www.schiffahrtsmuseum-rostock.de [schiffahrtsmuseum\[at\]liga2003.de](mailto:schiffahrtsmuseum[at]liga2003.de)
Massstab: 1:___ (grösser als 1:90) (Länge: __, __ m / Breite: __, __ m / Höhe: __, __ m)
Modellbauer: ___ (___-___)
Herstellungsjahr: zwischen 1939 und 1945
– *Bemerkung:* Bei diesem Modell handelt es sich um eine vergösserte Variante nach den Bauplänen aus „Der kleine Baumeister“ oder entsprechend den Zeichnungen aus „Das Schiffsmodell“.

4) Modell [#Ph]

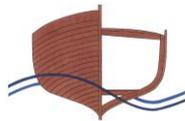
in: Hotel „Das Miramar“
– Am Westkaap 20, D-26757 Nordseebad Borkum Tel: 04922 / 91 23-0, Fax: / 91 23-83
www.miramar.de [hotel\[at\]miramar.de](mailto:hotel[at]miramar.de)
Massstab: 1:___ (grösser als 1:90) (Länge: __, __ m / Breite: __, __ m / Höhe: __, __ m)
Modellbauer: ___ (___-___)
Herstellungsjahr: vor 1958
– *Bemerkung:* Es handelt sich um ein sehr gut gesichertes Modell der ADLER VON LÜBECK, welches nach Auskunft der Inhaberin des Hotels, Frau Elisabeth Ritscher, zur Weltausstellung in Brüssel (1958) von einem Künstler aus dem Odenwald aus rund 33 kg Bernstein (brutto) geschnitzt worden ist.

5) Modell

in: >unbekannt< (in Privatbesitz)
– ____, ____ Tel: ____
Massstab: ca. 1:90 (Länge: ~0,90 m / Breite: __, __ m / Höhe: __, __ m)
Modellbauer: Alfred Schlegge (1923)
Herstellungsjahr: 1967
– *Bemerkung:* Es handelt sich um ein Modell aus Bernstein.

6) Modell [#Ph]

in: Deutsches Museum
– Museumsinsel 1, D-80533 München Tel: 089 / 21 79-1, Fax: / 21 79-324
www.deutsches-museum.de [information\[at\]deutsches-museums.de](mailto:information[at]deutsches-museums.de)
Massstab: 1:___ (grösser als 1:90) (Länge: __, __ m / Breite: __, __ m / Höhe: __, __ m)
Modellbauer: ___ (___-___)
Herstellungsjahr: 19__
– *Bemerkung:* ____



Anhang 5 c.2: Gefundene bildhafte Darstellungen an originalen Fundstellen

– [#] hinter z.B. dem Titel = im Original, in Kopie oder als Photo in der Bibliothek oder im Archiv von *Bernd Klabunde* vorhanden –

Vorhandene Modelle (sofern diese nicht aus dem Graupner-Baukasten entstanden sind)

(So gut wie alle nachfolgenden Modelle basieren auf den 1938er Plänen von Karl Reinhardt und sind dementsprechend zu datieren.
– Diese Aufstellung ist noch nicht vollständig, es wird aber nach weiteren ANDEREN Modellen gesucht!)

7) Modell [#Ph]

in: Hansa-Park

– Am Fahrenkrog 1, D-23730 Sierksdorf,

Tel: 04563 / 474-0, Fax: / 474-100

www.hansapark.de

[info\[at\]hansapark.de](mailto:info[at]hansapark.de)

Masstab: 1:___ (größer als 1:90) (Länge: ___ m / Breite: ___ m / Höhe: ___ m)

Modellbauer: ___ (___-___)

Herstellungsjahr: nach 1977

– *Bemerkung:* In diesem Freizeitpark wird dieses mehrere Meter lange und entsprechend gebaute Schiff allerdings als „Hansekogge“ bezeichnet, was die ADLER VON LÜBECK auf keinen Fall war.

8) Modell [#Ph]

in: Internationales Maritimes Museum Hamburg

– Kaispeicher B, Korea-Strasse 1 (ehemals Magdeburger Strasse),

D-20457 Hamburg,

Tel: 040 / 30 092-300, Fax: / 30 092-30 45

www.imm-hamburg.de

[info\[at\]peter-tamm-sen.de](mailto:info[at]peter-tamm-sen.de)

Masstab: 1:200 (1:250?) (Länge: ~0,25 m / Breite: ___ m / Höhe: ___ m)

Modellbauer: Alfred Schlegge (1923)

Herstellungsjahr: 1985

– *Bemerkung:* Es handelt sich um ein Modell der ADLER VON LÜBECK, welches jedoch nach Auskunft von Herrn Peter Tamm in den 1930er Jahren von dem bekannten königsberger Künstler Alfred Schlegge (Monogramm: „AS“) aus Bernstein geschnitzt worden ist. Die Takelage besteht aus Golddraht. – Das wirkliche Herstellungsjahr wurde von Alfred Schlegge gegenüber dem Förderverein im Jahre 2010 persönlich schriftlich mitgeteilt: 1985!

9) Modell [#Ph]

in: Deutsches Schifffahrtsmuseum (DSM)

– Hans-Scharoun-Platz 1, D-27568 Bremerhaven,

Tel: 0471 / 48 207-0, Fax: / 48 207-55

www.dsm.museum

[info\[at\]dsm.museum](mailto:info[at]dsm.museum)

Masstab: 1:20 (Länge: 4,50 m / Breite: 0,86 m / Höhe: 3,60 m)

Modellbauer: Eduard E. Wilke (___) (www.historical-ships.de)

Herstellungsjahr: 1986

– *Bemerkung:* Eduard Wilke hat nach eigenen Aussagen das Modell nach den Plänen von Karl Reinhardt gebaut.

10) Modell [#Ph]

in: J.G. Niederegger GmbH & Co. KG

– Zeiss-Strasse 1-7, D-23560 Lübeck,

Tel: 0451 / 53 01-0, Fax: / 53 01-111

www.niederegger.de

[info\[at\]niederegger.de](mailto:info[at]niederegger.de)

Masstab: 1:20 (Länge: ___ m / Breite: ___ m / Höhe: ___ m)

Modellbauer: ___ (___-___)

Herstellungsjahr: ca. 1990

– *Bemerkung:* Das Modell der ADLER VON LÜBECK wurde etwa 1990 in rund 350 Stunden aus Marzipan gefertigt. Das Schiff kann im „Marzipan-Salon“ in Lübeck, Breite Strasse 89 kostenfrei besichtigt werden.



Modell der ADLER VON LÜBECK im Marzipansalon der Firma J.G. Niederegger GmbH & Co. KG, Lübeck [B-99]

11) Modell

in: >unbekannt< (in Privatbesitz),

– ___, ___

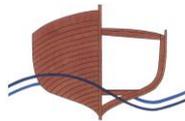
Tel: ___

Masstab: ca. 1:___ (Länge: ~0,54 m / Breite: ___ m / Höhe: ___ m)

Modellbauer: Alfred Schlegge (1923)

Herstellungsjahr: 1991

– *Bemerkung:* Es handelt sich um ein Modell aus Bernstein.



Anhang 5 c.3: Gefundene bildhafte Darstellungen an originalen Fundstellen

– [#] hinter z.B. dem Titel = im Original, in Kopie oder als Photo in der Bibliothek oder im Archiv von *Bernd Klabunde* vorhanden –

Vorhanden Modelle (sofern diese nicht aus dem Graupner-Baukasten entstanden sind)

(So gut wie alle nachfolgenden Modelle basieren auf den 1938er Plänen von Karl Reinhardt und sind dementsprechend zu datieren.
– Diese Aufstellung ist noch nicht vollständig, es wird aber nach weiteren ANDEREN Modellen gesucht!)

12) **Modell** [#Ph]

in: Schwedenspeicher-Museum

– Wasser West 39, D-21682 Stade,

Tel: 04141 / 79 733-0, Fax: / 79 733-99

www.museen-stade.de

[info\[at\]museen-stade.de](mailto:info[at]museen-stade.de)

Massstab: 1:50 (Länge: 1,78 m / Breite: 0,80 m / Höhe: 1,60 m)

Modellbauer: Wolfgang P. Greihs (1945) (www.tip-funktionsmodellbau.de)

Herstellungsjahr: **2011**

– *Bemerkung:* Dieses Gross-Modell wurde von einem Mitglied des FVDMW e.V. im Auftrag für eine Ausstellung zur Wiedereröffnung des „Schwedenspeichers“ am 29.Mai 2011 gebaut und berücksichtigt den letzten Wissensstand zu dieser Galeone (vor den diesbezüglichen offiziellen Recherchen durch Historiker der DMW)!

Anmerkung 14

Diese Aufstellung ist noch nicht vollständig, denn es existieren noch einige weitere grosse und anders dargestellte Modelle! – Nach weiteren Modellen der *ADLER VON LÜBECK*, bei denen es sich NICHT um den *Graupner*-Baukasten handelt, wird demzufolge laufend gesucht (Standort, Photos usw.). Meldungen bitte an den Autor. Danke.

Anmerkung 15:

Bei dem in der St. Petri-Kirche in Landkirchen auf Fehmarn vorhandenen Schiffsmodell, als „Lübecker Adler“ bezeichnet, handelt es sich definitiv **NICHT** um die *ADLER VON LÜBECK*, wie manchmal behauptet wird!



Anhang 5 d.1: Sonstige gefundene bildhafte Darstellungen an originalen Fundstellen

– [#] hinter z.B. dem Titel = im Original, in Kopie oder als Photo in der Bibliothek oder im Archiv von *Bernd Klabunde* vorhanden –

Fliese

- 1) **Schabbelhaus** (Restaurant) [#Ph]
– Meng-Strasse 48-52, D-23552 Lübeck, Tel: 0451 / 72 011, Fax: / 75 051
www.schabbelhaus.de [info\[at\]schabbelhaus.de](mailto:info[at]schabbelhaus.de)
Herstellungsjahr: **1990**
– *Bemerkung:* Der Künstler Alfred Evers lebte von 1912 bis 1995
Auf der Fliese („Blaugrundkachel“) ist die ADLER VON LÜBECK mit seiner Backbordseite zu sehen.

- 2) **unbekannt** [#O]
–
Herstellungsjahr: **19__/20__**
– *Bemerkung:* Es soll sich um eine Fliese handeln, welche von einem italienischen Hersteller stammt, und zeigt die ADLER VON LÜBECK von der Backbordseite ablaufend.



Fliese eines noch
unbekannten Herstellers [B-100]

Briefmarken

- 1) **Nord-Korea** [#O]
–
www.seemotive.de
Ausgabe: „Schiffe“ als Kleinbogen, 4 Marken
Auflage: ____ Stück
Ausgabetag/-jahr: 30.05.1983
– *Bemerkung:* Es handelt sich nach Michel um die Nr. 2363-2365; Block: 144
(ADLER VON LÜBECK genau: Nr. 2365=Wert: „50 Chon“).
– *Bemerkung:* *Inschrift: „ADLER VON LÜBECK“. – Die beiden anderen Werte sind: 20 Chon=BUNTE KUH und 35 Chon=GREAT HARRY. – Die ADLER VON LÜBECK ist von hinten zu sehen=ablaufend. – Als Vorlage diente das Bild der ADLER VON LÜBECK aus dem Sammelalbum der Firma „Garbáty-Zigarettenfabrik“, Berlin, von 1933 (siehe unter „Werbung“).*
- 2) **Deutschland**
– Deutsche Post, Charles-de-Gaulle-Str. 20, D-53113 Bonn Tel: 0228 / 18 20
www.post-individuell.de [impresum.brief\[at\]deutschepost.de](mailto:impresum.brief[at]deutschepost.de)
Ausgabe: ADLER VON LÜBECK auf einer individuell gestalteten Briefmarke
Auflage: ____ Stück
Ausgabetag/-jahr: seit 01.02.2008 für „Plusbriefe“; seit 2009 allgemein möglich
– *Bemerkung:* Diese individuell gestalteten Briefmarken können von privater Seite nach eigenem Wunsch mit einem Bild (und ggf. Text) versehen werden. Weitere Informationen dazu sind bei der „Deutschen Post“ erhältlich. – Das abgebildete Bild der ADLER VON LÜBECK stammt von dem bekannten deutsche Marinemaler Olaf Rahardt.

Münzen und Medaillen

- 1) **Medaille / __** [#Ph]
– >unbekannt< Tel: ____, Fax: / ____
Ausgabe: 24,0 g, __/1000 Silber, __; Durchmesser: 40 mm
Wertangabe: ./.
Auflage: ____ Stück
Ausgabetag/-jahr: __. __. 1977
– *Bemerkung:* *Inschrift der einen Seite: „ADLER VON LÜBECK“. – Die Gedenkmedaille wurde anlässlich des 500-jährigen Bestehens des Holstentores in Lübeck hergestellt (1477-1977) und zeigt auf der einen Seite das Holstentor und auf der Rückseite die ADLER VON LÜBECK von ihrer Backbordseite.*
- 2) **Medaille / Bayerisches Münzkontor** (Göde) [#Ph]
– HMK GmbH, Am Herrbach 5, D-63857 Waldaschaff, Tel: 06095 / 950-0, Fax: / 950-279
www.muenzkontor.de [kundenbetreuung\[at\]muenzkontor.de](mailto:kundenbetreuung[at]muenzkontor.de)
Ausgabe: 19,8 g, 999/1000 Silber, pp (polierte Platte); Durchmesser: 40 mm
Wertangabe: ./.
Auflage: 3.333 Stück
Ausgabetag/-jahr: __. __. 1992
– *Bemerkung:* *Inschrift der einen Seite: „ADLER VON LÜBECK“. – Das nicht eindeutig als ADLER VON LÜBECK erkennbare Schiff (aber so benannt) ist von vorne Steuerbord zu sehen=aufkommend (auf der Rückseite ein Steuermann). – Diese Medaille ist Bestandteil einer Reihe von 12 Medaillen unter dem Motto „Eroberung der Weltmeere“.*



Anhang 5 d.2: Gefundene bildhafte Darstellungen an originalen Fundstellen

– [#] hinter z.B. dem Titel = im Original, in Kopie oder als Photo in der Bibliothek oder im Archiv von *Bernd Klabunde* vorhanden –

Münzen und Medaillen

3) Münze / Republik Togo (Republique Togolaise) [#O]

—
Ausgabe: 15,0 g, 999/1000 Silber, pp (polierte Platte); Durchmesser: 35 mm
Wertangabe: 1.000 Fr.
Auflage: 5.000 Stück
Ausgabetag/-jahr: __. __. **2001**
– *Bemerkung:* *Inschrift der einen Seite: „ADLER VON LÜBECK“. – Die Galeone ist von vorne Backbord zu sehen=aufkommend. – Rückseite: u.a. Wappen der Republik Togo.*

4) Münze / Republik Elfenbeinküste (Republique de Cote D'Ivoire) [#O]

—
Ausgabe: 1 g, 999/1000 Gold, pp (polierte Platte); Durchmesser: 13,92 mm
Wertangabe: 1.500 Fr.
Auflage: 15.000 Stück
Ausgabetag/-jahr: __. __. **2009**
– *Bemerkung:* *Inschrift der einen Seite: „ADLER VON LÜBECK“. – Die ADLER VON LÜBECK ist von vorne Backbord zu sehen=aufkommend. – Rückseite: u.a. Wappen der Republik Elfenbeinküste.*

In der Werbung

1) „Garbáty-Zigarettenfabrik“ [#Ph]

Herstellungsjahr: **1933**
– *Bemerkung:* *In dem Sammelalbum dieser bekannten ehemals in Berlin ansässigen Zigarettenfabrik ist als Bild Nr. 9 (von 252) die ADLER VON LÜBECK mit rückseitiger Beschreibung enthalten. Der Name „Saba“-Sammelalbum rührt daher, dass eine der Zigarettenmarken „Königin von Saba“ hiess. – Über die Firma Garbáty sind unter [Wikipedia](#) weitere Informationen zu finden.*

2) „Arnold André GmbH & Co. KG“ [#Ph]

– Moltke-Strasse 10-18, D-32257 Bünde
Herstellungsjahr: etwa **1976**
– *Bemerkung:* *Die Firma hatte von etwa 1976 bis etwa Mitte 2007 als Signet/Logo auf ihren Packungen für Zigarren und Zigarillos und auch auf ihren Werbemitteln ein Segelschiff, wobei der bisher unbekannte Künstler die ADLER VON LÜBECK als Vorlage genommen hatte. Der derzeitigen Firmenleitung war dieser Umstand bis 2008 nicht bekannt. – Die ADLER VON LÜBECK von hinten zu sehen=ablaufend.*

Tel: 05223 / 163-0, Fax: / 163-252
www.arnold-andre.de
[info\[at\]arnold-andre.de](mailto:info[at]arnold-andre.de)



Anhang 5 e.1: Gefundene bildhafte Darstellungen an originalen Fundstellen

– [#] hinter z.B. dem Titel = im Original, in Kopie oder als Photo in der Bibliothek oder im Archiv von *Bernd Klabunde* vorhanden –

Sonstige Gegenstände

1) **Pokal von 1579** („Engelbrecht-Becher“) [#Ph]

in: St.-Annen-Museum (Museum für Kunst und Kulturgeschichte der Hansestadt Lübeck)

– St. Annen-Strasse 15, D-23552 Lübeck

Tel: 0451 / 12 24 137, Fax: / 124183

www.die-luebecker-museen.de

[mkk\[at\]luebeck.de](mailto:mkk[at]luebeck.de)

Herstellungsjahr: **1579**

– *Bemerkung:* Dauerleihgabe der „Schiffergesellschaft zu Lübeck“ an das „St. Annen-Museum“ in Lübeck (Höhe des Pokales 51,5 cm) – Inventarnummer 1967/11

Es handelt sich um einen Silber-Pokal mit Deckel, auf dem sich ein Schiffsrumpf ohne Takelage befindet, der mit grosser Wahrscheinlichkeit der der ADLER VON LÜBECK ist. Auf dem Rumpf steht wiederum eine Figur (die Göttin Fortuna?).

– *Inschriften/äussere Wandung:*

„DRINCK. VNDE. IT. GOTT. NICHT. VORGIT. VOR ALLEN. DINGEN. BEWAR. DIN. EHR. DI. WERDT. NICHT. MER.

ANNO 1637 VP NICOLAEY HAT LVDER HOLMER FOER DEN OLDER MANSCHOFT IN DIESER GESELSCHOP ABGEDANCKET VND HAT DIESEN HENSESTOEP FOEN NEYE VP LATEN FORGULDEN DER LOBLICHEN BRODERSCHOP ZV EREN VNDE FREVNTLEICHTER GEDECHTNISE“.

– *Inschrift/Deckel:* „DE. OLDESTEN. VND. OLDERLVDE. TO. SAMEN. HETEN. ALERLIKE. LUDE. WILKAMEN. VND. DE. DISSE. HENSE. NICH. KAN. UTRINKEN. DE. SAL. DEN. ARME. SCHILLI. SCHEN“.

