



WISSEMARA AUSGUCK

Wissenswertes rund um die Poeler Kogge

FÖRDERVEREIN „POELER KOGGE“ E.V.

AUSGABE 6 / JULI 2010

Vereinssitz: jetzt direkt am Alten Hafen

Unser neues Vereinsbüro im Baumhaus

Es ist schon etwas Besonderes, im historischen Baumhaus am Alten Hafen arbeiten zu dürfen und ein Büro eröffnen zu können. Seit Anfang März dieses Jahres ist unser Vereinsbüro im Baumhaus untergebracht. Direkt am Alten Hafen in Wismar steht das etwa in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts errichtete Haus. Vom Baumhaus aus wurde früher der Hafen bei Nacht oder bei drohender Gefahr verschlossen. Hierzu wurde eine Kette vor die Hafeneinfahrt gezogen, um unerlaubten Schiffen das Anlegen im Hafen zu verwehren. Diese Aufgabe hatten die sogenannten „Bohmschlüter“, die im Baumhaus untergebracht waren. Sie bedienten an Land den Schlagbaum. Daher der Name Baumhaus.

Es wäre vermessen, wenn wir behaupten würden, wir gehören nun zu den Nachfahren der „Bohmschlüter“. Denn für diese Aufgaben sind sicherlich der Hafenskapitän und der Hafenmeister zuständig. Wir fühlen uns aber so – und dass alles im Wismarer Hafen in Ordnung ist, liegt uns auch am Herzen.

Mit einem Blick auf den Hafen und die Altstadt von Wismar geht die Vereinsarbeit deutlich schneller von der Hand, denn dieser Ausblick beflügelt. Interessenten sind gerne eingeladen, unser Büro – Eingang bitte von der Seeseite benutzen – zu besuchen. Erklärungen zur Geschichte dieses Hauses gibt es dabei noch gratis. Im Treppenhaus des Baumhauses kann man an Hand von Fotos das Wachsen und Werden der Poeler Kogge nachvollziehen. Ein Kommen lohnt sich!

Unsere „Wissemara“ hat auch gleich ihren neuen Liegeplatz neben dem Baumhaus erhalten. Damit erfüllte sich unser Wunsch, nachdem das alte



Neuzeit trifft Mittelalter: kurzzeitig lag eines der wartenden Containerschiffe direkt gegenüber der Kogge im Alten Hafen.

Koggenhaus keine Zukunft mehr hat, wieder mit dem Vereinsbüro zum Hafen und damit in die unmittelbare Nähe der Kogge zu ziehen. Alles optimal für uns als Verein, der Crew der „Wissemara“ und auch für die Besucher der Hansestadt Wismar. Dank an alle, die uns unterstützt haben!

Ihr Vereinsvorstand





Auftakeln und „spanische Hutknoten“

Es kribbelt in den Händen und es liegt was in der Luft, was bedeutet das? Ganz klar, die „Wissemara“ wird wieder aufgetakelt und damit der Saisonstart 2010 eingeläutet. Für unsere Crew das Signal – es geht wieder los, Segel gesetzt und sich den Wind um die Nase wehen lassen.

Das Spektakel „auftakeln“ ist immer aufregend und faszinierend zugleich. Zahlreiche Zuschauer lassen sich das nicht entgehen und verfolgen die emsigen Aktivitäten der Crew. Beim Anstecken des Hauptsegels und der Bonnets am Hauptsegel sind Fertigkeiten in der Knotenlehre gefragt. Dem Bootsmann entgeht nichts und nicht korrekt ausgeführte Knoten erhalten dann schon



mal den Begriff „spanische Hutknoten“. Das geht zwar an die Seemannshehre, aber es nützt nichts, die Dinger müssen neu gemacht werden. Ob einfacher Achtknoten, Kreuzknoten oder universeller Palstek – alles hat seinen bestimmten Knotenaufbau und damit eine

seemännische Ordnung, die beherrscht werden muss. Nun ist aber alles richtig und fertig, die Rah mit dem Segel kann hochgehievt werden.

