

LÜBECKISCHE BLÄTTER

- 150 Jahre Nautischer Verein zu Lübeck 17
- Aus der Vorsteherschaft 19
- Meldungen 20
- Aus der Gemeinnützigen 21
- Chronik Dezember 22
- „Mühlenfordt. Neue Zeitkunst“ im Behnhaus 23
- Abschied vom alten Buddenbrookhaus 24
- Das neue Buddenbrookhaus 26
- Ein Neujahrsgruß: Bonbons für 2020 31
- Aktuelle Kritiken 32
- Buch des Monats 32/U3





LÜBECKISCHE BLÄTTER

25. Januar 2020 · Heft 2 · 185. Jahrgang · Zeitschrift der Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit

Nautischer Verein zu Lübeck: hanseatisch – weltoffen für alle

Auftakt im Jubiläumsjahr: Das Nautische Essen zur 150. Wiederkehr der Vereinsgründung - ein Vorbericht

Von Hagen Scheffler

Reichsgründung 1870: der nationale maritime Gestaltungswille

Die Gründung der ersten nautischen Vereine im Deutschen Reich erfolgte inmitten der Einigungskriege in der Zeit zwischen 1866 und 1870. Nachdem das Kaiserreich Österreich-Ungarn, dessen Flotte sich unter dem legendären Admiral Wilhelm von Tegetthoff zum Schutz von Schleswig-Holstein gegen die starke dänische Flotte im deutsch-dänischen Krieg am 9. Mai vor Helgoland 1864 siegreich behauptet hatte, zwei Jahre später von Preußen bei Königgrätz besiegt wurde und damit aus dem Rennen um die Führungsmacht im zukünftigen Deutschen Reich ausgeschieden war, verlief die Gestaltung des deutschen Seewesens unter preußischer Führung. Salopp ausgedrückt: Der „Bismarckhering“ hatte sich gegen den „Kaiserschmarrn“ durchgesetzt.

Die Einigungskriege und die Reichsgründung 1870 sind eine Zeit umwälzender politischer, wirtschaftlicher, sozialer und technologischer Veränderungen. Auf See sind es die stählernen Dampfschiffe, die nach und nach die hölzernen Frachtsegler verdrängen. 1869 wird der Suezkanal eröffnet, für die Warenströme über See rückt die Welt zusammen.

Es sind auch die Gründerjahre des deutschen Seewesens und der Beginn von Deutschlands verspätetem Aufstieg in den Kreis der führenden Seemächte. Nautische Vereine, basierend auf einer engagierten maritimen Öffentlichkeit, begleiten von Anfang an diesen Prozess, der

national wie international Regeln für die Sicherheit und den Seeverkehr der Schiffe benötigt.

Der am 14. April 1868 im Berliner „Hotel D’Hambourg“ gegründete Deutsche Nautische Verein, zu dessen Gründungskomitee auch der Lotsenkommandeur G. Zuhr aus Travemünde als Vertreter der Schiffergesellschaft gehörte, und die regionalen Nautischen Vereine sind im Laufe der Jahrzehnte unentbehrliche Partner für Politik und Verwaltung geworden.



Von der geistlichen Bruderschaft zum Nautischen Verein

Die Hansezeit prägte Lübecks Stadtentwicklung über Jahrhunderte. Hafen, Seefahrt und Fernhandel waren Motoren der Entwicklung und Quellen des Wohlstands. Der erste Zusammenschluss zur Wahrnehmung der mit der Schifffahrt

verbundenen Interessen Lübecks war die Gründung der Schiffergesellschaft. 1535 gegründet, wurde sie Nachfolgerin zweier geistlicher Bruderschaften der Seefahrer, der St. Nicolaus-Bruderschaft von 1401 und der ca. 100 Jahre später gebildeten St. Annen-Bruderschaft.

Die Schiffergesellschaft, die in ihrem Gründungsjahr Grundstück und Gebäude Breite Straße 2/ Ecke Engelsgrube direkt gegenüber der Seefahrerkirche St. Jakobi erwarb, war im Gegensatz zu den geistlichen Bruderschaften eine Art Berufsgenossenschaft für Schiffer.