– *Bemerkung:* Aufgeführt im Katalog von Dr. Ulrich *Pietsch* (1982) unter Nr. 124

„Die Lübecker Seeschifffahrt vom Mittelalter bis zur Neuzeit“, Katalog des Museums für Kunst und Kulturgeschichte der Hansestadt Lübeck, Lübeck – [ISBN 3-9800-5171-4](https://doi.org/10.1007/978-3-9800-5171-4)

2) **Holzplanke** [#Ph]

in: Ratskeller zu Lübeck (Restaurant)

– Markt 13, D-23552 Lübeck

Tel: 0451 / 72 044, Fax: / 72 052

www.ratskeller-zu-luebeck.de

[info\[at\]ratskeller-zu-luebeck.de](mailto:info[at]ratskeller-zu-luebeck.de)

Herstellungsjahr: —

– *Bemerkung:* Das Messing-Hinweisschild an der Vorderkante des zu einem Tisch umgebauten Teiles weist auf einen Bestandteil der ADLER VON LÜBECK hin, doch dürfte es sehr zu bezweifeln sein, dass dieses Stück wirklich von diesem Schiff stammt!

3) **Ankerkette der ADLER VON LÜBECK** (Teil davon)

in: —

– Grosser Bauhof 14 (Parade 10), D-23552 Lübeck

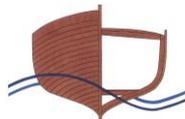
Tel: 0451 / 122-43 42, Fax: / 122-43 48

www.vkhl.de

[vks\[at\]luebeck.de](mailto:vks[at]luebeck.de)

Herstellungsjahr: —

– *Bemerkung:* Nach Herbert *Kloth*, der sich auf den Chronisten Heinrich *Rehbein* beruft, soll sich ein Teil der Ankerkette der ADLER VON LÜBECK noch bis 1628 im lübecker Zeughaus am Dom befunden haben. – Bis September 2007 befand sich im Zeughaus das „Museum der völkerkundlichen Sammlung“ (1893 wurde dort das Völkerkundemuseum am lübecker Dom eröffnet), seitdem ist dieses Museum geschlossen und die Exponate befinden sich u.a. im Magazin.



Anhang 6.1: Beispielhafter Bauzeter eines lübecker Schiffes aus dem Jahre 1563¹

Nr. XL

AUFSTELLUNG FÜR EINEN SCHIFFBAU IN LÜBECK UM 1563¹

Item, so man tho diessen itzigen Tiden eyn Schip bouen, moth nicht weniger als 60 Elen Kils.

H o l z: dat muste hebben 26 Fote Flackes

die Sutkrufft (?) uff 6¹/₂ Elen

die Wide uff denne Averlope 46 Fote

die Hogede van das Vordecke 3 Elen.

Unde up jeder Seidt 6 Bercklotz.

Unde die Plancken sonderlich darto utgelesen unde gesaget, Tegelstein Dicke.

De Dicke van dem Inholte eine gude Halfte de Dick, unde wol dichte tohope, datme

idt gleichwol kan veyne machen. Item das Spiegelholt gesettet uff 6¹/₄ Elen. Item

die Hogede van der Achterstefen 32 Fote. Item hierto 24 utgelesen Balken.

Auch mus es haben 3 Schwin (Kolschwin, Kielschwein?). Item uff jeder Siden 9 Porten, 2 achernt van dem Averlope.

A r t i l l e r i e: Uth deme Vordecke uff jeder Siden 5 Dreiquartersschlangen, gesmedet und woll gemaket.

Item bei der Mast uff jeder Seiten einen Schernbreker. Item achterut 2 Dreiquarters-Schlagen uth dem Vordecke. Item uth der Kompanien von jeder Seite 3 halffe Slangen, unte von jeder Sit 2 Schernbreker.

An jeder Sidt ut der Kompanien 2 Doss in dubbelde

Achterut 2 dubbelde Barssen.

Item das Geschutte langest de Kobrucke 2 gegaten Feldslangen an ider Seit.

An jeder Seit 1 Feltslange.

Noch un jeder Seit 3 Dreiquart-Slangen.

An jeder Seit uff de Kobrucke up de Bussenbanck an jeder Seit 8 dubbelde Barssen.

Item uth dem Vorkastell voruth 2 halve gegaten Feltslangen.

An jeder Seite 3 halve Slangen gesmedet.

Noch uff jeder Seit 3 Dossin Barssen.

Noch int Vorkastell 2 Schernbreker.

Item to dessem Schepe de Resschop:

R u n d h ö l z e r: De Mast mut 30 Palm wesen und 18 Faden lang

De Fogken-Mast 24 Palm unde woll 16 Faden lang

De grote Rha 16 Faden lang

De Dicke in der Repes (?) 16 Palm

Dat Bochspret 23 Palm dicke, de Lenge 14 Faden lang

De Foegke Rha mut sein de Dicke 14 Faden lang.

¹ Archiv der Hansestadt Lübeck, Senatsakten Lastadie, Konv. 4, Fasz. 2. Nach frdl. Mitteilung von Prof. Dr. A. v. Brandt.



Anhang 6.2: Beispielhafter Bauzerter eines lübecker Schiffes aus dem Jahre 1563

198

Anhang

Anker und Ankertau:	Dat Plichtanker	12 Schippunt
	Dat Boegancker	11 Schippunt
	Dat kleinste Boegancker	10 Schippunt
	Noch 1 Ancker von	8 Schippunt
	Noch 1 Ancker von	6 Schippunt
	Noch 1 Ancker von	2 Schippunt

Item das groteste Tau 18 Dumen (dick) = 2 halve Tau, jeder Stucke von 85 Faden lanck.

Item das dagelicke Tau von 16 Dumen, hirvon 3 halve Tau van 85 Faden dat Stucke.

Noch 2 halve Tau von 15 Dumen, alle tho 85 Faden

Noch 2 halve Tau von 14 Dumen, de Lenge 85 Dumen (soll wohl heißen Faden) ock geholfert (halbiert)

Noch 2 halve Tau von 13 Dumen tho 85 Faden

Noch ein gantz Tau von 10 Dumen von 130 Faden Kabeltau.

Segel: Item dat grote Segel wolde sein Breit 32 Kleit unde de Depe 19 elen, sind 10 Rollen. In den beiden Bonit 8 Rollen.

Item to dem Grossen Marssegel 9 Rollen.

Item de Fogke 24 Kleit 17 Elen dep, 7 Rollen, zu dem 2 Bonit, 6 Rollen.

To dem Furmarssegel 6 Rollen.

Zu dem Blinden 6 Rollen mit deme Bonnetten.

Zu deme 2 Maisan 9 Rollen.

Iser wergk: 1 Angker 4¹/₂ schiplb

1 Angker 3¹/₂ schiplb

1 Angker 3 schiplb

4000 Krafhelspigker

300 higke Bolthen

300 Schluthbolthen

40 Keelen mit Jungkfrowen

4000 Blafferth-Spigker

4000 Drelingk-Spigker

2000 Penningk-Spigker

3 Kopporn Schiuen in de Stengen

6 Schiplb thom Ruederschmidt

Khauel Garnke und Linnenwergk:

36 Schiplb tho Thoewen und Tagkeln

20 Rollen Podagell tho alten Segeln

10 Last Wergk

Boethe bi dath Schip:

1 Groth Both dath Schepeboth gebethen

1 Klein Both en Esp genoemeth.

Bauzerter, Seite 2 (198) [B-101b]



Anhang 7.1: Auszug aus dem Buch von *Peter van der Horst* aus dem Jahre 1676

Orefundes und der Ost-See.

75

den das Schiff zu verlassen / und haben sich also ins Boht
begeben.

Ehe sie aber vom Schiff gefahren / haben sie den Negers
oder Schwarzen / so sie auff der Angolschen Küst getauscht/
die Lucken übers Haupt fäst zu gemacht / weilen ihrer zu viel
wahren/und alle mit dem Boht nicht fahrenkönten.

Wie nun die Negers vernommen das sie betrogen wah-
ren / haben sie die Lucken mit Gewalt auffgebrochen / und ist
ein Theil ihnen nachgesprungen / haben aber das Boht mit
schwimmen nicht erreichen können. Sie seind aber mit dem Boht
und wenigem Vorrath von Speise und Tranck lang gefahren/
biß sie endlich den dreyzehenden Tag an ein unbekandt Land ge-
kommen/da ihnen die Einwohner / so Wilde wahren / viel gu-
tes thäten.

Er schreibet/wie sie seind ans Land gekommen / und die
Einwohner ihnen haben von ihren Früchten gebracht / hab er
mit dem Punnier, so er an der Seiten gehabt / einige Aepffel zer-
schnitten/und denen/die sehr abgemattet wahren/davon gegeben.
Es seind aber unterschiedlich / da sie wiederumb Speise zu sich ge-
nommen/bald darnach gestorben/ die andern seind endlich etwas
wieder erfrischet worden / so/das sie ihre Fahrt haben wieder fort
setzen können / biß sie endlich zu Pernambuco in Brasilia ange-
landet/da sie ein Portugisisches Schiff gefunden / mit welchem
er und die bey sich habende nach Lißbon sind gefahren.

Auch haben die Lübecker damahls unterschiedliche grosse
Orlogs-Schiff gehabt/davon das Schiff / so der grosse Adler
genant war / vor allen das berühmteste gewesen / so/das es da-
mahls keinem Admiral-Schiff hat weichen dürfen. Man
hat Anno 1565. den 14. September mit diesem Schiff bey der

H ij

Matz

**Anhang 7.2: Auszug aus dem Buch von Peter van der Horst aus dem Jahre 1676****76 Das 7. Capitel/von Erfindung des**

Mattes: Fehr auff Meister Wittkop seiner Stäte zu bauen angefangen/ und ist des folgenden 1566sten Jahres den 29. Martii von der Lastaje auff das Wasser gebracht worden.

Der Keel zu diesem Schiffe ist lang gewesen 62. Ellen/ die Vorsteve war 24 $\frac{1}{2}$. Ellen hoch / und hängt for 16. Ellen über/ die Hintersteve war hoch 20. Ellen/ und hängt hinten 7. Ellen über/ daß machte zusammen von Steve zu Steven 85. Ellen.

Nun wahr das Gallion 18. Ellen lang / welches ist eine treffliche Lenge/wenn es nun nach unser Manier solte gemacht werden/man machte aber damahls rechte Galliones / da ward kein Löw in gehauen/sondern lieff forn spiz zu/und auff den Ende an jeder Seit ward ein Rose gehauen : sonst war da ganz kein Bierat an/den es war mit Brettern zu gekleidet/weil da Rose in gemacht warē/oder man pflag wol Warē da in zu legē/die Galderey ging 7. Ellen hinten aus/un die Lening mit der Listē hlang 1. Elle über: machte also des ganze Schiffes Lenge/von dem forder Ende des Galliones/bis an daß hinterste Ende der Galderey 111. Ellen Lübeckcher Masse: noch wahr dieses Schiff binnen Bort 48. Fuß weit/ und das Ruder da hinten 21. Ellen lang / und hatte sieben Ruder Höhen.

Dieses Schiffes Höhe wahr hinten von dem Keel bis oben auff das Heckbort 37. Ellen hoch. Die grosse Mast ist lang gewesen 19. Faden / die grosse Stange 10. Faden / die grosse Bramstang 7. Faden / und das Flaggenspiel darauff wahr 4. Faden so/das diese ganze Höhe gewesen / wenns alles auffeinander gestanden wie es gehöret 108. Ellen. Der grossen Rabe ihre Länge wahr 57. Ellen / und das groß Segel hätte 36. Kleden/ in der breite von Lübeckchen Tuch / jeder Kled 1 $\frac{1}{2}$. Ellen breit/
daß

**Anhang 7.3: Auszug aus dem Buch von Peter van der Horst aus dem Jahre 1676****Orefundes und der Ost-See.****77**

daß macht 54. Ellen / daß übrige wahren die Nocken. Die
Soel wahr von 26. Klede/und die blinde 17. Klede breit.

Zu den Lauen/Wand und ander lauffend Gut ist gewest
350. Schiffpfund 2. Lißpfund Hempff / daß grosse Ancker hat
gewogen 17. Schiffpfund / daß ander 15. Schiffpfund / daß
dritte 14. Schiffpfund / daß vierde 12. Schiffpfund zwey
Lißpfund.

Daß Geschütz auff diesem Schieff wahren 8. Kartauen/
deren jede 40. Pfunde Kugeln schosse/ 26. Feld-Schlangen/
die 10. à 11. Pfündige Kugeln schwer geschossen/ohn die Steins
Stücken und Potteshovede.

Zu diesem Geschütz haben sie gehabt 16000. groß und
kleine eiserne Kugeln / 300. Feuer-Kugeln/ 1000. Steins
Kugeln/ 12. Tonnen Schrot / und 60. Centner Pulver.
Noch sind bey diesem Geschütz gewesen 120. Büchsen-Schüz
hen/ ohn 400. Bohtsleute / die auch das Schiff regiereten/
und 600. Soldaten / das sie also mit den Ober- und Unter-
Officirern/ Balbierern/ Schreibern und Jungens bey 1200.
Mann sind starck gewesen/ dafür ist deß Tages 4. Mahlzei
ten geschaffet worden/worzu sie deß Fleisch-Tages haben gehabt
7. 8. oder 9. Tonnen Fleisch/ 1. Tonne Erbsen/ 30. 33. o
der 36. seifen Speck groß und klein / 2 $\frac{1}{2}$. Last Bier. Und zu
einen Fisch-Tag hat gehört 1. Tonne Stockfischs.

In der Unter- und Ober-Kajut hat man gehabt vor die
Officirer/ Steurleute/Schreibers und Balbierers/ alle Tage
ein Faß Bier / dieses Schiff ist von Anno 1567. biß 1570.
zum Orlog gebrauchet worden ; wie es aber hernacher Anno
1574. zu Rauffahrdey fuhr/ sind darauff gewesen 84. Persohn
nen/davor ist deß Fleisch-Tages geschaffet worden in vier Mal

H ij

zeiten



Anhang 7.4: Auszug aus dem Buch von Peter van der Horst aus dem Jahre 1676

78 Das 7. Capitel/von Erfindung des

zeiten des Tages $1\frac{1}{2}$. Sonnenfleisch 2. Schincken/ 2. Schuldern Speck. Sie fuhren von Lübeck nach Norwegen in langen Sundt/wie sie nun allda ihre Ladung eingenommen/ und von dar nach Lissabon gedachten und wieder in die See fahrent/ begegnete ihnen ein grosser Sturm/so/ daß das Schiff dadurch Leck ward/ und sie nothwendig musten wiederumb nach Lübeck auff die Reide kehren/ und haben in Travemünde gelöscht 53. Stück Masten von 25. biß 30. Palmen/ 168. stück lange Sparren von 13. biß 15. Palmen dicke/ 13452. führen Dehelen/ 131. Faden Brandt-Holz. Nachdem hat ein Hochweiser Raht wegen des Schiffes grossen Höhe 7. Elen davon oben abreißen lassen/ so/ das seine Höhe noch hinten ist gelieben 30. Elen/ sie haben auch die Ladung wieder eingenommen/ und sind damit nach Lissabon gesegelt/ und wie sie nun allda wiederumb daß Schiff mit Salt beladen/ und damit gedachten nach Lübeck zu fahren/ ist es wiederumb in der See leck geworden/ daß sie wegen der Leck genöthiget/ wieder binnen zu lauffen. Also ist es daselbsten ganz wieder gelöscht. Wie viel Salt es aber eigentlich in gehabt/ habe ich nicht erfahren können/ einige melden von tausend Lasten/ nach der Sartier/ aber kan es so groß nicht gewesen seyn/ uñ ob es wol $3\frac{1}{2}$. faste Decke uñ 1. Reige Last-Balcken gehabt/ so/ daß sie es deßwegen 27. à 28. Fuß tieff haben laden können/ so ist es doch nicht über 700. Lasten groß gewesen: es ist aber (weil es nach seiner Grösse nicht wol verbunden und schwang gewesen) nicht wieder von Lissabon gekommen/ sondern allda bey St. Pauels Kirche zerbrochen/ und ist der Bodem davon noch heutiges Tages allda zu sehen.

Ob man nun zwar eine geraume Zeit von alters her auff Portugal und die ganze Ost-See durchgefahren/ da man
Salt/

**Anhang 8.1: Alphabetisches Register der Personen im Haupttext mit Seitenzahlen**

(Mit „Haupttext“ ist der Text VOR dem Anhang gemeint.)

<i>Adolf II. von Holstein (von Schauenburg)</i>	Seite: 43 (1128-1164)	Graf; gründete im Jahre 1143 die Stadt Lübeck
<i>Anders, Bernd</i>	Seite: 17, 51 (1955-)	Marinemaler
<i>Brennecke, Jochen</i>	Seite: 4, 29 (1913-1997)	Schiffahrtshistoriker und Autor
<i>Brockes, Johann (auch: Brokes)</i>	Seite: 6 (1513-1585)	Admiral der lübecker Flotte von 1567 bis 1569
<i>Busmann, Dr. Hendrik</i>	Seite: 38 (1956-)	Schiffahrtshistoriker und Autor
<i>Columbus, Christoph</i>	Seite: 33, 36 (~1451-1506)	entdeckte 1492 Amerika als 2. nach den Wikingern
<i>Descharges, Francais</i>	Seite: 4 (14__-15__)	franz. Ingenieur; baute 1500 erstmalig Geschützpforten ein
<i>Drake, Francis</i>	Seite: 8 (1540-1596)	engl. Pirat und Weltumsegler; durch <i>Elisabeth I.</i> geadelt
<i>Dreyer, Detlef</i>	Seite: 5, 16, 23, 25 (15__-16__)	Stadtschreiber in Lübeck um 1600
<i>Elisabeth I.</i>	Seite: 44 (1533-1603)	engl. Königin; machte ihr Land zur Weltmacht zur See
<i>Ellacott, S.E.. (Samuel Ernest)</i>	Seite: 29 (~1911--1997)	Autor; schrieb u.a. über die <i>ADLER VON LÜBECK</i>
<i>Franke, Sylvester (auch: Francke)</i>	Seite: 5 (15__-__)	Schiffbaumeister; legte am 14.09.1565 den Kielbalken
<i>Frese, Hans (auch: Hanss Freese)</i>	Seite: 12, 13, 20 (~1527--1608)	Artilleriemeister u.a. bei der <i>ADLER VON LÜBECK</i>
<i>Friedrich II.</i>	Seite: 5 (1534-1588)	dän. König; schloss am 13.06.1563 Vertrag mit der Hanse
<i>Fritze, Prof. Dr. Konrad</i>	Seite: 8 (1930-1991)	Historiker und Autor
<i>Gallois, Dr. Johann Gustav</i>	Seite: 13 (1814-1872)	Historiker und Autor
<i>Hagedorn, Bernhard</i>	Seite: 7, 8, 16 (1882-1914)	Autor
<i>Heinrich VIII.</i>	Seite: 44 (1491-1547)	König von England; baute die engl. Flotte auf
<i>Holz, Peter</i>	Seite: 24, 27 (19__-)	Autor und Modellbauer
<i>Howard, Dr. Frank</i>	Seite: 66 (19__-)	Autor
<i>Iwan III.</i>	Seite: 44 (1440-1505)	Zar von Russland; schloss 1494 das Hanse-Kontor in Nowgorod
<i>Jarchow, Uwe</i>	Seite: 12, 51 (1940-)	Illustrator
<i>Kirsch, Dr. Peter</i>	Seite: 13, 20 (1938-)	Historiker und Autor
<i>Klabunde, Bernd</i>	Seite: 1, 3 (1950-)	Verfasser dieser Recherche zur <i>ADLER VON LÜBECK</i>
<i>Kloth, Herbert</i>	Seite: 7, 13, 14, 16, 20, 21, 26, 29, 30 (18__-19__)	Historiker und Autor
<i>Knebel, Friedrich (auch: Knevel, Knever)</i>	Seite: 6 (__-1574)	Ratsherr und 1564 Admiral der lübecker Flotte
<i>Lindhorst, Heinrich (auch: Hinrich Linthorst)</i>	Seite: 6 (15__-1575)	Ratsherr und 1568-1575 Befehlshaber eines lübecker Schiffes
<i>Mahlau, Prof. Alfred</i>	Seite: 51 (1894-1967)	Marinemaler
<i>Marquardt, Karl-Heinz</i>	Seite: 11, 15, 22, 25, 26, 27, 48, 49, 50, 52 (1927-2019)	Autor und Modellbauer
<i>Maximilian II.</i>	Seite: 5 (1527-1576)	dt. Kaiser; versuchte den „Frieden zu Stralsund“ zu stiften
<i>Mercator, Gerhard</i>	Seite: 28 (1512-1594)	Kartograph; schuf 1569 Karten mit seiner neuen Projektion
<i>Nelson, Horatio</i>	Seite: 10 (17-58-1805)	sehr erfolgreiche britischer Admiral (z.B. Trafalgar=1805)
<i>Nostrodamus (Michel de Nostredame)</i>	Seite: 4 (1503-1566)	franz. Apotheker, Arzt und Astrologe