Acht Männer müssen sich nun ganz schön in die Hände spucken und das Bratspill mit Muskelkraft solange drehen, bis der Kapitän „fest“ ruft. „Gott sei Dank, geschafft“ – sagt keiner, denken die Männer aber schon. Das Auftakeln ist mit dem Setzen des Segels und dem Anbringen des stehenden und laufenden Takelwerks beendet und macht immer große Vorfreude auf die Törnseason. Das Segel der „Wissemara“ mit dem Wismarer Wappen ist und bleibt ein Hingucker – sagen die Zuschauer und wir meinen, es stimmt!



Knoten, Knoten, ...nichts als Knoten... und noch mehr Knoten.

Bratspill – hier ist Muskelkraft gefordert.

Ein „strahlender“ Chief und Maschinenraum

Seit Anfang dieses Jahres haben wir auf der „Wissemara“ einen neuen Chief. Peter Strehlow, ein bis Anfang 2008 noch in der christlichen Seefahrt tätiger 1. Technischer Offizier, versieht nun seinen Dienst auf der „Wissemara“. Beeindruckt von Anfang an vom Maschinenraum der Kogge, sind seine Augen nach der Konservierung des Maschinenraums noch größer geworden. Dank der Unterstützung durch die Wismarer Korrosionsschutz GmbH, kurz WIKO genannt, erstrahlt alles im neuen Glanz. Es ist eine wahre Freude, hier zu arbeiten. Auch wenn man ihn nicht so einfach besichtigen



Unser neuer Chief Peter Strehlow



kann, findet die Crew für stark Interessierte bestimmt eine Lösung für diesen Wunsch.

Auf dem Foto sieht man vorn den Antriebsmotor vom Typ Volvo Penta mit 255 kW. Zum allgemeinen Verständnis: unser Segel ist und bleibt der Hauptantrieb des Schiffes und der Motor bleibt der Hilfsantrieb. Aber nicht immer

kommt der Wind aus der gewünschten Richtung und dann kommt der Chief mit dem Motor ins Spiel. Mit dieser klaren Feststellung kann auch der neue Chief leben. Peter Strehlow wünschen wir alles Gute an Bord der „Wissemara“ und immer einen wie geschmiert laufenden Motor mit stets genügend Diesel im Tank.

Winter 2009/2010

Man muss schon lange zurückdenken, um sich an so einen Winter zu erinnern. Angefangen mit einer lang ersehnten weißen Weihnacht und dann einer nicht enden wollenden weißen Schneepacht bis Anfang März 2010, zeigte der Winter 2010, trotz der Klimaerwärmung, dass ein echter Winter in Norddeutschland zu jederzeit möglich ist. Wer weiß schon, ob wir solche Schneebilder wie im Norden und Osten Deutschlands in absehbarer Zeit noch einmal erleben werden. Vielfach wurden langjährige Schneerekorde gebrochen, zumindest hat der legendäre Schneewinter 1978/1979 einen ebenbürtigen Nachfolger bekommen. Zählt man die



Neuschneemenge zusammen, so kam man schon am 15. Februar auf 73 cm, dies ist der höchste Wert seit Aufzeichnungsbeginn 1950.

Auch im Wismarer Hafen war der Winter und seine Kälte deutlich zu spüren. Eine wochenlang geschlossene Eisdicke bis zu 25 cm machte auch den Schiffen zu schaffen. Auf der „Wissemara“ wurde an mehreren Tagen der Motor angefahren und die Kogge ca. einen Meter vor- und zurückbewegt. Durch das Drehen des Propellers konnten zusätzlich Eispressungen vermieden werden. Absprachen mit im Hafen fahrenden Schleppern brachten zusätzliche Entlastungen durch Eisbrechungen bis in den Bereich der Kogge.

Dieser Winter 2009/2010 wird wohl vielen von uns noch lange Zeit in Erinnerung bleiben.

Instandsetzung des Koggen-Segels

Der Zahn der Zeit nagt an allem, so auch an unserem erst seit vier Jahren im Einsatz befindlichen Segel. Mit einer maximalen Fläche von 276 m² ist es auch bei jedem Törn im Einsatz und hat eine Menge bei den unterschiedlichen Wind- und Wetterbedingungen auszuhalten. Insgesamt besteht das Segel der „Wissemara“ aus dem Hauptsegel und weiteren bis zu drei Bonnets, die einzeln unter dem Hauptsegel zur Vergrößerung der Windfläche angebracht werden. Auf der Kogge „Wissemara“ sind derzeit nur zwei Bonnets angebracht, um die nicht geringe Belastung des Mastes und des Schiffes bei größeren Windstärken zu vermindern.