Nach langer Zeit führte erst dann das Gesetz zur Einführung der Gewerbefreiheit (29. September 1866) zu umwälzenden Veränderungen, wie der Auflösung von Gilden und Zünften. Auch die Schiffergesellschaft verlor ihre Bedeutung als berufliche Interessenvertretung mit ihrem politischen Einfluss in der Stadt. Sie hatte seit Jahrhunderten verantwortungsvolle Ämter inne (z. B. Zoll, Strandvogt, Hafen-, Lotsen-, Wasserbauamt), hatte Einfluss im Senat und war an schiffahrtspolitischen Entscheidungen beteiligt.

Fortan blieb sie als eine Gesellschaft in Form einer freien Vereinigung bestehen und wurde mehr zu einer Interessenvertretung von Kapitänen ohne eigentliche Befugnisse in Lübeck.

Ihr Hauptbetätigungsfeld lag nach dem Verlust ihrer politischen Funktion fortan ganz auf sozialem Feld.

Sechs Schifferbrüder erkannten die besonderen Zeichen der neuen Zeit und setzten zur zukünftigen Wahrnehmung und Förderung der Schifffahrt und des

Mondsichelmadonna im Saal der Schiffergesellschaft, Aufnahme vom 31. Mai 2014

(Foto: Agnete alias Veronika Janssen, wikimedia)

Seewesens auf die Kompetenz aller Persönlichkeiten aus Kreisen von Schifffahrt, Schiffbau und Hafenwirtschaft. Sie folgten der Aufforderung des Deutschen Nautischen Vereins, in den Hafenstädten nautische Vereine zu bilden. Über die Gründung des Nautischen Vereins zu Lübeck (NVL) heißt es in der „Kleinen Chronik“ der „Lübeckischen Blätter“ (Heft 11/ 1870):

„(Nautischer Verein). In dem neubauten Saal der Schiffergesellschaft fand am 7. Februar eine Abendveranstaltung zur Constituierung eines hiesigen Zweigvereins des allgemeinen Deutschen Nautischen Vereins statt. Der vorgelegte Entwurf von Statuten wurde genehmigt. Nach denselben können außer Schiffern und Rhedern auch alle anderen Personen, die sich für das Seewesen interessieren, Mitglieder des Vereins werden (...) Der Vorstand besteht aus 7 Personen. In denselben wurden gewählt I. A. Suckau als Vorsitzender ((Mitglied der Kaufmannschaft)), A. Rehder als Stellvertreter desselben, die Ältesten der Schiffergesellschaft Wendlitz, Thiel und Heitmann, der Capitain Steffen und der Secretair der Handelskammer Dr. Franck.“

Die Mitgliederstruktur des hiesigen Vereins hat sich seit der Gründung deutlich verändert. Der Kernbestand der Schifffahrtstreibenden ist heute im Prinzip durch alle Berufsgruppen erweitert, die Interesse am Maritimen im weitesten Sinne besitzen. Der Verein besitzt unter Vorsitz von Kapitän Jürgen Schlichting und Kapitän Wolfgang Pistol (2. Vorsitzender) 335 Mitglieder, 33 körperschaftliche Mitglieder sowie 2 Ehrenmitglieder ein großes Potential an fachlicher Kompetenz, das Grundlage für die ehrenamtliche Tätigkeit bei der Bearbeitung zentraler maritimer Themen ist.

Heutige Schwerpunkte der ehrenamtlichen Arbeit

Abgesehen von der Mitarbeit im Ständigen Ausschuss des Deutschen Nautischen Vereins konzentriert sich die Arbeit in vier Arbeitsgruppen:

Arbeitsgruppe Nautische Vereine Ostsee (NV Ostsee)

Leitung: Kapitän Jürgen Schlichting:

Die Ostsee zählt heute zu den verkehrsreichsten Seerevieren der Welt und stellt hohe Anforderungen an die Schiffsbesatzungen, an die Navigation und die Schiffsicherheit. Die Prognosen deuten auf einen weiteren erheblichen Zuwachs des Seeverkehrs hin, insbesondere auf der Ost-West-

Route seitens Russlands und als Auswirkung der Neuen Seidenstraße Chinas.