Anhang 8.2: Alphabetisches Register der Personen im Haupttext mit Seitenzahlen

<i>Olechnowitz, Prof. Dr. Karl-Friedrich</i>	Seite: 31, 32 (1920-1975)	Historiker und Autor
<i>Pietsch, Dr. Ulrich</i>	Seite: 8, 12 (1950-)	Historiker und Autor
<i>Rahardt, Olaf</i>	Seite: 51 (1965-)	Marinemaler
<i>Rehbein, Heinrich (auch: Hinrich)</i>	Seite: 5 (15__-1619/29)	Historiker; schrieb eine lübecker Chronik (1568-1619)
<i>Reinhardt, Karl</i>	Seite: 6, 7, 13, 15, 16, 23, 24, 25, 26, 48, 50, 51 (~1886=?--1958=?)	Historiker, Autor und Modellbauer
<i>Rittmeister, Wolfgang</i>	Seite: 13 (19__-19__)	Autor
<i>Schildhauer, Prof. Dr. Johannes</i>	Seite: 8 (1918-1995)	Historiker und Autor
<i>Schmalenbach, Paul</i>	Seite: 66 (19__-)	Autor
<i>Schulte, Klaus (auch: Schutte)</i>	Seite: 6 (15__-1__)	Kapitän der <i>ADLER VON LÜBECK</i> bis 1581
<i>Stark, Prof. Dr. Walter</i>	Seite: 8 (1924-2009)	Historiker und Autor
<i>Tidemann, Mattheus</i>	Seite: 6 (1__-1579)	Ratsherr und bis 1569 Befehlshaber der lübecker Flotte
<i>Todt, Günther</i>	Seite: 13, 51 (1928-2009)	Marinemaler
<i>Trolle, Herluf (auch: Herluff)</i>	Seite: 24 (1516-1565)	dän. Admiral; führte die dän. Flotte gegen Schweden
<i>Waghenaer, Lucas Janszoon</i>	Seite: 28 (1533-1606)	Kartograph; schuf 1584 „De Spiegel der Zeevaerd“
<i>Wilhelm der Eroberer</i>	Seite: 33 (1027/28-1087)	eroberte 1066 England von der Normandie aus
<i>Willebrandt, Dr. Johann Peter (auch: Willbrand)</i>	Seite: 5 (1719-1786)	lübecker Chronist
<i>Witkop (auch: Witkopf)</i>	Seite: 5 (15__-__)	Schiffbaumeister; auf seiner Werft entstand die <i>ADLER VON LÜBECK</i>
<i>van der Horst(e), Peter</i>	Seite: 7, 12, 14, 16, 21, 23, 27, 29, 30 (~16__--16__)	Schiffer und Chronist in der Stadt Lübeck
<i>Vogel, Prof. Dr. Walther</i>	Seite: 13 (1880-1938)	Historiker und Autor
<i>von Hoeveln, Gotthard (auch: Gotthardt) (V.)</i>	Seite: 5, 67 (1544-1609)	Ratsherr, Bürgermeister und Chronist
<i>von Melle, Johann Jacob</i>	Seite: 30 (1659-1743)	Historiker und Chronist
<i>von Wickede, Johann</i>	Seite: 6 (~15__-1577)	Ratsherr und ab 1570 Befehlshaber der lübecker Flotte
<i>Zeeden, Walter</i>	Seite: 51 (1891-1961)	Marinezeichner
<i>Zettersten, Axel</i>	Seite: 14 (1839-1909)	schwed. Historiker
<i>zu Mondfeld, Wolfram</i>	Seite: 50 (1932-)	Autor und Modellbauer

Anmerkung 16:

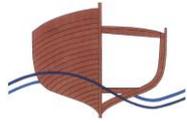
Weitere Angaben zu den verschiedenen Personen im Gesamttext finden Sie ab der „Anlage 4“.



Anhang 9.1: Quellen der Abbildungen von Modellen, Bildern, Zeichnungen usw. im Text

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

- B-00 Auf der Titelseite: Die *ADLER VON LÜBECK* halb vor dem Wind laufend. Der Marinemaler *Olaf Rahardt* hat dieses Bild bereit im Jahre 2004 gemalt (Ausschnitt seines grösseren Gemäldes).
- B-01 Vorderes (=1.) Modell der *ADLER VON LÜBECK*, im: „Ratskeller zu Lübeck“; Photo von *Bernd Klabunde* (2008).
- B-02 Hinteres (=2.) Modell der *ADLER VON LÜBECK* (von der Seite), im: „Ratskeller zu Lübeck“; Photo von *Bernd Klabunde* (2008).
- B-03 Hinteres (=2.) Modell der *ADLER VON LÜBECK* (von unten), im: „Ratskeller zu Lübeck“; Photo von *Bernd Klabunde* (2008).
- B-04 Gemälde der *ADLER VON LÜBECK*, 1.Restaurierungsjahr „1608“; in: >noch unbekannt< (St.-Annen-Museum/Lübeck=?) – ALT.
- B-05 Bei dieser Abbildung handelt es sich um den Hauptspant der *ADLER VON LÜBECK* auf einem Gross-Poster, welches während der Messe „boot“ 2011, 2012 und 2013 auf dem Stand des inzwischen ehemaligen Fördervereines aufgespannt worden und zu sehen war. Diese 1 zu 1-Darstellung war 17,50 m breit und 11,50 m hoch und die Vorlage wurde von *Dieter Masuhr* für diese Präsentation extra gezeichnet und dann entsprechend vergrössert. Sinn dieser Darstellung war es in erster Linie, dass den Besuchern die Grössenordnung der *ADLER VON LÜBECK* vor Augen gehalten werden sollte.
- B-06 Gemälde der *ADLER VON LÜBECK*, 1.Restaurierungsjahr „1708“; in: „Schiffergesellschaft zu Lübeck“; Photo von *Peter Wolter* (2008).
- B-07 Modell der *ADLER VON LÜBECK* von *Karl Reinhardt*; gebaut um 1938 (Photo von >noch unbekannt<).
- B-08 Rekonstruktion, Bauzeichnung der *ADLER VON LÜBECK* von *Detlev Lexow*; aus: „Modellbau - heute“ (1984).
- B-09a Galerie der *ADLER VON LÜBECK*; Modell-Photo von *Bernd Klabunde* (2008).
- B-09b Galerie der *ADLER VON LÜBECK*; Modell-Photo von *Bernd Klabunde* (2008).
- B-09c Blick vom Achterdeck auf die Poop der *ADLER VON LÜBECK*; Modell-Photo von *Bernd Klabunde* (2008).
- B-09d Blick von der Kuhl auf die Back der *ADLER VON LÜBECK*; Modell-Photo von *Bernd Klabunde* (2008).
- B-09e Blick von der Kuhl auf das Achterkastell der *ADLER VON LÜBECK*; Modell-Photo von *Bernd Klabunde* (2008).
- B-09f Geschützpforten auf der Backbordseite der *ADLER VON LÜBECK*; Modell-Photo von *Bernd Klabunde* (2008).
- B-09g Geschütze im Spiegel der *ADLER VON LÜBECK*; Modell-Photo von *Bernd Klabunde* (2008).
- B-09h Blick auf das Heck und die Ruderanlage der *ADLER VON LÜBECK*; Modell-Photo von *Bernd Klabunde* (2008).
- B-09i Blick von oben auf das Deck der *ADLER VON LÜBECK* mit Grätings; Modell-Photo von *Bernd Klabunde* (2008).
- B-10 Funktion des Kolderstockes bei der *ADLER VON LÜBECK*, Veränderung einer Zeichnung durch *Bernd Klabunde* (2008); aus: „Segelschiffe“ von *Björn Landström*, Seite 109 (1970).
- B-11 Rekonstruktion, Bauzeichnung der *ADLER VON LÜBECK* von *Detlev Lexow*; aus: „Modellbau - heute“ (1984).
- B-12 *ADLER VON LÜBECK*; Illustration zu einem Buch vom Marinemaler *Uwe Jarchow* (um 1970).
- B-13 *ADLER VON LÜBECK*; Gemälde des Marinemalers *Günther Todt* (um 1975).
- B-14 Rekonstruktion, Bauzeichnung der *ADLER VON LÜBECK* von *Detlev Lexow*; aus: „Modellbau - heute“ (1984).
- B-15 Rekonstruktion; Bauzeichnung der *ADLER VON LÜBECK* von *Karl Reinhardt*; aus: „Modellrekonstruktion der *ADLER VON LÜBECK*“ (1938).
- B-16 *ADLER VON LÜBECK*; Gemälde des Marinemalers *Bernd Anders* (1988).
- B-17 Kammergeschütz; aus: „Gunpowder and Galleys“, *John Francis Guilmartin* (____), Seite 173 (1974) - auch bei *Dr. Peter Kirsch*.
- B-18 Bombe aus dem Mittelalter; aus: *Wikipedia* (2008).
- B-19 Schnitt durch ein Batteriedeck; aus: „Seemacht“, *Heinz Neukirchen*, Seite 108 (1982); Zeichnung: *Johannes Christian Rost* (bekanntet Illustrator von maritimen Büchern).
- B-20 Leichte Drehbasse; aus: „Seemacht“, *Heinz Neukirchen*, Seite 113 (1982); Zeichnung: *Johannes Christian Rost*.
- B-21 Feldschlange; aus: „Seemacht“, *Heinz Neukirchen*, Seite 108 (1982); Zeichnung: *Johannes Christian Rost*.
- B-22 Drehbasse; aus: „Seemacht“, *Heinz Neukirchen*, Seite 150 (1982); Zeichnung: *Johannes Christian Rost*.
- B-23 Blick in ein Batteriedeck; aus: „Historische Modellschiffe“, *Peter Holz* (1985); Photo aus: „Deutsches Museum“, München.
- B-24 Armbrust; aus dem 16. Jahrhundert; Bild aus: *Wikipedia* (2008) – ALT.
- B-25 Rumpf-Modell des Modellbauers *Dr. Uwe Tschepe* im Massstab 1:100. – Bei diesem (Roh-)Modell sind sehr deutlich die zahlreichen grossen und kleinen Öffnungen für die unterschiedlichen Geschütze zu erkennen.
- B-26a Wappen in den lübecker Farben Rot-Weiss; von: *Bernd Klabunde* (2007).
- B-26b Wappen mit lübecker doppelköpfigen Adler; von: *Bernd Klabunde* (2007).
- B-27 Bugzier der *ADLER VON LÜBECK* mit Wappen und zwei Engeln (2007).
- B-28 Hanseaten-Wimpel mit den lübecker Farben Rot-Weiss; Bild aus *Wikipedia* (2008).
- B-29 Flagge mit dem Hanse-Kreuz; von: *Bernd Klabunde* (2008).
- B-30 Beispiel einer Flamme; Photo von: *Bernd Klabunde* (2008).
- B-31 Kreuze an den Toppen der *ADLER VON LÜBECK*-Masten; Photo von: *Bernd Klabunde* (2008).
- B-32a Rekonstruierte Bauzeichnung der *ADLER VON LÜBECK* von vorn; von *Detlev Lexow*; aus: „Modellbau - heute“ (1984).
- B-32b Rekonstruierte Bauzeichnung der *ADLER VON LÜBECK* von oben; von *Detlev Lexow*; aus: „Modellbau - heute“ (1984).
- B-32c Rekonstruierte Bauzeichnung der *ADLER VON LÜBECK* von achtern; von *Detlev Lexow*; aus: „Modellbau - heute“ (1984).
- B-33 „De kaert vader zee“, Titelseite des ältesten gedruckten Navigationsführers in Nordeuropa, Amsterdam -1532). Der Führer beschreibt Schifffahrtswege von Spanien und Portugal bis zu den baltischen Staaten und Süd-Norwegen – ALT.
- B-34 Seekarte der Ostsee, des holländischen Kartographen *Lucas Janszoon Waghenar* (1533-1606); aus „Spiegel der Zeevaerdt“, Leiden (1585). Hinweis: Nord und Süd sind um 180° verdreht – ALT.
- B-35 Drei Landsknechte; links und rechts: „Doppelsöldner“ mit Pike, Mitte: „Hackenschütze“ mit Gabel zum Auflegen der Arkebuse, Darstellung des 16. Jahrhunderts vom holländischen Barockmaler *Jacques de Gheyn II* (1565-1629); Bild aus *Wikipedia* (2008) – ALT.
- B-36 Gemälde von *Johann Jacob von Melle*, Epitaph-Portrait in der Lübecker Marienkirche; Photo aus: *Wikipedia* (2010) – ALT.

**Anhang 9.2: Quellen der Abbildungen von Modellen, Bildern, Zeichnungen usw. im Text**(Soweit eine Quelle anzugeben möglich war, ist diese hier aufgeführt / ALT = über 70 Jahre nach dem Tode des Erstellers)

- B-37 Ausschnitt aus einer von J.G. Möhring = *Johann Gottlieb Möhring* (1735-1820) gezeichneten Karte, die u.a. den Bereich der lübecker Lastadie auf der Befestigungsanlage der Wallhalbinsel zeigt; allerdings wurde eigentlich die gesamte nördliche Wallhalbinsel für den Schiffbau genutzt. Die Karte entstammt dem 1713 erschienenen Buch von *Johann Jacob von Melle* (1659-1743) – ALT.
- B-38 Die 1678 gebaute „Dröge“ auf der Lastadie in Lübeck, wie sie in ihrer Vollständigkeit noch bis 1873 bestand. Danach wurde der Nordteil (zur Spitze der Wallhalbinsel hin) abgerissen und 1886 schliesslich auch der Rest. Die „Dröge“ lag direkt rechts neben der heutigen Drehbrücke; Photo aus: *Wikipedia* (2010) – ALT.
- B-39 Das im Jahre 1666 errichtete „Giesshaus“ auf der lübecker Lastadie wurde 1884 abgerissen; Photo aus: *Wikipedia* (2010) – ALT.
- B-40 Lastadie in Lübeck; das Bild ist seitenverkehrt, da es damals als Guckkastenbild Verwendung fand; Lithographie um 1870; Photo aus: *Wikipedia* (2008) – ALT.
- B-41 Metallgestell auf der „Batavia-Werf“ im niederländischen Lelystad, in das ein mit Dampf bearbeitetes heisses Holzstück so fixiert werden und wieder trocknen kann, wie es später benötigt wird; Photo von: *Bernd Klabunde* (2007).
- B-42 Galeere aus der Zeit der Armada; Bild aus: *Wikipedia* (2008) – ALT.
- B-43 Venezianische Galeere; aus: „Seemacht“, *Heinz Neukirchen*, Seite 108 (1982); Zeichnung: *Johannes Christian Rost*.
- B-44 Langboot der Wikinger; Bild aus: *Wikipedia* (2008) (*Ningyou*).
- B-45 Knorre; Bild aus: www.berlicum.de (2008).
- B-46 Normannenschiff; aus: „Seemacht“, *Heinz Neukirchen*, Seite 102 (1982); Zeichnung: *Johannes Christian Rost*.
- B-47 Modell einer Nef; aus: „Historische Modellschiffe“, *Peter Holz*, Seite 14 (1985) (Modell von *W. Zimmermann*, Augsburg).
- B-48 Nachbau einer Kogge: „Kamper Kogge“ in Stralsund; Photo aus: *Wikipedia* (2008) (*Darkone*, 2004).
- B-49 Kogge; aus: „Seemacht“, *Heinz Neukirchen*, Seite 113 (1982); Zeichnung: *Johannes Christian Rost*.
- B-50 Barze in Seenot in einer Abbildung des flämischen Meisters *W.A. (____-____)* aus dem Jahre 1474; dem Buch „Deutsche Segelschiffahrt seit 1470“ von *Walter Ried* entnommen, Seite 25 (1974) – ALT.
- B-51 Replik der Nao *VICTORIA* im Hafen von Nagoya, letztes verbliebenes Schiff der Expedition von *Ferdinand Magellan* (1480-1521); Photo aus: *Wikipedia* (2008).
- B-52 1-mastige Holk, von einer polnischen Briefmarke (von einem Siegel aus Danzig um 1400); aus: www.seemotive.de (2008).
- B-53 Segelnde Holken des 15.Jhd.'s, Gemälde von ____ (____-____); aus: „Seefahrt“, *Heinz Neukirchen*, Seite 200 (1985) – ALT.
- B-54 Holk, noch mit Spitzgatt-Heck, aus: „Seefahrt“, *Heinz Neukirchen*, Seite 238 (1985); Zeichnung: *Johannes Christian Rost*.
- B-55 Bepankung, aus: „Geschichte der deutschen Seeschiffahrt, Band 1“ von *Prof. Dr. Walther Vogel*, Seite 33 (1915) – ALT.
- B-56 Karacke („Karweel“) *LISA VON LÜBECK*; Photo aus: *Wikipedia* (2008).
- B-57 Karavelle; aus: „Seemacht“, *Heinz Neukirchen*, Seite 125 (1982); Zeichnung: *Johannes Christian Rost*.
- B-58 Karacke, noch mit Spitzgattheck; aus: „Seefahrt“, *Heinz Neukirchen*, Seite 186 (1985); Zeichnung: *Johannes Christian Rost*.
- B-59 Venezianische Karacke aus dem 15. Jahrhundert (um 1495), Teil aus dem Ursula-Zyklus von *Vittore Carpaccio*, (~1455-1526); Bild aus: *Wikipedia* (2008) – ALT.
- B-60 Karacke vor Anker; aus: „Seemacht“, *Heinz Neukirchen*, Seite 146 (1982); Zeichnung: *Johannes Christian Rost*.
- B-61 Karacke auf einem Ausschnitt aus dem Gemälde „Der Sturz des Ikarus“ von *Pieter Brueghel d.Ä.* (1525/30-1569); aus z.B.: www.kunstkopie.de (2008) – ALT.
- B-62 Holländische Galeone; aus: „Seefahrt“, *Heinz Neukirchen*, Seite 248 (1985); Zeichnung: *Johannes Christian Rost*.
- B-63 Galeone; aus: „Seemacht“, *Heinz Neukirchen*, Seite 169 (1982); Zeichnung: *Johannes Christian Rost*.
- B-64 Spanische Galeone; aus: „Seefahrt“, *Heinz Neukirchen*, Seite 297 (1985); Zeichnung: *Johannes Christian Rost*.
- B-65 Englische Galeone; aus: „Seefahrt“, *Heinz Neukirchen*, Seite 299 (1985); Zeichnung: *Johannes Christian Rost*.
- B-66 Flämische Galeone; aus: „Seefahrt“, *Heinz Neukirchen*, Seite 298 (1985); Zeichnung: *Johannes Christian Rost*.
- B-67 Pinasse *THE BLACK PYNNES* (um 1586); aus: „Sailing Ships“ von *Edward Keble Chatterton* (1909) - allerdings bezeichnet *Karl Reinhardt* in seiner Arbeit über die *JESUS VON LÜBECK* dieses Schiff als Galeasse – ALT.
- B-68 Fleute; aus: „Seefahrt“, *Heinz Neukirchen*, Seite 301 (1985); Zeichnung: *Johannes Christian Rost*.
- B-69 Kampf des britischen Linienschiffes *HMS TREMENDOUS* und einer britischen Fregatte 1806 gegen die französischen Fregatte *LA CANONNIERE*, von: *Pierre-Julien Gilbert* (1783-1860); Bild aus: *Wikipedia* (2008) – ALT.
- B-70 Eines der bekanntesten Linienschiffe, die *HMS VICTORY*, die dem Admiral *Horatio Nelson* (1758-1805) 1805 in der Schlacht von Trafalgar als Flaggschiff diente, Photo aus dem Jahre 1884 von: ____ (____-____); Photo aus: *Wikipedia* (2008) – ALT.
- B-71 Die kleinere französische Korvette *BAYONAISE* (32 Geschütze) besiegte 1798 im Gefecht vor Bordeaux die grössere brit. Fregatte *AMBUSCADE* (40 Geschütze); Gemälde von: *Louis-Philippe Crépin* (1772-1851) – ALT.
- B-72 Korvette aus dem 18. Jahrhundert; aus: „Maritimes Wörterbuch“, *Jürgen Gebauer + Egon Krenz*, Seite 238 (1989) – ALT.
- B-73 „Carta marina“ (1539) von *Olaus Magnus* (1490-1557); Bild aus: *Wikipedia* (2008) – ALT.
- B-74 Handelswege der Hanse; aus: „Hanse in Europa“, Ausstellungskatalog, Köln, 1973, Seite 55; von *H. Weczerka* (1930-2021) (1973).
- B-75 Die lübecker Karacke *JESUS VON LÜBECK*, die 1544 an *Heinrich VIII. von England* (1491-1547) verkauft wurde; aus: „Die Galeonen“, *Dr. Peter Kirsch* (1988), bzw. aus der „Tetys-Sammlung“ in Cambridge. – ALT.
- B-76 Ansicht Lübecks von Osten her gesehen; aus der „Kosmographie“ (1550) von *Sebastian Münster* (1488-1552) – ALT.
- B-77 Holzschnitt der lübecker Stadtansicht (1552) von *Elias Diebel* (15____-____) von Osten her gesehen; aus: „Lübeck – Ansichten aus alter Zeit“ von *Gustav Lindtke*, bei: Peters-Verlag, 1959, Bild aus: *Wikipedia* (2008) – ALT.
- B-78 Ansicht Lübecks von Osten her gesehen (1560) von ____ (____-____); aus der Sammlung von Derschau im „Staatlichen Kupferkabinett“ in Berlin – ALT.
- B-79 Ansicht Lübecks von Osten her gesehen (1572) von *Frans Hogenberg* (1535-1590); Bild aus: *Wikipedia* (2008) – ALT.
- B-80 Mittelalterliches Wappen der Stadt Lübeck mit doppelköpfigem Adler; Bild aus: „____“ – ALT.