Nach der Saison 2009 wurden größere Verschleißerscheinungen, u. a. an den Hauptnähten, den Außenkanten/Lieken und den Segelecken, erkannt. Um weitere und größere Schäden zu vermeiden, hieß es, alles wieder fachgerecht in Ordnung zu bringen. Das konnte nur durch eine Fachfirma ausgeführt werden. Die Firma Bütow aus Wismar übernahm diese Arbeiten und hatte tüchtig damit zu tun. Das Segeltuch wurde in England bestellt – es ist ein spezielles, synthetisches Tuch, allerdings auf „alt“ gemacht mit einem Flächengewicht von 600 g/m². Für diese Arbeiten ist neben einer speziellen und größeren Nähmaschine auch die traditionelle Handarbeit gefragt. Stich für Stich geht es nach wie vor noch mit der Nadel durch das



Großes Segel – großer Raum, gute Arbeitsbedingungen für die Firma Bütow

derbe Tuch. Hier ist altes Spezialwissen und Können gefragt, um diese Arbeiten fachgerecht zu gewährleisten. Zu diesem Zweck hat die Firma Bütow den 70-jährigen ehemaligen Mitarbeiter Arno Großkreutz reaktiviert, der zu den Dienstältesten seines Faches zählt und diese handwerklichen Fertigkeiten beherrscht. Segelmachen und reparieren ist eine Kunst, und zwar eine ganz große. Erfahrungen zählen bei diesen Arbeiten und Arno Großkreutz besitzt diese! Über Tausende Handgriffe waren nötig, um unser Segel zu reparieren und alles zu einem harmonischen Ganzen zu vereinigen.

Für Kenner und Statistiker nachfolgend einige Daten der ausgeführten Arbeiten:

- verbrauchtes Segeltuch: 110 laufende Meter (0,62 m breit)
- ca. 7.000 m Nähgarn
- 1 ½ m Rindsleder (Verstärkungen an den Ecken und Schottörnen)
- folgende Handarbeiten waren u. a. notwendig:
 - nähen der Lieken
 - einsetzen und ausnähen der Ösen
 - Austausch und einbinden der Klotjes (Rundkauschen).

Pünktlich zu Saisonbeginn 2010 stand das instand gesetzte Segel wieder zur Verfügung und es konnte am Wochenende 27./28. März aufgetakelt werden. Das ist immer ein für die Crew und für viele Schaulustige besonderes Ereignis und Spektakel. Unser Dank geht an die Firma Bütow und besonders an Arno Großkreutz für die fachgerechte Ausführung der Arbeiten an unserem Segel. Möge uns das Segel wieder viele Seemeilen unter Wind beständige Dienste leisten.



Arno Großkreutz an der Nähmaschine



Zusammennähen eines Großsegels, Foto aus dem Buch „Das Segel“ anno 1937

Mitgliederversammlung Juni 2010

Zu unserer diesjährigen Mitgliederversammlung konnten am 2. Juni insgesamt 69 Vereinsmitglieder begrüßt werden. Im Vergleich zum Vorjahr war es von der Anzahl eine leichte Steigerung um vier Mitglieder. Wie bereits in den Vorjahren fand die Versammlung im Technologie- und Gewerbezentrum am Wismarer Hafen statt. Vor der offiziellen Eröffnung wurde ein Trailer vom Film „12 Meter ohne Kopf“ und ein Film über die im September 2009 stattgefundene Seeschlacht im Wismarer Hafen anlässlich der Feiern zum 750-jährigen Schutzbündnis Lübeck-Wismar-Rostock gezeigt.