Die „Ostsee“-Gruppe des Vereins sorgt sich seit Jahren um geeignete Maßnahme zur Sicherung des Schiffsverkehrs, vor allem durch die sprunghaft angewachsene Zahl von Öltankern, die Schiffe in Mega-Carrier-Größe und die auch immer größer werdenden Kreuzfahrtschiffe.

Die Fachleute der Arbeitsgruppe warnen nachdrücklich vor der Gefahr von Havarien und Unfällen mit Ölverlust und dramatischen Auswirkungen für Natur und Umwelt. Sie entwickeln gemeinsam Strategien zur Lösung der Probleme. So gibt es für die Politik eine Reihe wichtiger Empfehlungen, z. B.

- für den *Verkehrsengpass Kadettrinne* (nordöstlich von Rostock): Einführung der Lotsenpflicht für Schiffe ab einer bestimmten Größe und eines bestimmten Tiefgangs;
- für den *Verkehrsengpass Fehmarnbelt*: Einrichtung eines Verkehrstrennungsbereiches, Einführung spezieller Verkehrsregelungen als hoheitliche Aufgabe während der Bauphase für den geplanten 18 Kilometer langen Absenktunnel, keine Überlassung, keine Delegation an den Betreiber Femern A/S;
- zur *Verhinderung von Ölkatastrophen*: Einrichtung spezieller Tankerrouten;
- für ein *Notfallkonzept*: Ausstattung der Havarie Kommandos mit mehr Personal und mehr Finanzmitteln und Beugnissen.

Die Ostsee wird von immer mehr Nutzern belastet und gerät dabei unter zunehmenden Stress. Der „NV Ostsee“ entwickelt deshalb gemeinsame Strategien für sichere Seewege für die Handels- und Sportbootschifffahrt (Gefahren durch Verkehrszunahme und Munitionsaltlasten), für saubere Wasserqualität für die Fischerei und den Tourismus (Gefahren durch Überdüngung und Plastik), für den Erhalt von maritimer Fauna und Flora und den Schutz von Natur und Klima (Belastung durch Abgasemissionen der Schifffahrt, Gefahren der „Verlärmung“, Zunahme von Offshore-Windanlagen, Zerstörungen durch Absenktunnel). Mit der ehrenamtlichen Arbeit leistet der Nautische Verein Ostsee – oft eher im Verborgenen – einen Beitrag für Politik, Gesellschaft und die Zukunft unseres Planeten.

Arbeitsgruppe Nautische Vereine Ostsee



Arbeitsgruppe Elbe-Lübeck-Kanal **Leitung: Kapitän Wolfgang Pistol**

Lübeck ist der einzige deutsche Ostseehafen mit direkter Anbindung an das europäische Binnenwasserstraßennetz. Als eine wirksame Maßnahme zum Schutz des Klimas ist der Ausbau des ELK unverzichtbar, um zukünftig steigende Warentransporte von der Straße nicht nur auf die Schiene, sondern auch auf die Binnenschiffe zu verlagern: „from road to rail and to ship“. Da die Hinterlandanbindung „Schiene“ in der jetzigen Form von Lübeck aus schon an ihre Grenzen gekommen ist, bleibt der Binnenschiffahrtsweg. Eine Binnenschiffsladung ersetzt in etwa den Transport von 50 LKW.

Um diese Infrastruktur nutzen zu können, ist der Vollausbau des Kanals aus ökonomischen und ökologischen Gründen notwendig¹. 2016 hat die Bundesregierung den Ausbau des Kanals als „vordringlich“ eingestuft und dafür im Bundesverkehrswegeplan 2030 die Summe von 838 Mio. Euro vorgesehen. Inzwischen arbeiten 20 Fachleute an der Planung des Projekts. Auch die EU unterstützt das Infrastrukturprojekt. Pat Cox, der zuständige EU-Kommissar, hat kürzlich anlässlich seines Lübeck-Besuchs „den Lübecker Hafen in einer sehr guten Position, vor allem in Hinblick auf die Anbindung an die Binnenwasserstraßen“ beurteilt.