Anhang 9.3: Quellen der Abbildungen von Modellen, Bildern, Zeichnungen usw. im Text

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

- B-81 Wappen der Stadt Lübeck bis 1996 mit doppelköpfigem Adler; Bild aus: [Wikipedia](#) (2008).
- B-82 Der Marinemaler *Olaf Rahardt* hat dieses Bild während der *boot 2007* auf dem Stand des FVDMW begonnen.
- B-83 Bild der *ADLER VON LÜBECK* auf dem *Graupner*-Modellbaukasten; Photo von *Bernd Klabunde* (2008).
- B-84 Bild des *Graupner*-Modellbaukasten und dem Beschlagsatz zur *ADLER VON LÜBECK*; Photo von *Bernd Klabunde* (2008).
- B-85a Mod.: Schiffsrumpf der *ADLER VON LÜBECK*; Scanns von *Bernd Klabunde* (2008); Photos aus: „*Graupner*-Baubeschreibung“.
- B-85b Mod.: Heck der *ADLER VON LÜBECK*; Scanns von *Bernd Klabunde* (2008); Photos aus: „*Graupner*-Baubeschreibung“.
- B-85c Mod.: Vorschiff der *ADLER VON LÜBECK*; Scanns von *Bernd Klabunde* (2008); Photos aus: „*Graupner*-Baubeschreibung“.
- B-85d Mod.: Vorschiff der *ADLER VON LÜBECK*; Scanns von *Bernd Klabunde* (2008); Photos aus: „*Graupner*-Baubeschreibung“.
- B-85e Mod.: Nur Masten der *ADLER VON LÜBECK*; Scanns von *Bernd Klabunde* (2008); Photos aus: „*Graupner*-Baubeschreibung“.
- B-86 Modell der *ADLER VON LÜBECK* im „Deutschen Museum“ in München; Photo von *Martin Bergmann* (2006).
- B-87 Briefmarke aus Nord-Korea (1983) mit Abbild der *ADLER VON LÜBECK*; Photo von *Bernd Klabunde* (2008).
- B-88 Silber-Münze aus Togo (2001) mit Abbild der *ADLER VON LÜBECK*: das Photo wurde von dem Briefmarken- und Münzenversand „Hermann E. Sieger GmbH“, Am Venusberg 32-34, D-73545, zur Verfügung gestellt; das Unternehmen hat 2010 dem Förderverein für sein Archiv auch die originale Münze gespendet hat (www.sieger.de).
- B-89 Gold-Münze von der Elfenbeinküste (2009) mit Abbild der *ADLER VON LÜBECK*; das Photo wurde von dem Briefmarken- und Münzenversand „Hermann E. Sieger GmbH“, Am Venusberg 32-34, D-73545, zur Verfügung gestellt; das Unternehmen hat 2010 dem Förderverein für sein Archiv auch die originale Münze gespendet hat (www.sieger.de).
- B-90 Abbild der *ADLER VON LÜBECK* in einem „Saba-Sammelalbum“ aus dem Jahre 1933; Photo von *Bernd Klabunde* (2010) – ALT.
- B-91 Abbild der *ADLER VON LÜBECK* in der Werbung eines Tabak-Unternehmens auf einer Plastiktüte; Photo von *Olaf Rahardt* (2008).
- B-92 *ADLER VON LÜBECK*; Gemälde des Marinemalers *Olaf Rahardt*, welches er während der *boot 2010* auf dem Stand des Fördervereines begonnen hat.
- B-93 Gemälde des *Gotthard (V.) von Hoeveln* aus dem Jahre 1604; Bild aus: [Wikipedia](#) (2008) – ALT.
- B-94 Titelblatt des Buches von *Peter van der Horst* „Beschreibung von der Kunst der Schifffahrt – Zum andernmahl aufgeleget und mit einem Anhang vermehret, worin beschrieben wird der Anfang und Fortgang der Schifffahrt“ aus dem Jahre 1676 – ALT.
- B-95 Zeitschrift „Seekiste“, Heft 12/1943 und 01/1944 = beide Ausgaben, in denen *Karl Reinhardt* über die *ADLER VON LÜBECK*; geschrieben hatte; aus einem Angebot bei „eBay“ (2010).
- B-96 Titelblatt des Buches von *Nicolaas Witsen* „Aeloude en hedendaegsche scheeps-bouw en bestier“ aus dem Jahre 1671 – ALT.
- B-97 Titelblatt des Buches von *Johann Jacob von Melle* „Gründliche Nachricht von der Kayserlichen, Freyen und des H.[eiligen] Römisch[en] Reichs Stadt Lübeck“ mit dem Untertitel „Welche denen Einheimischen und Fremden, aus unverwerfflichen Documenten, mit aufrichtiger Feder ertheilet wird“ – ALT.
- B-98 Auch wenn dieses Modell nach den Plänen aus der Planserie „Das Schiffsmodell“ oder aus der Planserie „Der kleine Baumeister“ stammt, ist es aufgrund der Vorlage mit mehr Phantasie, denn mit Realität „gewürzt“ ist. Aber im zweiten Fall handelt es sich doch um den ersten zu erwerbenden Bausatz für den Modellbau der *ADLER VON LÜBECK*. – Das Photo stammt von einem Modell, welches der inzwischen 80-jährige Vater von Herrn *Jens-Ove Langbehn* (Lübeck) in seiner Jugend angefertigt hatte; Photo von *Jens-Ove Langbehn* (2010).
- B-99 Das Photo der *ADLER VON LÜBECK* wurde 2010 von dem bekannten Marzipanhersteller J.G. Niederegger GmbH & Co. KG, Lübeck, zur Verfügung gestellt.
- B-100 Eine Fliese (15x15 cm), deren genauer Hersteller noch nicht bekannt ist; Photo von *Bernd Klabunde* (2010).
- B-101a Diese 1. Seite eines beispielhaften Bauzerters wurden dem Buch „Der Schiffbau der hansischen Spätzeit“ (Seite 197-198) von *Prof. Dr. Karl-Friedrich Olechnowitz* (1960) entnommen, der diese Informationen aus dem Archiv der Hansestadt Lübeck, Senatsakten Lastadie, Konv. 4, Fasz. 2, erhalten hatte – ALT.
- B-101b Die 2. Seite eines beispielhaften Bauzerters – ALT.
- B-102a Die 1. Seite aus einem Auszug mit den Angaben zur *ADLER VON LÜBECK* aus dem Buch „Beschreibung von der Kunst der Schifffahrt – Zum andernmahl aufgeleget und mit einem Anhang vermehret, worin beschrieben wird der Anfang und Fortgang der Schifffahrt“ (1676) von *Peter van der Horst* – ALT.
- B-102b Die 2. Seite aus einem Auszug mit den Angaben zur *ADLER VON LÜBECK* – ALT.
- B-102c Die 3. Seite aus einem Auszug mit den Angaben zur *ADLER VON LÜBECK* – ALT.
- B-102d Die 4. Seite aus einem Auszug mit den Angaben zur *ADLER VON LÜBECK* – ALT.

Danksagung

Ein grosser Dank gilt allen, die für diesen Text u.a. im Rahmen des damaligen 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). – Vielen Dank!

Anhang 10.1: Quellen und Erklärungen der Fussnoten im Text

Quellen: Was die Quellen betrifft, so sind - sofern nicht speziell vermerkt - diese der Literatur im „Anhang 4a-f“ entnommen.
Fussnoten: Es konnten leider nicht alle möglichen Angaben im Text mit Fussnoten versehen werden, da es sonst mit Sicherheit zu einer Zahl von weit über 300 Erklärungen in jeweils einer eigenen Fussnote, bzw. Endnote gekommen wäre und somit den Rahmen dieser kleinen Zusammenstellung gesprengt hätte. Die vorhandenen Fussnoten werden jedoch mit der Zeit weiter ausformuliert. – Die Ausführlichkeit der Erklärungen zu den Fussnoten soll auch denjenigen ein Verständnis ermöglichen, die mit dem Maritimen oder der Stadt Lübeck und den damit verbundenen Hintergründen nicht so sehr vertraut sind.)

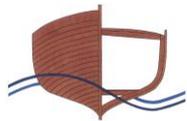
- 1 Die Historiker sprechen bei der Zeit, in der die *ADLER VON LÜBECK* existierte, von der „Frühen Neuzeit“ und diese folgte dem „Späten Mittelalter“. Die zeitliche Schnittstelle liegt etwa im Jahre 1500.
 - 2 Immer wieder wundert man sich und fragt „was hat ein Kölner mit Lübeck zu tun?“ Der Initiator 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 *MAIKA*, 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 war 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 technisch und kaufmännisch „durchleuchten“ zu können.
 - 3 Die Frage, ob ein Schiff - in diesem Fall die Galeone *ADLER VON LÜBECK* - nun „weiblich“ (die) oder „männlich“ (der) zu titulieren sei, ist prinzipiell geklärt. Nach Recherchen des Schifffahrtshistorikers *Boris Schuffels* und allgemeinem internationalen Brauch werden Schiffe mit „die“, also weiblich bezeichnet, was in dem nachfolgenden Artikel auch so beibehalten wurde, selbst wenn es einzelne Schiffe in der Literatur gibt, die in nicht korrekter Weise mit einem „männlichen“ Artikel versehen sind.
 - 4 Der 7-jährige „Nordische Krieg“ fand von 1563 bis 1570 statt und war eine Allianz zwischen der Hanse (nur Lübeck) und dem Königreich Dänemark (*Friedrich II.*; 1534-1588), die sich gegen Schweden richtete, welches auf der einen Seite mehr Eigenständigkeit erringen wollte, andererseits Handelsabkommen einseitig aufgekündigt hatte und zudem die Fahrten der lübecker und überhaupt der hansischen Schiffe durch Blockaden, Angriffe und Kaperungen stark behinderte. Obwohl sich Dänemark und die Hanse ansonsten eher als Rivalen verstanden, waren diesmal die Interessen deckungsgleich. Eine Aufforderung Lübecks an die anderen Hansestädte, sich mit eigenen Schiffen zu beteiligen, wurde von diesen aus verschiedenen (vorgeschobenen=?) Gründen abgelehnt. – Dieser Krieg hatte seinen Anlass darin, dass sich immer mehr Territorialstaaten entwickelten, deren Interessen denen der Hanse entgegenstanden. – Nach dem Ende dieses Krieges führte Lübeck keine auswärtigen Kriege mehr. – Über diesen Krieg ist in dem Buch „Seekriege der Hanse“ (2007) von *Prof. Dr. Konrad Fritze* und *Dr. Günter Krause* auf den Seiten 170 bis 187 Näheres nachzulesen.
 - 5 Der Begriff „Kriegsschiff“ kam erst im späteren 16.Jhd. auf.
 - 6 Das damalige Flaggschiff der Hanse hatte im Mai 1564 unter ihrem Befehlshaben *Friedrich Knebel* (siehe auch *Knevel* weiter unten) zehn Schiffe an der Seite der Dänen in den Kampf gegen das Königreich Schweden geführt. Im Laufe der Kriegshandlungen im Rahmen des „Nordischen Krieges“ flog das Schiff durch Unachtsamkeit beim Umgang mit Pulver in die Luft.
 - 7 *Dr. Johann Gustav Gallois* (1814-1872) berichtet in seinem Buch „Der Hansabund“ (1851) u.a. sehr ausführlich über die Situation während des „Nordischen Krieges“ und auch über die *ADLER VON LÜBECK*.
 - 8 Die Schiffsbauer erhielten in Lübeck erst im Jahre 1560 ihre Amtstatuten, in denen u.a. die Arbeitsorganisation und der Arbeitslohn enthalten waren. Nach *Prof. Dr. Karl-Friedrich Olechnowitz* waren gerade diese Statuten in Lübeck sehr rigide, so dass der technische Fortschritt im Schiffbau dort besonders gehemmt wurde. Erst nach 1601 kam es zu einer Lockerung.
 - 9 Der Schiffbaumeister *Sylvester Franke* soll sich - nach der 2004 verfassten Chronik der südwestlich von Lübeck liegenden kleinen Gemeinde Hamberge - in der lübecker Gegend niedergelassen haben, denn ihm wurde in den 1570er Jahren vom lübecker Domkapitel eine Wiese zugesprochen.
 - 10 Damit ist eine der damaligen Fährverbindungen gemeint. Folgende Fährn von der nördlichen lübecker Altstadt sind nachgewiesen:
– „Matsfähre“ Bei der „Matsfähre“ (auch: „Matzfähre“ oder „Matthes Fehr“) handelt es sich um eine damalige Fährverbindung, die die Altstadt etwa von der heutigen Clemensstrasse ausgehend mit der Wallhalbinsel verband. Diese wurde mit dem Bau der Drehbrücke 1890 eingestellt (nach dem Entstehen der Wallhalbinsel führte der weitere Weg zum linken Trave-Ufer zuerst über eine sehr einfache Klappbrücke bis die Marienbrücke entstand). – Eine andere, aber weniger wahrscheinliche Version besagt, dass die „Matsfähre“ unterhalb der Linie Fischergrube (heutiger Museumshafen) gelegen haben soll und eine Verbindung zwischen dem linken Trave-Ufer über den heutigen Wallhafen zur Wallhalbinsel zur Kaufmannsdröge, dem Giesshaus und den zahlreichen Werften hergestellt haben soll. – Was die Herkunft des Namens betrifft, so steht diese ebenfalls nicht fest: 1.Variante=benannt wurde diese Möglichkeit der Überfahrt u.U. nach der Matthäi-Kirche auf dem linken Trave-Ufer in der Nähe der jetzigen Marienbrücke; 2.Variante=diese wäre, dass es sich um einen Fährmann namens Matthias o.ä. gehandelt haben soll; 3.Variante=dass „..... dat weem allens Kollegen, dat weem Maten, de mit'nanner arbeidt hebbt“, also eine Fähre für Männer, die zusammen gearbeitet hätten.
– „Struckfähre“ Eine weitere Fähre war die im 17.Jhd. erstmalig erwähnte „Struckfähre“ (auch „Strauchfähre“), die von der heutigen Hafenstrasse (unterhalb der Hubbrücke) über die Trave um die Spitze der Wallhalbinsel herum bis zur „alten“ Karlstrasse führte (heute Stichstrasse, trennt teilweise die jetzige LMG von dem Grundstück, auf dem eigentlich einmal die geplante „Deutschen Museumswerft“ entstehen sollte). Durch den Hafenausbau wurde diese Verbindung am Ende des 19.Jhd. flussabwärts verlegt, bis sie 1961 den Betrieb beendete. Hauptnutznießer dieser Fähre waren besonders die „Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft“ (LMG) und ihre Arbeiter.
– „Einsiedelfähre“ Ausserdem gab es noch die „Einsiedelfähre“ (amtlich: „Schneiderfähre“), die rechtes und linkes Trave-Ufer verband. Rund 600 Jahre tat diese Personenfähre zur heute noch so genannten Einsiedelstrasse ihren Dienst, bis sie 1964 ihren Betrieb einstellte.
– „Bellevuefähre“ Diese in einem Artikel von „Pythagoras“ genannte Fähre soll von der Strasse Altfähre (nördliche Altstadt-Insel) zur Wallhalbinsel abgegangen sein. Der Name bezieht sich wahrscheinlich auf die dortige Anlegestelle, die ehemalige „Bastion Belle Vue“ (war eine andere Bezeichnung für die Bastion „Düvelsort“), die 1845 abgetragen worden ist; somit handelt es sich um eine spätere Fährverbindung.
- In ganz alter Zeit war noch eine Fährverbindung zwischen dem östlichen (nördliche Altstadt/Untertrave) und westliche Trave-Ufer vorhanden, die aber vermutlich schon nach der Zerstörung der „Lübecker Burg“ im Jahre 1227 eingestellt wurde.



- 11 *Peter van der Horst* (1676) in: „Beschreibung von der Kunst der Seefahrt“. – Es ist davon auszugehen, dass diese am heutigen „Kuhlenkamp-Kai“ gelegene Werft von einem Schiffbaumeister namens *Witkop* (auch: *Witkopf*) gepachtet gewesen war. Sofern *Sylvester Franke* selbst einen Wertplatz auf der Lübecker Lastadie hatte, so war dieser sicherlich bereits mit dem Bau eines anderen Schiffes besetzt. Jedenfalls hatte der Schiffbaumeister *Franke* die Hauptverantwortung für den Bau des grössten Schiffes der Lübecker.
- 12 *Karl Reinhardt* war der Erste, der sich intensiv mit der Geschichte und der Konstruktion der *ADLER VON LÜBECK* beschäftigte und dabei wertvolle Informationen recherchierte. – Über die Person *Karl Reinhardt* ist jedoch bisher nur sehr wenig bekannt. Ihm eindeutig zugeschrieben werden können die Arbeiten über diese grosse Galeone der Hanse und über die *JESUS VON LÜBECK*, die auch in diesem Anhang aufgeführt sind. Aber er hat auch 1940 einen Artikel in der „Technikgeschichte 29“ mit dem Titel „Geschichte des Schiffbaus an Modellen sichtbar gemacht“ geschrieben (Seite 44, „Verlag des Vereines Deutscher Ingenieure“, Berlin, Hrsg.: *Conrad Matschoss*, 192 Seiten, A/O=–60,00 Euro). – Um sich derart mit diesen Themen beschäftigen zu können, muss jemand damit technisch/beruflich verbunden gewesen sein oder jemand hat diese Themen als Hobby intensiv bearbeitet. *Karl-Heinz Nold* schreibt jedoch bei seinen Zeichnungen „nach *Dipl.-Ing Karl Reinhardt*“ – Es ist möglich, dass *Karl Reinhardt* identisch mit der Person ist, die nach Google Ingenieur-Wissenschaften studiert und in den 1920er Jahren promoviert hat. Es werden bei Google aber auch noch andere Personen mit diesem Namen aufgeführt (Alt-Philologe oder Mathematik-Prof.), die in der 1930er/1940er-Jahren gelebt haben. – 1941 wird *Karl Reinhardt* als „Mitglied des Fachausschusses für die Geschichte des deutschen Schiffbaus der schiffbautechnischen Gesellschaft“ erwähnt. – Ebenso wird er auch als Regierungsrat in Berlin bezeichnet. – *Karl Reinhardt*'s genaue Lebenszeit (hier genannt 1886-1958) ist ebenfalls bisher nicht gesichert und somit wartet eine vollständige Biographie über *Karl Reinhardt* noch auf ihre „Entdeckung“.
- Weitere Informationen über *Karl Reinhardt* bitte an den Autor dieses Artikels! Danke!
- 13 Obwohl die Statuten der Hanse klar besagten, dass keine Schiffe für Nicht-Hanse-Mitglieder gebaut werden durften, wurde die *FORTUNA* für Dänemark auf deren Rechnung gebaut, was mit dem Bündnis gegen Schweden zu begründen ist. – Was den Begriff „Schwesterschiff“ betrifft, wie die *FORTUNA* öfters als solches der *ADLER VON LÜBECK* bezeichnet wird, so war das für Dänemark bestimmte Schiff *KEIN* „Schwesterschiff“, denn derart wird ein Schiff nur dann bezeichnet, wenn es gleich oder sehr, sehr ähnlich einem anderen Schiff ist.
- 14 Der Begriff „Lastadie“ kommt aus dem Lateinischen von 'lastadium' oder 'lastagium' (französisch: 'lastage') und bezeichnet eigentlich „Schiffsballast“. Im übertragenen Sinn des Wortes kann damit auch gemeint sein: Landeplatz für Schiffsgüter, Dock, Pier, Werft, Kai oder/und Hafen. In Lübeck wurde 1548 erstmals ein solcher Platz als „Lastaye“ urkundlich erwähnt, doch die Bezeichnung wandelte sich: „Lastadige“ (ab 1572), „Grosse Lastadie“ (ab 1614), „Laststade“ (ab 1666), „Lastadie“ (ab 1852 amtlich festgelegt. Diese „Lastadie“ befand sich bis in das 19.Jhd. hinein auf der Wallhalbinsel, einem durch das Schaffen eines breiten Grabens und durch Anschüttung entstandenen breiten Landstreifen, einerseits zwischen Trave und Stadtgraben, andererseits im Bereich zwischen Grabentor und dem nordöstlichen Ende der Wallhalbinsel (später nach der Bastion „Düvels Ort“ auch als „Teuffelsohrt“ oder „Teuffelswisch“ benannt). Allerdings muss zur Örtlichkeit gesagt werden, dass in damaliger Zeit als „Trave“ der Wasserlauf zwischen der heutigen Altstadt und der Wallhalbinsel bezeichnet wurde (heute: „Stadt-Trave“). Erst später verlegte man im Rahmen der Ausweitung der Befestigungen den Hauptlauf der Trave westlich der Wallhalbinsel. – Heute weist nur noch ein kurzes von der Marienstrasse südlich abgehendes Strassenstück mit dem Namen „Lastadie“ auf die frühere rege Schiffbautätigkeit in Lübeck.
- 15 *Prof Dr. Konrad Fritze & Günter Krause* (1997) in „Seekriege der Hanse“ und auch *Herbert Kloth* (1923) auf Seite 195.
- 16 *Philippe Dollinger* (1998) in: „Die Hanse“.
- 17 Auch *Walter Ried* sprach 1974 in seinem Buch davon, dass die *ADLER VON LÜBECK* 3.000 t Wasserverdrängung gehabt haben soll.
- 18 In der Welt wurden nach der *ADLER VON LÜBECK* erst ab etwa 1625 vergleichbar grosse Schiffe gebaut. – Es soll unter dem römischen *Kaiser Caligula* (12 n.Chr.-41 n.Chr.) etwa 37 n.Chr. allerdings ein Grossschiff mit einer Länge von über 100 m und rund 20 m Breite gegeben haben. – In China sind inzwischen Funde gemacht worden, die auf ein Schiff etwa des Jahres 1405 der Ming-Dynastie unter dem Kommando von Admiral *Zheng He* (1371-1433/1435) hinweisen, welches 120 m lang und 50 m breit gewesen sein soll. Diese gewaltigen Grössenangaben werden jedoch durch Forschungen der letzten Jahre immer mehr in Zweifel gezogen.
- 19 Um der Leserin/dem Leser die Grössenordnung dieses Betrages zu verdeutlichen: 1377 erhielt man für 1 Lübsche Markt (=192 Pfennige) 4 Kühe oder 12 Schafe oder 98 Pfund Butter. Der Arbeiter-Tageslohn betrug damals 1,5 Pfennig. – Am 25. März 1526 konnte *Graf Johann Rantzau* (1492-1565) das verwahrloste Kloster Bordesholm mit dem Dorf Schlotfeld und andere Dörfer im Störgebiet mit dem Mönchshof an der Stör für 5.000 Lübsche Mark kaufen. – Und eine weitere Aussage: „...er starb 1286 in Lübeck. Zum Zeitpunkt seines Todes besass er etwa 13.500 Lübsche Mark, was einem Millionenvermögen in Goldmark entsprach“.
- 20 Diese Summe ist in den „Neuen Lübeckischen Blättern“ (1858), Seite 417 genannt.
- 21 *Detlef Dreyer*; Chronist und Stadtschreiber um 1600; Unterlagen im Archiv der Stadt Lübeck.
- 22 *Heinrich Rehbein*; Chronist und Stadtschreiber (15__-1619/29); in: „Hansische Geschichtsblätter“ (HGB), II 28 (1900), S.166.
- 23 *Gotthard (V.) von Hoeveln* (1544-1609) - auch *Gotthardt* geschrieben - stand der Stadt Lübeck von 1578 bis 1609 als Ratsherr zur Verfügung. In dieser Zeit war er 1589 auch Bürgermeister und wurde im gleichen Jahr zum Kämmereiherrn gewählt. Er hat eine Chronik über seine Heimatstadt verfasst. Ein Gemälde hängt heute im Korridor des Lübecker Rathauses. – Sein Vater, ebenfalls mit Vornamen *Gotthard* (1__-1571), war von 1558 bis zu seinem Tode Ratsherr und dabei von 1565 bis 1568 Kämmereiherr. (Quelle: *Dr. Emil Ferdinand Fehling*). – Da in der Familie wenigstens 4x hintereinander der Vorname *Gotthard* geführt wurde, wird der 1571 gestorbene *Gotthard (V.) von Hoeveln* zusätzlich mit einer römischen „IV.“ gekennzeichnet und sein 1543 geborener Sohn mit einer römischen „V.“.
- 24 Dieser Chronist, *Dr. Johann Peter Willebrandt* (1719-1786); teilweise auch: *Willbrand* geschrieben), hat 1748 die „Hansische Chronick, aus beglaubigten Nachrichten zusammengestellt“ und im Eigenverlag herausgegeben.
- 25 Allein in dem im Jahre 2009 zerstörten Archiv der Stadt Köln befanden sich rund 23 laufende Meter Unterlagen über die Hanse. Diese Urkunden, Abschriften usw. der gesamten Hanse waren 1594 aus Brügge und Antwerpen zur Sicherheit vor dortigen kriegerischen Handlungen in die Hansestadt Köln verbracht worden, nachdem auch das erst 1569 fertiggestellte grosse hansische „Haus der Osterlinge“ in Antwerpen nicht mehr im geplanten Umfang zur Verfügung stand.
- 26 Es handelt sich um das „Artilleriebuch der *ADLER VON LÜBECK*“ aus dem 16.Jhd. des städtischen Arkoliemeisters *Hans Frese* (auch: „*Freese*“ geschrieben).
- 27 Das Flaggschiff, die *MORIAN*, wurde - nach *Walter Ried* (1974) - vom letzten Bürgermeisteradmiral Lübecks, *Bartholomeus Tinnappel* (____-1566; auch: *Tinappel* geschrieben), geführt, der in diesem Sturm mit seinem Schiff unterging und schliesslich sein Grab in der Marienkirche in Wisby fand. Er war - nach *Herbert Kloth* (1823) - der einzige Bürgermeister, der den obersten Kommandoposten der Lübschen Flotte inne hatte und auch Vorgesetzter der beiden (Unter-)Admirale der Stadt. *Bartholomäus Tinnappel* war es auch gewesen, der sich energisch für eine zeitgemässe Organisation und Neuanschaffungen in der Lübecker Kriegsflotte einsetzte.



- 28 Nach *Dr. Johann Gustav Gallois* (1851) waren an dem besagten Seegefecht im Jahre 1566 - neben den dänischen - auch 11 Schiffe aus Lübeck beteiligt. Die Schlacht fand zwischen Öland und Gotland statt und das Ergebnis war ein Unentschieden. Allerdings kam dann ein Sturm auf, dem vor Gotland dann 10 dänische und 3 lübecker Schiffe mit insgesamt 7.000 Mann zum Opfer fielen, wobei die Zahl der Gestorbenen sehr anzuzweifeln ist.
- 29 *Johann(es) Brokes* (1513-1585, auch *Brockes* geschrieben) war von 1564 bis 1585 Ratsmitglied und in dieser Zeit von 1567 bis 1569 Admiral der Flotte der Hansestadt Lübeck. 1573 war er zudem Bürgermeister der Stadt und von 1573 bis 1578 fungierte er als Kämmereiherr, wobei er 1576 auch Lastadienherr war (Quelle: *Dr. Emil Ferdinand Fehling*).
- 30 Dieses Wort („Orlogschiff“) stammt aus dem Niederländischen und meint damit ein Kriegsschiff.
- 31 *Friedrich Knebel* (1____-1574; auch: *Knevel* oder *Knever* geschrieben) war von 1559 bis 1574 Ratsherr in Lübeck. Er leitete als Admiral von 1564 bis 1565 die Flotte der Stadt und hatte dabei 1564 den Befehl über das damals grosse Hanseschiff, die *ENGEL*. Dieses Schiff hatte unter ihm am 30./31.Mai 1564 zwischen Öland und Gotland das 1561 gebaute und wesentlich stärker bewaffnete schwedische Admiralsschiff *MAKALÖS* (auch *MARS* genannt; rund 65 m lang, ca. 125 Geschütze, etwa 650 Mann Besatzung) genommen. Nachdem der schwedische Admiral *James Tordsson Bagge* und ein Teil seiner Mannschaft bereits als Gefangene auf die *ENGEL* gebracht worden war, flog die *MARS* infolge eines Pulverbrandes in die Luft und riss auf dem Schiff Seeleute beider kämpfenden Seiten in den Tod. – Ein Bildnis des Schiffes soll sich an der Nordfassade des lübecker Rathauses befinden. (Quelle: *Dr. Emil Ferdinand Fehling*) – Auch in den Informationen aus der Bauanleitung der *ADLER VON LÜBECK* in 1:200 von *Fritz Gabriel* aus der „Wort und Bild Verlagsgesellschaft mbH“ (1956); dort „*Knever*“ geschrieben.) – *Walter Ried* schrieb, dass ein *Friedrich Knebel* in der Seeschlacht 1565 vor Gotland Befehlshaber der lübecker Flotte war und *Herluf Trolle* als Admiral die dänischen Schiffe führte.
- 32 *Johann von Wickede* (15__-1577) war Ritter und von 1570 bis 1577 Ratsherr der Stadt und zugleich Verwalter des „Deutschen Ordens“ in Reval. In der Zeit als Ratsherr befehligte er ein Schiff in der lübecker Flotte. (Quelle: *Dr. Emil Ferdinand Fehling*).
- 33 *Heinrich Lindhorst* (____-1575; auch: *Hinrich*, bzw. *Linthorst* geschrieben) war von 1567 bis 1575 Ratsherr und von 1568 bis 1575 Befehlshaber auf einem lübecker Schiff (Quelle: *Acta Danica IX*, Blatt 174+179+180).
- 34 *Mattheus Tideman* (____-1579) war bis 1558 für die Lübecker als Hauptmann auf der Ostseeinsel Bornholm und wurde 1567 in den Rat der Stadt gewählt. Mit dem gleichen Jahr hatte er bis 1569 den Befehl über eines der lübecker Schiffe im „Nordischen Krieg“ (Quelle: *Acta Danica IX*, Blatt 174, 179, 180). – Die Insel Bornholm war 1525 vom dänischen König *Friedrich I.* (1471-†1533) der Hansestadt Lübeck für 50 Jahre überlassen, doch schon nach 49 Jahren von Dänemark zurückverlangt worden.
- 35 Nach *Karl-Heinz Marquardt* sollen auf der *ADLER VON LÜBECK* für den Kriegsfall insgesamt 1.000 Mann eingeplant gewesen sein. *Samuel Ernest Ellacott* schreibt 1954 jedoch von sogar 1.050 Mann.
- 36 > Es ist kein Kommentar vorhanden. <
- 37 Die Länge einer Elle unterscheidet sich regional sehr, so dass die wirkliche Länge nicht sicher ist. Basis aller Angaben kann aber eigentlich nur die lübecker Elle mit 0,57528 m sein, wobei nicht klar ist, aus welchem Jahr wiederum dieser Angabe stammt.
- 38 Dass die Schweden sich mit der Fertigstellung der *ADLER VON LÜBECK* am Verhandlungstisch einfanden, könnte seine Ursache - zusätzlich zu allen anderen Problemen der Schweden - auch darin gehabt haben, dass ihnen klar war, ein solch' riesiges Schiff nicht bezwingen zu können, welches sicherlich zudem durch den vorausseilenden Ruf seiner ungeheuren Feuerkraft Angst und Schrecken unter den schwedischen Seeleuten verbreitete (weniger wegen einer möglichen Breitseite durch die ungewöhnlich hohe Anzahl an Geschützen, sondern vielmehr deshalb, weil damit eine sehr schnelle Schussfolge möglich gewesen wäre, die letztlich zur Vernichtung des Gegners geführt hätte). – Allerdings dürfte auch die Tatsache, dass der schwedische *König Erich XIV.* von seinem Bruder *Johann* 1568 wegen angeblicher Geisteskrankheit abgesetzt worden war und er selbst 1569 sich zu Friedensverhandlungen bereit erklärte, Grund für das nachfolgende Kriegsende gewesen sein.
- 39 Der „Stettiner Friede“ zwischen Lübeck, Dänemark und Schweden, der auch unter Mitwirkung des deutschen *Kaisers Maximilian II.* (1527-1576) zustande kam (nach *Jochen Brennecke* auf Seite 163 kam es erst am 13.Dezember 1970 zu diesem Frieden), bestätigte alle früheren Privilegien Lübecks (z.B. die freie Fahrt auf der Narwa und in die baltischen Länder) und auferlegte dem Königreich Schweden die Begleichung alter Schulden gegenüber Lübeck in der nicht unerheblichen Höhe von 75.000 Talern. Allerdings ist Schweden diesen Verpflichtungen nie nachgekommen und hat somit das Seine zum Ende der Hanse getan. – Seitens Lübecks haben den Friedensvertrag unterschrieben: Bürgermeister *Christoph Tode* (1515-1579; auch: *Christopher Thode* geschrieben; Bürgermeister: 1566) und Bürgermeister *Hieronymus Lüneburg* (vor 1533-1580; Bürgermeister: 1561) (Quelle: *Bernhard Hagedorn*). – Wenige Jahre nach dem Friedensschluss verbündeten sich Dänemark und Schweden gegen die Hanse, was abermals viele Probleme schaffte und Kräfte besonders der Lübecker band.
- 40 *Dr. Ulrich Pietsch* (1982), „Die Lübecker Seeschiffahrt vom Mittelalter bis zur Neuzeit“. Ebenso nennt *Karl Reinhardt* im Jahre 1938 auf Seite 301 diese Summe und beruft sich dabei auf die Chronik von *Gotthard (V.) von Hoeveln* (nach 1565).
- 41 *Detlev Lexow* schrieb 1984 ebenfalls von einem „Reederkonsortium“, welches die *ADLER VON LÜBECK* in Charter nahm.
- 42 *Karl Reinhardt* bezieht sich bei seiner bisher einzigen umfangreichen Rekonstruktion der *ADLER VON LÜBECK* aus dem Jahre 1938 auch auf verschiedene Artikel in der englischen Fachzeitung „*Mariner's Mirror*“, um mangels seinerzeit vorhandener Unterlagen über die *ADLER VON LÜBECK* Vergleiche mit anderen ähnlichen Schiffen dieser Epoche herstellen zu können. Da er für seinen Artikel aus dem Jahre 1938 somit zumeist Sekundärquellen verwendet hat oder er für seine Rekonstruktion zudem Angaben zu englischen Schiffen jener Zeit adaptiert hat, ist auch seine Arbeit immer mit etwas Vorsicht zu lesen. Dennoch stellt seine Arbeit einen sehr wichtigen Bestandteil der Forschung zur *ADLER VON LÜBECK* und überhaupt zur maritimen historischen Forschung in unserem Lande dar.
- 43 *Karl Reinhardt* in seiner Arbeit zur *ADLER VON LÜBECK* und seiner Rekonstruktion (1941) zu der Karacke *JESUS VON LÜBECK*.
- 44 *Bernhard Hagedorn* gibt diesen Ort 1914 in seinem Buch auf Seite 72 an, der westlich von Larvik liegt (am westlichen Ausgang zum Fjord nach Oslo) und seit Alters her ein Exporthafen für norwegisches Holz war.
- 45 Nach *Dr. Johann Gustav Gallois* (1851) konnte Lübeck, bzw. die Hanse in Portugal einen völlig freien Handel unter der Bedingung führen, dass die Hanse nicht mit den neu entdeckten Ländern verkehren würde (auch als Portugal im Jahr 1580 seine Eigenständigkeit durch das Aussterben des Hauses „Avis“ verlor und bis 1640 aus dynastischen Gründen eine Provinz des habsburgischen Spanien wurde, konnte die Hanse dort weiterhin - unter den gesetzten Bedingungen - freien Handel treiben). – Einerseits wurde damit der Handel der Hanse erleichtert, andererseits entging der Hanse dadurch der immer wichtiger werdende Handel mit den entdeckten neuen Regionen der Welt. – Bis etwa 1604 waren Jahr für Jahr zwischen 80 und 150 hansische Schiffe nach Spanien (incl. Portugal), aber auch nach Italien unterwegs.
- 46 Nach *Bernhard Hagedorn* auf Seite 72 wurden bei dieser Reparatur die Oberbauten (im Achterschiff) um 7 Ellen (rund 4 m) abgebrochen).
- 47 *Karl Reinhardt* schrieb auf Seite 313 sogar, dass es „1.600 oder sogar 2.000 t“ gewesen sein sollen.
- 48 *Walter Ried* schrieb dagegen 1974, dass die Ladung „über 1.400 t“ gewesen sein soll.
- 49 Auf Seite 72 seines Buches nannte er diese Werte, die aber etwas hoch zu sein scheinen.