Wenn das gegenwärtige „Großgütermotorschiff“ (Länge: 110 m, Breite: 11,40 m, Tiefgang: 2,80 m), wie auf dem Rhein z. B. üblich, auf dem Elbe-Lübeck-Kanal fahren soll, dann muss er ausgebaut werden mit einer Schleusenlänge von 115 m, einer Wassertiefe von 2,80 m, einer Brückendurchfahrthöhe von 5,25 m; auch Kurvenradien müssen angepasst werden.

Änderungen der Eingriffe in die Natur könnten möglich sein, wenn die Zukunftsschiffe breiter und nicht mehr so tief gehen würden. Die Arbeitsgruppe „ELK“ unterstützt vorbehaltlos die zügige Umsetzung des geplanten Vollaubaus des Kanals, der nach den Plänen des Lübecker Wasserbaudirektors Peter Rehder gebaut und 1900 durch Kaiser Wilhelm II. eingeweiht worden ist.

Arbeitsgruppe Hafen

Leitung: Kapitän Marcus Meyer

Die Chefnautiker des Vereins sind davon überzeugt, dass für Lübecks Zukunft emissionsfrei fahren sollen.

¹ Der „Masterplan Binnenschifffahrt“ des Bundesverkehrsministeriums beschreibt 2017 Binnenschiffe als umweltfreundliche Transportmittel aus Gründen der Klimabelastung, Luftverschmutzung, Unfälle, Lärm, da die Binnenschiffe der Zukunft emissionsfrei fahren sollen.

kunft der Hafen genauso wichtig ist wie der Tourismus. Sie verstehen sich als Sprachrohr und Lobby für die maritime Schifffahrt am Standort. Sie verfolgen mit Argusaugen den Ausbau und die Neuanlage von Häfen als Tiefwasserhäfen (16,5 m) rund um die Ostsee. Die Männer um Jürgen Schlichting und Marcus Meyer geben der Stadt als Hafenlogistik-Standort eine reelle Chance, wenn rechtzeitig in die Ertüchtigung der alten und den Ausbau von neuen Umschlaganlagen investiert wird, so wie die Stadt es derzeit am Skandinavienkai tut und wie es von privater Seite durch die Reederei Lehmann geschieht. Voraussetzung für ein umfassendes Investitionskonzept müsste der Hafenenwicklungsplan, HEP 2030, sein, dessen Veröffentlichung sich seit Jahren verzögert, aber endlich für März 2020 geplant ist.

Die Tatsache, dass die Stadt die Herabstufung der Trave als Bundeswasserstraße von A zur Kategorie B nicht verhindert hat und auch für den Bundesverkehrswegeplan 2030 noch keine Änderung angemeldet hat, erschwert die gegenwärtige Situation. Für den Arbeitskreis Hafen ist die Heraufstufung der Trave zur Kategorie A Voraussetzung für die Möglichkeit der Vertiefung von derzeit 9,50 m auf 11-12 m und auch für die Verbreiterung von Fahrwasserbereichen für die neue Generation von Schiffen.

Der Arbeitskreis Hafen könnte sich auch den Ausbau des Breitlings (zwischen Schlutup und dem Herrentunnel) als Universalhafen und als Drehscheibe mit Anbindung an die Autobahn, das Schienennetz und den Elbe-Lübeck-Kanal vorstellen, eine in jeder Weise ehrgeizige Planung und futuristische Idee. Wenn Lübeck im Wettbewerb mit anderen deutschen wie europäischen

Ostseehäfen eine Spitzenposition behalten will, dann muss auf der Basis von HEP 2030 und darüber hinaus bis 2050 so schnell wie möglich gehandelt werden.

Arbeitsgruppe Sportbootschifffahrt Leitung: Rechtsanwalt Klaus Lemke

Die Mitglieder des Arbeitskreises engagieren sich für die Sicherheit und Leichtigkeit von Berufs- und Sportschifffahrt im Bereich der Trave, der Neustädter Bucht, der Gewässer um Fehmarn und der Mecklenburger Bucht. Angelegenheiten der Sportschifffahrt und Anregungen bei Problemen im Wassertourismus stehen auf ihrer Agenda. Insbesondere kümmert sich die Arbeitsgruppe um eine vernünftige Lösung für ein Schiffsführerpatent, eine Existenzfrage für die Fahrgastschifffahrt im Lübecker Hafen, da es kaum Nachwuchs für die Schiffsführung vor Ort gibt.