- 50 *Karl Reinhardt* nannte diese Summe in seiner 1938er Abhandlung zur *ADLER VON LÜBECK*, die damals einem gewaltigen Vermögen entsprach.
- 51 Diese im Rahmen der Recherche gelesene (aber leider nicht notierte Angabe eines gefundenen Autors) ist von ihm sicherlich mit anderen - bezüglich der Reduzierung von Aufbauten - verwechselt worden.
- 52 *Karl Reinhardt* in seiner Arbeit zur *ADLER VON LÜBECK* und seiner „Rekonstruktion der Karacke *JESUS VON LÜBECK*“ (1941).
- 53 Der Kölner Schiffshistoriker *Dr. Hendrik Busmann* vermutet diesen Umstand als Grund für die grossen Leckagen der *ADLER VON LÜBECK*. – Auch *Karl Reinhardt* spricht 1938 in seiner Arbeit zur *ADLER VON LÜBECK* davon, dass dem Schiff der „Rücken aufgestochen“ worden sei (fachliche Bezeichnung für: eine Durchbiegung des Kielbalkens infolge des durch den eigenen Auftrieb nicht ausgewogenen Gewichtes der Schiffsenden, wodurch sich der Kielbalken in der Mitte des Schiffes nach oben gebogen haben soll, so dass sich dort die Breitenverhältnisse verändert hätten). Er geht davon aus, dass das Schiff wegen der baulichen Mängel des Unterwassersteiles eine so kurze Lebensdauer gehabt hatte und nicht wegen einer Fehlkonstruktion in der Gesamtheit des Schiffes.
- 54 Nach allen (bisher) zur Verfügung stehenden Unterlagen ist davon auszugehen, dass das Jahr 1581 als Ende der *ADLER VON LÜBECK* anzusehen ist. Andere Angaben (1588 oder gar „60 Jahre“) dürften dabei eher unwahrscheinlich sein.
- 55 Diese bisher kaum bekannte Variante des Endes der *ADLER VON LÜBECK* wird von dem Autorenkollektiv von *Prof. Dr. Johannes Schildhauer* (1918-1995), *Prof. Dr. Konrad Fritze* (1930-1991) und *Prof. Dr. Walter Stark* in ihrem Buch „Die Hanse“ (1974) auf Seite 213 beschrieben.
- 56 *Dr. Peter Kirsch* (1988) in: „Die Galeonen – Grosse Segelschiffe um 1600“.
- 57 Um die „Verwirrung“ komplett zu machen: es ist nicht auszuschliessen, dass z.B. in Lübeck ein Schiffbaumeister, der eigentlich aus z.B. Hamburg stammte, seine hamburgere Masseinheiten benutzte, da ihm diese bekannt waren und er damit schon immer gerechnet hatte. Diese seine hamburgere Angaben haben dann über die Zeit hinweg „den Weg durch die Unterlagen genommen“. So entsprachen z.B. 128 lübecker Fuss in Hamburg 129 Fuss.
- 58 Laut *Dr. Peter Kirsch* (1988) war ein „Lübecker Fuss“ 29,2 cm lang (siehe auch Aufstellung zu den Längen).
- 59 Nach *Prof. Dr. Walther Vogel* im „Exkurs“ auf Seite 557 seines Buches von 1915.
- 60 Es handelt sich um „Schiffpfund zur See“ (=20 Liespfund à 14 Pfund oder 280 Pfund oder 2 1/2 Zentner).
- 61 Es handelt sich um „Schiffpfund zur Fuhr“ (=20 Liespfund à 16 Pfund oder 320 Pfund oder 2 6/7 Zentner).
- 62 *Prof. Dr. Walther Vogel* nannte im „Exkurs“ seines Buches dieses Gewicht.
- 63 Bei dem Bau alter Schiffe gab es drei grundsätzliche Methoden:
- „Schalenbauweise“ Hierbei werden nach dem Kielbalken usw. zuerst Vor- und Achtersteven gesetzt, dann die Planken und erst danach werden die Spanten eingesetzt (oder auch nicht, wie es bei kleineren Booten der Fall ist/war; ein typischer Fall dieser Art sind die Wikingerboote). Diese auch „Amsterdamer Methode“ genannte Art beschreibt *Nicolaas Witsen* in seinem Buch.
 - „Skelettbauweise“ 1 Hier entwickelte sich die „Schalenbauweise“ derart weiter, dass diese als „Skelettbauweise“ anzusehen ist. Dabei werden nach dem Kiel ebenfalls zuerst Vor- und Achtersteven gesetzt, aber danach auch schon die jeweils unteren Stücke der Spanten, worauf die Beplankung in diesem Bereich erfolgte. Dann wurde die Spanten verlängert und entsprechend fortgefahren, bis die Seitenwände fertig beplankt waren.
 - „Skelettbauweise“ 2 *Cornelis van Yk* beschreibt wiederum eine Weiterentwicklung der Skelettbauweise, die man auch als „Rotterdammer Methode“ bezeichnet. Dabei wird nur eine bestimmte Anzahl an vollständigen Spanten gesetzt, während die anderen Spanten mit der fortschreitenden Beplankung „mitwachsen“.
 - „Skelettbauweise“ 3 Bei dieser Bauweise werden nach dem Kielbalken usw., den Vor- und Achtersteven auch alle Spanten in ihrer vollständigen Länge gesetzt und dann erst mit der Beplankung begonnen.
- Bei der *ADLER VON LÜBECK* ist von einer Vorgehensweise nach dem „Skelettbau“ Typ 1 auszugehen.
- 64 Bei allen bisher gefundenen Angaben ist zudem immer zu berücksichtigen „von wo bis wo diejenigen gemessen haben!“ Als was definiert sich z.B. „Länge über Alles“?
- 65 *Karl-Heinz Marquardt* war der Zeichner der Baupläne für das Modell der Firma *Graupner*.
- 66 *Hans Frese* (auch: *Hans Freese*) war der „artolreymeister“ der *ADLER VON LÜBECK*; Unterlagen im Archiv der Stadt Lübeck.
- 67 *Karl Reinhardt* spricht von „62 ¼ Ellen“ für die Kiellänge, nennt bei der Umrechnung „36,4 m“ und beruft sich auch auf das Artilleriebuch von *Hans Frese*.
- 68 *Peter van der Horst* (um 1676) in: „Beschreibung von der Kunst der Seefahrt“.
- 69 *Karl Reinhardt* rechnet zur „Breite binnenbords“ für beidseitig Spanten und Planken 0,8 m hinzu und kommt auf diesen Wert.
- 70 *Bernhard Hagedorn* nannte (1914) in seinem Buch auf Seite 71 für die hintere Höhe „37 ½ Ellen“, was etwa 21,57 m entsprechen würde.
- 71 *Dr. Peter Kirsch* nannte (1988) diese etwas anderen Werte.
- 72 *Prof. Dr. Walther Vogel* in seinem Buch „Geschichte der deutschen Seeschifffahrt“ (1915); dort im „Exkurs“.
- 73 In seinem Buch „Die Schiffsfibel“ ist auf Seite 50 diese Angabe zu finden.
- 74 Dieses Mass scheint sehr übertrieben! Nach *Karl Reinhardt* betrug bei vergleichbaren Schiffen jener Zeit der Durchmesser bei dem längsten Mast (dem Grossmast) an Deck nur etwa 1,0-1,1 m.
- 75 Nach Brockhaus (1809) Seite 96: „Das Schiffpfund ist ein Gewicht, in allen Handelsstädten an der Ost- und Nordsee gebräuchlich, nach welchem [Schiffpfund] schwere Lasten gerechnet werden. Es ist zwar nach Verschiedenheit der Orte ebenfalls verschieden; doch wird es gemeinlich auf 3 Centner oder 20 Lispfund - jedes zu 15 gemeinen Pfunden - mithin zu 300 Pfund gerechnet“.
- 76 Runde Jungfern kamen erst ab etwa 1620 auf. – Auch *Dr. Frank Howard* schreibt 1989 in seinem Buch „Segel-Kriegsschiffe 1400-1860“ davon, dass im 16.Jhd. die Jungfern eine andere Form besaßen und eben nicht rund waren, wie sehr häufig, aber leider falsch bei Modellen zu sehen ist.
- 77 *Herbert Kloth* schrieb (1823; Kapitel II, S.212), dass die *ADLER VON LÜBECK* nach einer Abbildung sogar 5 Masten gehabt haben soll, wobei die Position dieses 5.Masten nicht genannt wird (u.U. meint er damit den Bugspriet [von ihm möglicherweise als „Fockmast“ eingestuft?], an dem sich die Blinde mit ihrer Rah befand). Bei der *ADLER VON LÜBECK* wird allerdings in allen gefundenen Unterlagen nirgends von einem solchen Mast auf dem Bugspriet gesprochen.
- 78 Nach 2 Planserien, die Ende der 1930er Jahre als Anleitung für einen Modellbau dienten („Das Schiffmodell“ und „Der kleine Baumeister“), war bei der *ADLER VON LÜBECK* am oberen Teil des Besanmastes ein weiteres Lateinersegel zu sehen, wie es bei einigen Galeonen jener Zeit durchaus zu finden war. Bei dieser Darstellung handelt es sich aber um eine Variante, die der Realität bei der *ADLER VON LÜBECK* weniger entspricht.
- 79 *Karl Reinhardt* gab in seiner Untersuchung von 1938 auf Seite 315 diesen Wert an.
- 80 *Bernhard Hagedorn* (1914) in: „Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis zum 19.Jhd.“.
- 81 Auch *Dr. Peter Kirsch*, der sich in seinem Buch „Die Galeonen“ intensiv mit diesem Schiffstyp beschäftigt hat, schrieb „Es gab im allgemeinen noch keine Fußpferde“.



- 82 Andere Schiffe jener Zeit führten stattdessen oben ein kleines Rahsegel.
- 83 Nach *Wolfram zu Mondfeld* in seinem Buch „Schiffsgeschichte“ (1988) auf Seite 172 besass Lübeck in jener Zeit in seinem Arsenal nur folgende grössere Waffen: „8 ganze Kartaunen zu 40 Pfund, 6 halbe Kartaunen zu 20 Pfund, 26 Feldschlangen zu 8 bis 10 Pfund, 4 halbe Kartaunen zu 3 bis 5 Pfund und 8 Viertelschlangen zu 2 bis 2,5 Pfund an gegossenen Rohren. Dazu kamen an geschmiedeten Rohren 28 Steinbüchsen für 10, 20 und 30 Pfund Stein oder Hagel. 10 Steinbüchsen zu 3 Pfund, 10 Dreiviertelschlangen zu 5 bis 6 Pfund und 40 Barzen zu 1,5 Pfund Kugelgewicht“.
- 84 Wohl hatte die Stadt rund 1.200 Geschütze auf ihren Wällen (und existierenden) Schiffen zu unterhalten, doch die gewaltige Zahl an Geschützen bei der *ADLER VON LÜBECK* dürfte kaum direkt zur Verfügung gestanden haben.
- 85 *Herbert Kloth* (1823) nannte diesen Begriff und die Definition in seinem Artikel über Lübeck's Seekriegswesen.
- 86 Es handelt sich um die angefertigten Unterlagen des städtischen Arkoliemeisters *Hans Frese*.
- 87 Üblicherweise gab es pro Geschütz zum Wechseln zwei derartige herausnehmbare Kammern.
- 88 *Peter van der ADLER* gab um 1676 an, dass für die grossen Kartaunen als Geschosse 40 Pfünder und für die Feldschlangen 10-11 Pfünder verwendet wurden, während *Karl Reinhardt* bei den Feldschlangen von „8-10 Pfund“ spricht und auch sonst etwas andere Werte angibt.
- 89 *Wolfgang Rittmeister* schrieb 1936 in seinem Buch „...die Bestückung aus 122 Kartaunen, darunter 8 Vierzigpfünder, Feldschlangen und Mörser“.
- 90 *Philippe Dollinger* in seinem Buch (1998): „Die Hanse“.
- 91 *Herbert Kloth* (1823) berief sich auf *Hans Frese* (1563) und unterteilt das Pulver in die beiden Arten, wobei von einem Verhältnis 10 zu 1 (Schlangen- zu Rohrpulver) ausgegangen werden kann. Allerdings spricht er von rund 77 Tonnen Pulver, bzw. davon, dass allein die *ADLER VON LÜBECK* 10 Last Pulver an Bord gehabt haben soll!
- 92 Nach zwei Gemälden der *ADLER VON LÜBECK* aus etwa dem 16./17.Jhd.. – Nach anderen Informationen sollen sich diese Sicheln bei einer Enterung in der Takelage des gegnerischen Schiffes verfangen und somit ein Entkommen verhindern.
- 93 *Karl-Heinz Marquardt* (~1965) in: Bauplan zum *Graupner*-Modell.
- 94 In Planserien zu einem Modellbau aus den End-1930er Jahren („Das Schiffsmodell“ und „Der kleine Baumeister“) befand sich dagegen an der Spitze der Galion ein krokodilartiges Wesen. Diese Darstellung dürfte aber eher der Phantasie der beiden Zeichner entsprungen sein, denn der Realität entsprechen haben. Photos solcher derart gebauten Schiffe liegen dem Autor vor.
- 95 Andere Quellen berichten allerdings, dass während eines Gefechtes dieses Tuch komplett entfernt wurde.
- 96 Diese beiden Gemälde aus dem 16./17.Jhd. eines noch unbekanntes Malers zeigen die *ADLER VON LÜBECK* im Stile jener Zeit.
- 97 *Herbert Kloth* machte 1823 im 4.Kapitel auf Seite 354 Angaben zur Flaggführung/-ordnung und beschrieb den Ablauf des Kampfes. – *Herluff(f) Trolle* (1516-1565) war Inspektor der dänischen Flotte und kämpfte mit neuer taktischen Flottengliederung in „Nordischen Krieg“ mit den Lübeckern als Admiral gegen die Schweden. In der „*Trolle*'schen Ordnung“ wurden die Verhaltensregeln auf und zwischen den Schiffen festgelegt. Im Juni 1565 in einem Gefecht schwer verwundet, verstarb er im gleichen Monat in Kopenhagen. – Der Dichter *Theodor Fontane* hat dem berühmten dänischen Admiral in seiner Ballade „*Admiral Herluf Trolles Begräbnis*“ ein Andenken gesetzt.
- 98 Auf den beiden alten Gemälden sind diese Kreuze zu erkennen, die wohl dem „Schutz von Schiff und Besatzung“ dienen sollten.
- 99 Bei dem grossen Verlust an lübecker und dänischen Schiffen während eines Sturmes im Jahre 1566, bei dem auch das Flagggeschiff der Lübecker, die *MORIAN*, verloren ging, war der Hauptgrund, dass die Anker nicht hielten, bzw. die Ankertrossen brachen, so dass die Schiffe hilflos auf die Küste trieben und verloren gingen, während die gegnerischen schwedischen Schiffe sich noch rechtzeitig in den Schären in Schutz bringen konnten, wo ihnen zudem die Gewässerhältnisse bekannt waren.
- 100 Ein erstes Navigationslehrbuch, welches auch das Seerech und Segelanweisungen beinhaltete, stammt von *Jacob Aldey* (15__-__) aus dem Jahre 1578 und wurde vom lübecker Buchdrucker *Johann Balhorn d.J.* (1528/um 1550-nach 1603/04) veröffentlicht. Doch schon 1577 (1571=?) wurde in Hamburg eine Segelanweisung unter dem Namen „De Seekarte ost vnd west tho segelen“ veröffentlicht.
- 101 *Dr. Günter Krause* erwähnt in seinem Buch „Handelsschiffahrt der Hanse“, Seite 284 eine erste Seekarte für den Nord- und Ostseeraum („Caerte van de Oosterzee“ von *Jan van Hoime* [__-__]), die 1526 in Antwerpen hergestellt worden ist. Um das Jahr 1543/44 brachte *Cornelis Anthonisz* (~1505-1553) in Amsterdam eine Karte über diese Region heraus: „Caerte van die Oosterche See“ (2.Auflage: 1560). – Um 1575 soll auch noch ein kleines Segelhandbuch unter dem Namen „Leescartboeck van Visby“ starke Verbreitung gefunden haben, das in verschiedenen Sprachen aufgelegt wurde.
- 102 *Samuel Ernest Ellacott* (1954) in: „Komm mit an Bord – Vom Einbaum, von Segelschiffen und Ozeanriesen“.
- 103 *Herbert Kloth* beschrieb 1823 im 3.Kapitel sehr genau Arten, Anzahl und Aufgaben der Besatzung eines Orlogschiffes.
- 104 „Trabanten“ waren (nach *Wikipedia*) dienende Begleiter, Leibwächter zu Fuss (auch schon im Altertum bekannt), die besonders im Mittelalter üblich waren und teils als Schutzwache z.B. fürstlicher Personen dienten.
- 105 Als „Reitende Diener“ wurden auch Personen bezeichnet, die polizeiähnliche Aufgaben hatten.
- 106 Laut *Rudolf Zoder* („Familiennamen in Ostfalen“, Hildesheim 1968) steht die Tätigkeitsbezeichnung „Putker“ für einen Mundschenk oder Kredenzer, aber auch für einen Küchenjungen oder für einen Kellermeister.
- 107 Diese „Fähnlein“ war sehr häufig ziemlich undisziplinierte Haufen, die nur schwer in eine Ordnung zu zwingen waren. Aus diesem Grund wurden für Kampfhandlungen auf See nicht selten u.a. städtische Bewohner der Unterschicht angeworben, die besser im Zaume zu halten waren, aber nur über begrenzte Kampffähigkeiten verfügten.
- 108 *Herbert Kloth* in seinen Aufsätzen; 1823, 2.Kapitel, Seite 211.
- 109 *Prof. Dr. Karl-Friedrich Olechnowitz* hat sich in seinem Buch „Der Schiffbau der hansischen Spätzeit“ (1960) sehr ausführlich mit der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse beschäftigt und das Buch stellt eine wahre Quelle zu diesem Thema dar.
- 110 Die Wallhalbinsel entstand dadurch, dass man in der 1.Hälfte des 16.Jhd. westlich der Trave einen länglichen Gebietsstreifen stehen liess und wiederum westlich davon einen breiten Graben aushob und das Wasser des Flusses einleitete. Gleichzeitig wurde diese künstliche Insel durch Aufschüttungen auf dem morastigen Grund stabilisiert und erhöht. Das Holstentor (1478 erbaut) befand sich danach auf dieser Insel, die an dieser Stelle stadtsseitig mit einer schon 1216 in einer Schenkungsurkunde des dänischen Königs erwähnten (Klapp-)Brücke (=Holstenbrücke, aus Stein: ca. 1330), andererseits feldseitig mit der erst 1634 errichteten Puppenbrücke verbunden war.
- 111 Lübeck ist seit ihrer frühesten Zeit eine Hafenstadt. Die ersten Hafenstrukturen befanden sich am rechten Trave-Ufer etwa zwischen Braunstrasse und Mengstrasse. Später erstreckte sich das sehr schmale Hafengebiet mit seinen verschiedenen Umschlagplätzen (z.B. Getreide, Hering, Salz, Wein, Bier, Metalle) von der Grossen Peterstrasse bis hin zur Engelsgrube. Allerdings darf man sich dabei keine festen Kai- und ähnliche Anlagen vorstellen, wie wir sie heute von Häfen kennen, sondern es handelte sich höchstens um Pfahlreihen oder schwimmende Prahme, an denen die Schiffe anlegten (nur im Abschnitt Braunstrasse und Mengstrasse wurde für die Zeit um 1189 bereits eine Kaimauer nachgewiesen, bei es sich um eine mit Reisig verbundene Pfahlreihe handelte, wobei das Ufer aufgeschüttet, verfestigt und mit Bretterlagen abgedeckt worden war). Jedoch konnten - wegen



einer durchgehenden Wassertiefe der Trave von lediglich ca. 2,50 m, diese nur durch laufende mechanische Vertiefung überhaupt gehalten werden konnte (in Lübeck ist eine solche „Schlammühle“ erst aus dem Jahre 1541 überliefert) - Schiffe bis zu etwa 100 Lasten (rund 200 Tonnen) konnten diesen Hafen erreichen; bei grösseren Handelsseglern mussten die Waren zwischen Travemünde und Lübeck umgeladen werden. Erst in der 2.Hälfte des 19.Jhd. wurde unter dem Wasserbauingenieur *Peter Rheder* (1843-1920) der gesamte Hafen massiv umgebaut, die Wassertiefen vergrössert und der Hafen in seinen Einzelbereichen so benannt, wie wir die Namen heute noch kennen und zwar:

- „Hansahafen“ Mit dem Jahre 1854 kam es zu einer klaren Aufgabenaufteilung der einzelnen Wasserflächen in Lübeck mit ihren Kais, wobei dieser Hafen zwischen der Spitze der Wallhalbinsel und der Drehbrücke für die Dampfschiffe gedacht war (erstes Schiff schon 1824). Die östliche Seite auf der Wallhalbinsel wurde als „Behn-Kai“ bezeichnet.
- „Holstenhafen“ Dieser Hafen befindet sich direkt an der westlichen Altstadt zwischen der Holstentor-Brücke und der Drehbrücke und diente den Segelschiffen.
- „Wallhafen“ Der Wallhafen erstreckt sich von der Marienbrücke parallel zur Wallhalbinsel bis zu deren Spitze und war für Holzschiffe vorgesehen und die Westseite der Wallhalbinsel erhielt den Namen „Kuhlenkamp-Kai“. – Heute wird der Hafen ab und zu noch von Holzfrachtern aufgesucht.
- „Burgtorhafen“ (auch als „Burgtor Kai“ bezeichnet) Dieser befindet sich nördlich der Wallhalbinsel und der Hubbrücke am rechten Trave-Ufer, wird heute mit Abstand am stärksten gewerblich genutzt und ist heute Bestandteil der „LHG“ („Lübecker Hafen-Gesellschaft“, seit 1934).
- „Alter Stadtgraben“ Für die Holzschiffe stand - bevor die Marienbrücke gebaut wurde - auch zwischen der Puppenbrücke (vom Holstentor ausgehend) und der Marienbrücke (Fortsetzung von der Drehbrücke her) diese Wasserfläche mit ihren Entladeanlage zur Verfügung. – Mit dem Bau der Marienbrücke wurde dieser Bereich mehr und mehr für Holzflösse genutzt, da sich Lübeck im 19.Jhd. verstärkt zu einem der wichtigsten deutschen Holzimporthäfen entwickelte; heute wird der „Alter Stadtgraben“ nur noch von kleineren Schiffen und für die Schiffe der Hafenrundfahrt genutzt.
- „Klughafen“ (auch „Kanalhafen“ genannt) Dieser erst seit ca. 1900 existierende Hafen befindet sich im Osten und Nordosten der Altstadt wird einerseits von der Trave unterhalb der Hubbrücke am Nordende der Altstadt, andererseits von Süden her über die Kanal-Trave erschlossen. Benannt wurde er nach dem Bürgermeister *Heinrich Klug* (1837-1912). Entstanden ist der Hafen im Rahmen umfangreicher Wasserbaumaassnahmen durch die Nutzung des ehemaligen Verlaufes der Wakenitz. Nach den Plänen sollten die östlich der Altstadt befindlichen Gewerbegebiete erreichbar sein. – Heute dient dieser Hafen in erster Linie der Freizeit.

Wenn auch Lübeck nicht über die Anzahl an Häfen verfügte wie Bremen oder gar Hamburg, so fehlt es bisher an einer umfassenden literarischen/fachlichen Würdigung der „Hafenstadt Lübeck“, die die gesamte Entwicklung seit den Anfängen der Stadt Lübeck betrifft (*Prof. Dr. Rolf Hammel-Kiesow* hat 1998 bereits in dem Buch „Der Lübecker Hafen ab der Mitte des 19.Jhd. bis in die heutige Zeit“ einen diesbezüglichen Anfang gemacht). – Übrigens brauchte ein Schiff in früherer Zeit rund 4 Tage von Lübeck nach Danzig und etwa 9 Tagen nach Bergen in Norwegen, - wenn es denn keine Probleme gab.

112 Die Lübecker Lastadie erstreckte sich auf der Wallhalbinsel nach einer alten Karte aus dem Buch von *Johann Jacob von Melle* (1713) in dem Bereich gegenüber der Holstenstrasse und der Alfstrasse. Auf dieser Lastadie waren folgende Handwerksbetriebe untergebracht (auch wenn diese Angaben aus dem Anfang des 18.Jhd. stammen, so ist für die Zeit der *ADLER VON LÜBECK* eine ähnliche Anwesenheit von Werkstätten anzunehmen):

- „Sägehof“ (auch: „Sagehoff“) dort wurden die Baumstämme und sonstigen Hölzer in die zum Bau von Schiffen usw. notwendigen Formen gesägt oder die bereits gesägten Balken und Planken mittels Wasserdampf und Feuer in Form gebracht. Der Sägehof befand sich auf der Wallhalbinsel etwa gegenüber der Beckergrube.
- „Bragheplatz“ (mittelniederdeutsch: „braghen“ oder „bragen“ für kalfatern) An diesem sogenannten Ort wurden die Schiffe kalfatert, d.h. die Fugen zwischen den Planken usw. mit Werg und Teer abgedichtet und anschliessend geschrapt. Die genaue Stelle auf der Wallhalbinsel ist nicht bekannt.
- „Teerhof“ (auch: „Theerhoff“) Dieser lag sehr wahrscheinlich seit etwa 1400 auf der nördlichen Wallhalbinsel und nach *Johann Jacob von Melle* im 17./18.Jhd. gegenüber der heutigen Petersilienstrasse und soll 1845 (aus u.a. den Erfahrungen des grossen hamburger Brandes von 1842) an die Spitze der Wallhalbinsel, bzw. an die Westseite der Wallhalbinsel verlegt worden sein. Das Teer wurde aus Nordeuropa importiert, wo es durch Verschmelzen aus harzreichen Hölzern gewonnen wurde. Bis in die Mitte des 19.Jhd. waren die weiterverarbeiteten Produkte, wie z.B. Pech, Terpentin und Terpentinöle, Harze, Schwefel und Schwefelblume, wichtige Handelsgüter der Lübecker. Erst durch das Verfahren, Teer auch aus Steinkohle gewinnen zu können, verlor Lübeck seine Bedeutung als Exporteur dieser Produkte. – 1883 wurden in Lübeck diese Arbeiten wegen der Feuergefährlichkeit des Umganges mit Teer usw. zur Teerhofinsel verlegt, die erst 1882 durch einen abkürzenden Durchstich als Insel entstanden ist, die aber weiter Trave-abwärts liegt.
- „Dröge“ (auch: „Kaufmannsdröge“ oder „Tauteerwerk“; „dröge“ meint in norddeutschem Platt = „trocken“) Dort teerten die Arbeiter u.a. das Tauwerk (zur Konservierung) und hängten die frisch geteernten Taue usw. waagrecht zum Trocknen auf. Dazu war zwangsläufig ein längeres Gebäude erforderlich, welches sich bis zum späten 16.Jhd. unterhalb des „Goldenen Turmes“ (1482 im Rahmen der Stadtbefestigung am 1475-1482 hergestellten „Reeperwall“ gebauter Turm) befunden hat (etwa gegenüber der Engelsgrube/an der heutigen Drehbrücke=seit 1892). 1573 brannte diese Dröge ab und war als Neubau bis 1595 an gleicher Stelle - von der Kaufmannschaft der Stadt betrieben - vorhanden. Eine zweite Dröge nahm 1596 auf dem linken Trave-Ufer (damals noch östliche Seite der Wallhalbinsel) ihre Arbeit auf (Einbau des Teekessels 1595), während die alte Dröge als Warenlager vermietet wurde. Aber auch diese zweite Dröge musste 1639 der Erweiterung der Stadtbefestigung weichen und erhielt einen neuen Platz: heutiger Bereich zwischen Lohmühle, Drögestrasse und Schwartauer Allee. 1676 kam es wegen des schlechten Baugrundes abermals zu einem Abbruch, dem eine (3.) Dröge am selben Ort als Nachfolgebau folgte, der rund 2 Jahrhunderte Bestand hatte. Da sich jedoch neue Materialien und Techniken entwickelt hatten und wegen Baufälligkeit wurden 1873-1879 zuerst der Nordflügel und 1886 auch der Rest abgebrochen, um den neuen Hafenanlagen Platz zu geben.
- „Giesshaus“ Es handelte sich dabei um die städtische Giesserei für Geschütze und Glocken. Ab 1666 befand sich dieses Gebäude mit seinem Treppengiebel direkt südlich der Dröge, nachdem das alte „Büchsengiessserhaus“ aufgegeben worden war. Erst 1886 wurden die Gebäude (Giesshaus und Dröge) abgerissen. – In der 2.Hälfte des 16.Jhd. entwickelte sich das Giessen von Geschützen und Glocken aus Bronze in Lübeck sehr stark, so dass z.B. 1668 insgesamt 157 Geschütze für die Niederlande hergestellt werden konnten und dort Giesser tätig waren,

- die weit über die Grenzen Lübecks bekannt wurden. – Das Pulverhaus stand (nach einem Artikel in der Zeitschrift „Pythagoras“) damals in Höhe des Giesshauses, allerdings ausserhalb des Walles, etwa unterhalb der späteren Bastion „Fiddel“ (ebenfalls gegenüber der Engelsgrube).
- „Reeperbahn“ (auch: „Reepschlägerbahn“; Beruf auch bezeichnet als: Reepslegere, Reepsleger, Reeper, Reepschläger) Dieser Arbeitsplatz befand sich (nach *Rainer Andresen*) mit ihren verschiedenen wenigstens 300-400 m langen Bahnen (für Tauwerk von 200-266 m Länge) auf dem vor der Stadt aufgeschütteten „Reeperwall“, beginnend gegenüber der Beckergrube und endete etwa gegenüber der Engelsgrube. – Dabei ergibt die Länge einer solchen Bahn immer kürzere Taue, weil durch die Verdrillung (Verdrehung=„Schlagen“ von Tauwerk: Fasern werden zu Garnen versponnen > Garne zu Kardeelen verdreht/verdrillt > 3-4 Kardeelen zu Tauwerk geschlagen) eine Kürzung um etwa 33 % entsteht! – Auch auf dem Gelände westlich der Trave befanden sich Reeperbahnen (dort im 17.Jhd. in Höhe der Schwartauer Allee nachgewiesen). – Die Reepschläger überwachten in Lübeck ebenfalls die Hanfspinner, die für die Herstellung dünnerer Seile zuständig waren.
- „Wrakebude“ (auch: „Wrakbude“ oder „Wrackbude“) Nach Recherchen handelt es sich um einen Reparaturbetrieb (für Schiffe), wo auch gebrauchte Hölzer, also z.B. von abgewrackten Schiffen, wieder verwertet wurden. Nach anderen Informationen war es das (städtische) Lager für verschiedene fertige Holzwaren (Balken, Bretter, Dielen, Latten, Sparren usw.), die mindestens bis 1878 zum Verkauf standen oder versteigert wurden. Die Lage befand sich nach *Johann Jacob von Melle* zwischen der eigentlichen Lastadie und dem Sägehof etwa gegenüber der Alfstrasse. Der obrigkeitlich bestellte Schreiber wohnte dort vor Ort.
- Ebenfalls befanden sich auf der Lübecker Lastadie Kochstellen (denn auf den Schiffen durften im Hafen keine offenen Feuerstellen unterhalten werden), Gastwirtschaften für die Schiffsbesatzungen und Arbeiter und sogar Toiletten.
- 113 Über die zum Schiffbau verwendeten Hölzer sind unterschiedliche Angaben zu finden:
- 1. die Stämme wurden geschlagen, antransportiert und bearbeitet oder unbearbeitet zum Trocknen aufgestapelt,
 - 2. die Stämme wurden geschlagen, antransportiert und direkt, also „grün“=frisch, beim Bau eines Schiffes verarbeitet,
 - 3. die Stämme wurden geschlagen, antransportiert und sofort für einige Wochen/Monate im Salzwasser gelagert, wobei das Salz das spätere Eindringen von Bohrwürmern verhindern helfen sollte. Ungeklärt ist jedoch, ob das Holz dann direkt verarbeitet oder erst wieder getrocknet wurde.
- Die erste Bearbeitung erfolgte mit einer Zieh- oder Kransäge. – Zu dem sehr wichtigen Punkt, ob nun das Holz beim Bau der *ADLER VON LÜBECK* „grün“ (also noch mit seiner Eigenfeuchte vom Schlagen des Baumes) oder trocken oder wie anders verbaut wurde, sind noch umfangreiche Recherchen erforderlich! – Die Wahl des richtigen Holzes war sehr wichtig, denn es gab einerseits den Fall der englischen *QUEEN CHARLOTTE* von 1810, die zwei Jahre nach ihrem Stapellauf bereits fast vollständig verfault war, ohne jemals die See gesehen zu haben und andererseits die ebenfalls englische *ROYAL WILLIAM* von 1719, die fast ein Jahrhundert ohne grössere Reparaturen seetüchtig blieb (beide Fälle nach *Prof. Dr. Karl-Friedrich Olechnowitz*, 1960).
- 114 In Lübeck waren die Handwerker u.ä. in „Gilden“ oder „Ämtern“, bzw. „Corporationen“ zusammengefasst, die in sich sehr strenge Regeln besaßen und zudem durch einen „Wetteherrn“ kontrolliert wurden. Der Begriff „Zünfte“ kam als nichtniederdeutsches Wort in der Hansestadt erst mit der Reformation auf. – So hatten in jener Zeit u.a. mit dem Bau eines Schiffes zu tun: Bildschnitzer, Blechschläger, Blockdreher, Böttcher, Bogner, Brettschneider, Büchsenmacher, Glaser, Gewandschneider (auch: „-schröder“), Harnischmacher, Körber, Kompassmacher, Kramer, Maler, Mastenmacher, Reeper, Rotgiesser, Schmiede (Anker-, Grob-, Klein-, Nagel-, Hammer-, Kupfer- und Waffenschmiede), Segelmacher, Schwertfeger, Takler, Tischler, Töpfer, Tuchmacher. Ausserdem gab es eine Reihe von Hilfskräften, die nur für ganz bestimmte Tätigkeiten eingesetzt waren: Bohrer, Grobhauer, Kalfaterer, Pech- und Teersieder, Säger, Wergpflückerinnen u.ä. (lies dazu bei *Carl Friedrich Wehrmann*). – Es ist davon auszugehen, dass in der Hansestadt Lübeck etwa 50 % der erwachsenen männlichen Bevölkerung in irgendeiner Form durch den Hafen Beschäftigung fand.
- 115 *Prof. Dr. Karl-Friedrich Olechnowitz* beschrieb 1960 in seinem Buch nicht nur die Berufs- und Lehrverhältnisse, sondern auch umfangreich die Sozialverhältnisse auf einer Lastadie jener Zeit.
- 116 *Prof. Dr. Walther Vogel* beschrieb 1915 auf Seite 498 seines Buches den Typ der Barze und nennt dafür verschiedene Bezeichnungen. – Ebenfalls erwähnt *Bernhard Hagedorn* 1914 auf Seite 75 seines Buches diesen Schiffstyp.
- 117 *Dr. Peter Kirsch* schrieb 1988 in seinem Buch auf Seite 12, rechte Spalte, über den Schiffstyp einer Barze.
- 118 *Walter Ried* schrieb 1974, dass es sich um einen schwerfälligen Handelssgler gehandelt habe.
- 119 Bei dem Begriff „Hulk“ handelt es sich auch um ein (Segel-)Schiff, welches sich nicht mehr im Dienst befindet und mit/ohne Masten und mit einer anderen Verwendung irgendwo in einem Hafen o.ä. liegt. Der Schiffstyp „Holck“ hat mit einer „Hulk“, wie gerade beschrieben, nichts zu tun.
- 120 Zu diesem Begriff gibt es immer wieder unterschiedliche Meinungen, die hier einmal zu einer Klarstellung führen sollen:
- Erstens: Was die Schreibform betrifft, so findet man in der Literatur beide Formen, mal so und mal so, wobei allerdings die Schreibweise *Kraweel* überwiegt.
- Zweitens: Bei *Kraweel/Karweel* handelt es sich um eine Beplankungsart und **nicht** um einen Schiffstyp, wie z.B. Kogge, Karacke oder Galeone! Wohl gab es im 15.Jahrhundert ein berühmtes Schiff, „Dat grote Kraweel“, wobei sich diese Bezeichnung (es war eben nicht dessen Schiffsname!) auf die Grösse des Schiffes und auf seine Beplankungsart bezog. Es war in jenem Jahrhundert das erste derart grosse Schiff im Ostseeraum, dessen Rumpf auf die Art und Weise beplankt worden war. Mit einer Länge von etwa 51 m, einer Breite von ca. 12 m und einer Segelfläche von rund 760 qm an ihren drei Masten verdrängte das Schiff annähernd 800 t. Für die damalige Zeit muss ihr Anblick einen gewaltigen Eindruck auf die Menschen gemacht haben.
- Bei diesem Schiff („Das grosse kraweelgebaute Schiff“) handelt es sich aber ganz klar um eines vom Typ *Karacke*, was deutlich u.a. am Vorderteil des Schiffes zu erkennen ist. Es war die ehemals französische *PIERRE DE ROCHELLE*, welche 1462 in Danzig einlief und dann wegen nicht bezahlter Rechnungen des Eigners von der Stadt beschlagnahmt wurde. Nach einer Instandsetzung baute man das Schiff zu einem Kriegsschiff um und taufte es auf dem Namen *PETER VON DANZIG*. Nach etlichen erfolgreichen Kaperfahrten gegen England - u.a. unter ihrem Kapitän *Paul Beneke* (14__--1480) - kam es 1478 zu einem Schiffbruch, dem die Abwrackung folgte. Die *Kraweel/Karweel*-Beplankung des Rumpfes unterscheidet sich von der bis dahin in Nordeuropa üblichen geklinkerten Beplankung dadurch (siehe auch die Wikingerboote), dass die einzelnen Planken nicht mehr zu einem Teil überlappten, sondern die Planken auf Stoss gearbeitet wurden, so dass sich dadurch u.a. eine glattere Aussenhaut ergab. Diese aus dem Mittelmeerraum stammende Bauart setzte sich immer mehr auch im Norden durch, wodurch Schiffe dieser Art von einigen als *Kraweel/Karweel* bezeichnet wurden/werden - wie es (fast) alle heutigen Holzschiffe sind.
- 121 Der Kölner Schiffahrtshistoriker *Dr. Hendrik Busmann* bezweifelt sehr, dass es einen eigenen als „Karweel“ benannten Schiffstyp gab. Vielmehr geht auch er davon aus, dass es sich um einen Sammelbegriff für alle diejenigen Schiffe handelte, die in der *Karweel*-Beplankungsart hergestellt worden sind (also späte Koggen und Karacken, Galeonen u.ä.). So wurde die ursprünglich aus