Der Nautische Verein Lübeck feiert am 7. Februar in der Schiffergesellschaft mit dem traditionellen Nautischen Essen sein 150jähriges Bestehen und gibt anlässlich seines Jubiläums eine umfangreiche Festschrift heraus. Den Grundgedanken der Nautischen Vereine beschrieb Norbert Brackmann, Maritimer Berater der Bundesregierung, sehr zutreffend anlässlich des vorjährigen Nautischen Essens in der Hansestadt: „Der Nautische Verein ist eine wertvolle Institution...Sie (die Fachleute) sagen, wie Schifffahrt und wie Hafenpolitik gehen. Sie geben den Weg vor, wo Politik nicht weiterweiß. Sie sind im besten Sinne eine Bürgerinitiative. Herzlichen Glückwunsch und – wie es in Seefahrerkreisen seit alters her so herzerfrischend heißt: Mast- und Schotbruch!“

Neue Zeitkunst

Bis zum 15. März, Museum Behnhaus-Drägerhaus, Königstraße 9-11

Werke des Architekten Carl Mühlenpfordt sowie seiner Frau, der Malerin Anna Dräger-Mühlenpfordt



Die nächsten Termine der Ausstellung

Fr, 31. Januar, 9:00 – 17:30 Uhr

Tagung Carl Mühlenpfordt – Tradition und Modernität

Kolloquium der TH Lübeck

Sa, 01. Februar, 11.30 – 13.00 Uhr

Mühlenpfordt – Neue Zeitkunst

Führung und Stadtrundgang

Do, 06. Februar, 18:00 – 19:00 Uhr

Neues Bauen in Lübeck vor 1914

Prof. Dr. Joachim Heisel, TH Lübeck.

Im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts mehren sich die kritischen Stimmen zu den baulichen Entwicklungen der Gründerzeit.

(siehe Beitrag Seite 23)

Aus der Vorsteherschaft

Die Direktorin begrüßt die Mitglieder der Vorsteherschaft mit einer kleinen Ansprache, wünscht ein frohes neues Jahr und macht auf einige Dinge aufmerksam, die dieses Jahr anstehen. So wird Frau Lammers Ende Februar in den Ruhestand gehen, deshalb ist schon seit dem 2. Januar die neue Leiterin des Büros, Frau Sonja Ziehm, tätig. Frau Ziehm berichtet der Vorsteherschaft von ihren ersten Eindrücken und betont, wie sehr sie sich auf die Zusammenarbeit freue.

Nach Eintritt in die Tagesordnung – die aufgrund des neu begonnenen

Jahres nicht allzu lang ist –, werden wiederum Beschlüsse gefasst. So wird die Übernahme der Kosten für eine Hospitation im Rheumazentrum in Garmisch-Partenkirchen aus Mitteln der Uschi und Jürgen Grascht-Stiftung bewilligt. Die Direktorin berichtet über neue Mitarbeiterinnen, nämlich, wie oben schon erwähnt, Frau Ziehm und Frau Iris Bohn, die neue Leiterin der Familienbildungsstätte. Weiterhin berichtet die Direktorin über ein Gespräch mit Vertretern der Deutschen Auslandsgesellschaft, die im Ausland tätige

Deutschlehrer:innen unterstützt und im Jahr 2025 einen großen Kongress mit mehreren Tausend Teilnehmer:innen in Lübeck ausrichten will. Die erbetene ideelle und praktische Mithilfe von Seiten der Gemeinnützigen hat die Direktorin zugesagt.

Es gab acht Neueintritte, aber auch drei Austritte, so dass sich momentan eine Mitgliederzahl von 1731 ergibt. Wir wünschen unseren Mitgliedern ein frohes, gesundes und erfolgreiches Jahr 2020!

Doris Mührenberg, Vorsteherin