- Frankreich stammende *PETER VON DANZIG* wohl als „Dat grote Kraweel“ bezeichnet, entsprach aber im eigentlichen Sinne als Typ einer Karacke, wie ebenfalls die baulichen Merkmale bei der *LISA VON LÜBECK* ziemlich eindeutig auf eine Karacke hinweisen.
- 122 Es handelt sich dabei um Angaben aus folgender Literatur:
– A = *Jean Meyer + Martine Acerra* (1996); „Segelschiffe im Pulverdampf – Das Ringen um die Seeherrschaft in Europa“,
– B = *Dr. Johann Wilhelm David Korth* (1985); „Die Schiffbaukunst“ Band I + II,
– C = *Klaus Schrage* (1989); „Rundhölzer, Tauwerk und Segel“,
– D = *Jürgen Gebauer + Egon Krenz* (1989); „Maritimes Wörterbuch“,
– E = nach sonstigen Quellen.
- 123 Aufstellung von *Bernd Klabunde*.
- 124 Von den anfangs 130 Schiffen der Spanier gelangten nur 66 Schiffe mehr oder minder beschädigt wieder in ihren Heimathäfen an. – Noch bei einem Gefecht von türkischen mit christlichen Schiffen in der Schlacht von Lepanto kam es 1571 zu einem überragenden Erfolg für die Christen, da die (noch älteren) Schiffskonstruktionen der Türken in fast allen Situationen denen der vereinigten christlichen mittelmeerländischen Streitkräften unterlegen waren, was sicherlich auch mit dazu beitrug, dass die Spanier 1588 bei ihrer Armada der Meinung waren, ihre Schiffe wären noch zeitgemäss, während die Engländer mit ihren Schiffen bereits seit einiger Zeit neue und zukunftsweisende Wege beschritten hatten (die englischen Schiffe waren nicht so schwerfällig und bei Manövern wendiger).
- 125 Der Hanse gehörten im Laufe ihrer Zeit über 300 grosse und kleine Städte in ganz Nordeuropa an, die immer oder zeitweise Mitglied der Hanse waren oder in denen sich Niederlassungen, Kontore oder Faktoreien befanden. Davon lagen über 100 Städte im heutigen Ausland!
- 126 Die Gründung der Stadt Lübeck hat eine Vorgeschichte: an einer seitlichen Bucht an der Schlei in der Nähe der heutigen Stadt Schleswig entstand spätestens um 770 n.Chr. die Wikingersiedlung Haithabu, die sich sehr bald zu einem der wichtigsten Handelsplätze in Nordeuropa entwickelte. Gegen Mitte des 11.Jhd. kam es zu einer endgültigen Zerstörung des schon als „Stadt“ zu bezeichnenden Ortes, so dass die Bevölkerung in die nicht weit entfernt am Ende der Schlei befindliche Siedlung namens „Sliaswig“ oder „Sliaswich“ („Siedlung/ Bucht an der Schlei“) umzog. – Dieses Schleswig wurde im Jahre 804 erstmals als „Sliasthorp“ erwähnt und war eine Nebensiedlung (=„thorp“), die nun die Funktion als wichtiger Handelsplatz im Norden übernahm. Doch mit dem 14.Jhd. musste Schleswig seine Rolle als überregionale Handelsmetropole des Nordens endgültig an Lübeck abtreten, während danach die regionale Wichtigkeit im Handel sich zudem nach Flensburg verlagerte. Für Lübeck war somit eine ernsthafte Konkurrenz im südwestlichen Ostseebereich nicht mehr vorhanden.
- 127 Die erste Gründung der Stadt fand im Jahre 1050 durch den getauften und reichsfreundlichen Wendenfürsten der Obodriten *Gottschalk* (1015-1066) in einem Winkel etwa zwischen den Flüssen Schwartau und Trave statt, wo heute noch Reste alter Wälle zu sehen sind. Dieses alte „Leubike“ (auch als „Liubice“ bezeichnet) litt allerdings stark unter den Überfällen des Wendenstammes der Rugier. Als es 1138 abermals zu einer Zerstörung kam, diesmal einer vollständigen, gründete *Graf Adolf II. von Holstein* (1128-1164; auch als „... von Schauenburg“ bezeichnet), der ein Vasall von *Heinrich dem Löwen* (1128?-1195) war, im Jahr 1143 die Stadt an der heutigen Stelle, an der sich ein alter Burgwall befand, neu. – *Heinrich der Löwe* favorisierte jedoch aus Konkurrenzgründen an einer anderen Stelle eine von ihm geschaffene Stadtanlage namens „Löwenstadt“ und zwang die Bewohner zu einem Umzug. Als *Graf Adolf II. von Holstein* 1158 jedoch „sein Lübeck“ an *Heinrich den Löwen* abtrat und sich die Lage der „Löwenstadt“ für Schiffe zudem nicht als sehr günstig erwiesen hatte, durften die Bürger Anfang 1159 wieder in das *Adolfsche* „Leubike“ zurück. – 1181 erhielt die Stadt „grosse Freiheiten“, nachdem *Heinrich der Löwe* gestürzt worden war, und 1226 wurde Lübeck durch den Kaiser *Friedrich II.* (1194-1250) zur Freien Reichsstadt erhoben. (Quelle: „Küstenfahrten an der Nord- und Ostsee“, 1880, von *Edmund Hoefler*). – (Bei *Rainer Andresen* sind in „Das Alte Stadtbild - Lübeck, Band 1“ weitere Angaben über die Entwicklung Lübecks nachzulesen.)
- 128 Der Transport von Heringen und auch Stockfisch war ein einträgliches Geschäft der Hanse, denn in den katholischen Ländern Südeuropas war in der Fastenzeit Fisch als Nahrung erlaubt, da es sich „nicht um Fleisch“ handelte.
- 129 Der Krieg band nicht nur etliche Schiffe, die nun für Seegefechte umgerüstet werden mussten, er stellte auch ein wesentlich grösseres Verlustrisiko für Lübeck und die Hanse dar. – Bekannte Gefechte waren dabei z.B. in 1564 zu verzeichnen:
– 1. Schlacht = Sieg von Dänen und Hanse gegen Schweden zwischen Oeland und Gotland (27 dänische und 10 lübecker Schiffe),
– 2. Schlacht = Sieg der Schweden, wobei Lübeck mit 18 Schiffen vertreten war (Quelle: *Dr. Johann Gustav Gallois*).
- 130 *Fritz Otto Busch* und *Dr. Gerhard Ramlow* beschrieben 1940 in ihrem Buch „Deutsche Seekriegsgeschichte“ die näheren Umstände, die schliesslich zum Bau der *ADLER VON LÜBECK* führten.
- 131 Die Hanse verbot den Bau von Schiffen für holländische Rechnung und ebenfalls jegliche Schiffspartenschaft zwischen den hansischen und holländischen Kaufleuten.
- 132 *Walter Ried* geht 1974 in seinem Buch auf diese zusätzlichen Probleme der Hanse ein.
- 133 Diese grosse Niederlassung der Hanse wurde auf Initiative von *Heinrich Sundermann* (1520-1591; auch: „*Hinrich Südermann*“) erbaut, der mit dem Jahre 1556 zum Syndikus der Hanse bestellt worden war. Nicht nur bei der Errichtung dieses imposanten und zukunftsweisenden Gebäudekomplexes in Antwerpen musste er gegen vielen Widerstand u.a. der Lübecker kämpfen, die sich in ihrer Machtposition beeinträchtigt sahen. Schon nach wenigen Jahren hatten sich die Lübecker und andere letztendlich durchgesetzt und das damals durch den Architekten *Cornelis Floris II.* (1514-1575) geplante „Haus der Osterlinge“ („Haus der Ostsee-kaufleute“) ging schliesslich 1862/63 durch Verkauf in belgisches Eigentum über und ist 1893 abgebrannt. Bereits 1594 waren die dortigen Archivbestände der Hanse (aus Brügge + Antwerpen) wegen des Freiheitskrieges der Niederländer gegen die Spanier (1567-1609) zur Sicherheit nach Köln verlagert worden (durch den Einsturz des kölnner Archives im März 2009 ist damit zu rechnen, dass sehr vielen Dokumente der Hanse unrettbar verloren gegangen sind).
- 134 Auch ein (nach *Dr. Johann Gustav Gallois*, 1851) zwischen 1530 und 1614 formuliertes und verabschiedetes „Schiff- und Seerecht“ mit umfangreichen 15 Kapiteln, was es so erstmalig in der Geschichte gab, änderte nichts mehr an den sich immer mehr verstärkenden Egoismen der Länder, Städte und einzelnen Reedereien und damit am Niedergang der Hanse.
- 135 Ein besonders eklatantes Beispiel war die ehemalige Seestadt Brügge: nachdem die Swin (auch: „Zwin“; Grenzfluss zwischen dem heutigen Belgien und den Niederlanden) versandete, verlegte man um 1250 den Hafen nach Damme; wegen der dortigen Versandung dann nach Monikerede. Als es auch in Monikerede Probleme mit der Versandung gab, folgte Sluis als Hafen von Brügge. Am Ende des 14.Jhd. drohte auch in Sluis eine Versandung und trotz aller Bemühungen zum Freihalten der Fahrinne verlor Brügge seine Funktion als Hafen- und Umschlagplatz von Waren (wovon dann letztlich die Stadt Antwerpen profitierte).
- 136 *Bernhard Hagedorn* beschrieb 1914 in seinem Buch auf Seite 77 diese Probleme, die die grossen Segler damals hatten.
- 137 Die Hanse besass sehr umfangreiche Handelsbeziehungen in ganz Europa, die sie über die Jahrhunderte aufgebaut hatte, aber sie nutzte ihr Wissen und die damit verbundene Macht nicht aus. Der „VOC“ („Niederländische Ostindien-Kompanie“, niederl.: „Vereenigde Oostindische Compagnie“) bot sich dadurch überhaupt erst die Möglichkeit sich 1602 zu gründen und für knapp zwei Jahrhunderte DIE Handelsmacht in Europa werden zu können (selbst die ebenfalls grosse „Englische Ostindien-Kompanie“ spielte



- dabei nur die 2.Rolle). Die Hanse begnügte sich mit den geringeren Margen des kleinteiligen europäischen Zwischenhandels - der zudem für sie immer schwieriger wurde - und übersah völlig, dass das „wahre Geld“ im Überseehandel zu verdienen war (chinesische Luxuswaren, Gewürze usw.). Die Hanse besass die entsprechenden Schiffe und hätte sich ohne Probleme mit viel Erfolg an diesem weltweiten Handel beteiligen können (der ja auch mit vielen Entdeckungen verbunden war), aber..... – Allerdings muss auch gesagt werden, dass die VOC vom niederländischen Staat massiv unterstützt wurde, während die Hanse keinem eigentlichen Staat angehörte und der deutsche Kaiser auch nicht über den nötigen Weitblick verfügte (oder ihm die Macht der Hanse nicht genehm war). – Dennoch kann konstatiert werden, dass gerade die lübecker hansischen Kaufleute keinerlei Risiken einzugehen bereit waren (von Ausnahmen von Fahrten einiger Kapitäne in das Mittelmeer [z.B. Venedig, Genua, Livorno] oder gar weiter abgesehen), „ganz fest“ an alten Systemen festhielten und (unbedingt notwendigen) Neuerungen fast schon feindselig gegenüberstanden, wie etliche Beispiele zeigen. Hamburg und Bremen liefen Lübeck den Rang ab, denn diese beiden inzwischen gross gewordenen Städte hatten die Zeichen der Zeit erkannt und sich darauf eingestellt. Das Ende des hansischen (lübeckischen) Handelsmonopols und damit der Hanse waren demzufolge hausgemacht (und die VOC hatte nach dem Ende des niederländischen Befreiungskrieges [1581] und den damit verbundenen Zerstörungen bestimmt schlechtere Voraussetzungen bei ihrer Gründung - wobei jedoch anzumerken ist, dass die niederländische Schifffahrt bereits im 15.Jhd. sich sehr stark entwickelt hatte und von ihnen selbst die Ostsee bis hin zur Newa befahren wurde).
- 138 Solche Modelle sind - neben den Zeichnungen - die Basis für den Nachbau eines Schiffes. Eines davon wird mit offenem Rumpf hergestellt, also mit sichtbarem Zimmerwerk, auch als „Spantenmodell“ bezeichnet. Dadurch wird dem Bootsbaumeister anschaulich der Zusammenhang aller Hölzer klar - und zudem den Besuchern, die dieses Modell ebenfalls besichtigen können. Vernünftigerweise wird dann auch die komplette Takelage installiert (ggf. mit Besegelung), damit diese auch deutlich gemacht werden kann. Die Grösse der beiden Modelle liegt dann etwa bei 1 zu 15 oder 1 zu 20, was dann einer Modelllänge über Alles von etwa 5,22 oder 3,92 m entspräche.
- 139 *Karl-Heinz Marquardt* hat als Autor bei Modellbauern eigentlich kein schlechtes Renommee. Umso unverständlicher ist seine mit derart vielen Mängeln behaftete Arbeit zur *ADLER VON LÜBECK* für die Firma *Graupner*.
- 140 Insgesamt sind bisher Pläne für einen Nachbau der *ADLER VON LÜBECK* in folgenden Massstäben gefunden worden:
- | | | | | |
|---------|-------------|--------------------------------|-------------------------------------|---|
| – 1:500 | ca. 1984 | in: „Modellbau-heute“ | durch <i>Detlev Lexow</i> , | |
| – 1:200 | ca. 1956 | bei: „Neuwerk-Bastlerzentrale“ | durch <i>Fritz Gabriel</i> , | |
| – 1:180 | ca. 1953 | bei: „Firma Graupner“ | durch <i>Artur Jung</i> , | mit Bausatz, (2.Baukasten), |
| – 1:100 | ca. 1939/40 | in: „Der kleine Baumeister“ | durch -?-, | <u>1.</u> Baukasten zur <i>ADLER VON LÜBECK</i> , |
| – 1:100 | ca. 1944 | in: -?- | durch <i>Karl-Heinz Nold</i> , | |
| – 1:90 | ca. 1939/40 | in: „Das Schiffsmodell“ | durch <i>Franz Linstädt</i> , | |
| – 1:90 | ca. 1965 | bei: „Firma Graupner“ | durch <i>Karl-Heinz Marquardt</i> , | mit Bausatz (3.Baukasten). |
- 141 Dieses Modell in 1:180 wurde etwa 1953 von *Artur Jung* gezeichnet und der Modellbau in Deutsch und Englisch beschrieben.
- 142 Briefmarke in einem Kleinbogen mit jeweils 4 gleichen Marken (Michel-Nr. 2.363-2.365; genau: 2.365=Wert: „50 Chon“); Ausgabetag/-jahr: 30.05.1983; Bild: Die *ADLER VON LÜBECK* ist von hinten zu sehen=ablaufend. Als Vorlage diente mit sehr grosser Wahrscheinlichkeit das entsprechende Bild aus dem Sammelalbum der Garbáty-Zigarettenfabrik aus dem Jahre 1933.
- 143 Es handelt sich um eine 2001 herausgegebene Münze in 15 g, 999/1.000 Silber, pp (polierte Platte); Auflage: 5.000 Stück; Bild: Die *ADLER VON LÜBECK* ist von vorne zu sehen=aufkommend.
- 144 Diese kleine Goldmünze aus dem Jahre 2009 mit dem Abbild der *ADLER VON LÜBECK* im Wert von 1.500 France ist zur Zeit das letzte „Signal“ aus dem Ausland zu dem grossen Bekanntheitsgrad dieses imposanten Schiffes.
- 145 Dieses Bild ähnelt sehr dem der Firma *Arnold André*, so dass zu vermuten ist, dass dem seinerzeit beauftragten Künstler dieses Bild als Vorlage diente.
- 146 Die Tabakfirma „Arnold André“ in Bünde hatte von etwa 1976 bis etwa Mitte 2007 auf ihren Packungen für Zigarren und Zigarillos und auch auf ihren Werbemitteln (u.a. Streichholzschachteln, Plastiktüten, Kartenspielen usw.) ein Segelschiff als Logo, wobei der bisher unbekannte Künstler damals mit grosser Sicherheit die *ADLER VON LÜBECK* als Vorlage genommen hatte.
- 147 Weitere Angaben zur deutschen Karacke *LISA VON LÜBECK* sind zu finden unter:
<http://www.hanseschiff-luebeck.de/LisavonLuebeck/LisavonLuebeck.html>
http://www.schiffspotter.de/Dokumente/Repliken/Kraweel_Lisa_von_Luebeck.htm
- 148 Weitere Informationen zur englischen Galeone *GOLDEN HIND* (ex-*PELICAN*) sind zu finden unter:
<http://www.goldenhind.co.uk> (in Englisch)
<http://www.goldenhinde.com> (in Englisch)
http://de.wikipedia.org/wiki/Golden_Hinde (in Englisch)
- 149 Weitere Informationen zur japanisch-spanischen Manila-Galeone *DATE MARU* (auch: *SAN JUAN BAUTISTA*) sind zu finden unter:
[http://de.wikipedia.org/wiki/San_Juan_Bautista_\(Schiff\)](http://de.wikipedia.org/wiki/San_Juan_Bautista_(Schiff))
http://en.wikipedia.org/wiki/Japanese_warship_San_Juan_Bautista (in Englisch)
- 150 Weitere Informationen zur niederländischen Galeone *BATAVIA* sind zu finden unter:
<http://www.bataviawerf.nl> (in Niederländisch)
[http://de.wikipedia.org/wiki/Batavia_\(Schiff\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Batavia_(Schiff))
- 151 Weitere Informationen zum niederländischen Linienschiff (zur Fregatte) *ZEVEN PROVINCIËN* sind zu finden unter:
<http://www.bataviawerf.nl/7provincien.html>
<http://www.hubert-herald.nl/Zevenprovincien.htm> (in Niederländisch)
- 152 Informationen zu den weiteren aufgeführten Nachbauten (sofern im Web vorhanden):
zur *SEA LION*: – ? –
zur *DUYFKEN*: <http://www.duyfken.com>
zur *DE LIEFDE*: <http://www.ihcmerwede.com/offshore-marine/specials/vessel-overview/replica-sailing-vessels/de-liefde>
zur *SUSAN CONSTANT*: http://en.wikipedia.org/wiki/Susan_Constant
- 153 *Paul Schmalenbach* (1993) in: „Die Geschichte der deutsche Schiffsartillerie“.
- 154 *Dr. Frank Howard* (1979/1989) in: „Segel-Kriegsschiffe 1400-1860“.