Nach der Eröffnung legte unser Vereinsvorsitzender Reinhart Kny in seinem durch eine Powerpointpräsentation unterstützten Sachbericht Rechenschaft über das Vereinsjahr 2009 ab. Die Zahlen und Bilanzen zeugen u. a. von einer regen Vereinsarbeit und Einsatzfreudigkeit der Crew der „Wissemara“. Wichtige Ereignisse, wie das Aufbringen des Wismarer Wappens auf unserem Segel



Reinhart Kny während des Rechenschaftsberichtes

und die Anschaffung einer mittelalterlichen Bekleidung für die Crew, gehörten dazu. Der Vorstand stellte sich danach den Fragen der Mitglieder, die diese Möglichkeit auch intensiv nutzten. Danach wurde durch Herrn Popien, Steuerbüro Popien & Blohm, das Geschäftsergebnis als ordnungsgemäß und ausgeglichen bestätigt. Das betrifft auch die Bilanz sowie die Verlust- und Gewinnrechnung. Die aus der Mitgliederversammlung heraus vorgeschlagene Entlastung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2009 wurde einstimmig bestätigt. Ein weiterer Tagesordnungspunkt war die Wahl von Kassen- und Rechnungsprüfern. Vorgeschlagen und gewählt wurden Ulrike Brosius und Norbert Uth. Beiden Gewählten unser herzlicher Glückwunsch zur Wahl und ein Dankeschön für die Bereitschaft zur Übernahme dieser ehrenamtlichen Funktion. Ein weiteres Dankeschön an Edelgard Scheidt, die diese Funktion bisher mit viel Engagement und Akkuratess erfüllt.

Im Anschluss an die einstündige Versammlung stand die „Wissemara“ den Mitgliedern für eine Segeltour zur Verfügung. Wetter und Wind stimmten, sodass dieser Törn in guter Erinnerung bleiben wird.

Meinungen zur Versammlung geben uns Anlass, diese als interessant und gelungen einzustufen. Wir freuen uns darü-

ber und danken unseren Mitgliedern für ihr Interesse und ihre Mitarbeit. Aktuell haben wir 227 Mitglieder – ein positiver Trend, der uns Mut für die Zukunft macht.



Ulrike Brosius und Norbert Uth wurden als Kassen- und Rechnungsprüfer gewählt.

Ukranenland – alle Achtung!

Ukranenland war uns bis zum 10. April dieses Jahres nicht so bekannt. Zu Unrecht meinen wir jetzt, denn unser Abstecher dorthin wurde zu einem vollen Erfolg. Unsere aktiven Vereinsmitglieder wurden vom dortigen Verein „Ukranenland – Historische Werkstätten“ und dem Vereinsvorsitzenden Wolfgang Schubert und Kapitän Dirk Krotz in Torgelow herzlich empfangen. Die Führung von einem „Ritter“ durch das Castrum Turglowe brachte erste geschichtliche Erkenntnisse, wie man damals so lebte und welche rauen Sitten den Alltag bestimmten.

Aber auf ein Ereignis waren wir alle besonders gespannt. Was macht eigentlich der Nachbau der „Uecker-Randow-Kogge“? Jetzt wissen wir es. Auf einem ansehnlichen Werftgelände mit für uns traumhaften Werkstätten und Maschinenparks steht der Schiffskörper der Kogge anfassbar und anschaubar. Erster Eindruck: hier muss wohl die Holzart Eiche bis aufs Werftgelände wachsen, denn an Eichenholz ist kein Mangel. So wird der Schiffskörper komplett aus Eiche bestehen. Angelehnt an das „Ebersdorfer Modell“, ist die Kogge mit einem Achter- und Vorderkastel ausgestattet. Das Schiff wird ca. 26 m lang, 7,5 m breit und als eine Besonderheit über einen SCHOTTEL Pump Jet Strahlantrieb verfügen. Er arbeitet nach dem Prinzip



Der derzeitige Bauzustand der Uecker-Randow-Kogge

einer Kreiselpumpe. Als Antriebsorgan dient das Laufrad (Impeller), das in einem Spiralgehäuse arbeitet. Das Laufrad saugt das Wasser unter dem Schiffsboden an, beaufschlagt es im Spiralgehäuse mit Energie, und stößt es aus der Austrittsöffnung im Spiralgehäuse wieder aus. Das Spiralgehäuse ist über ein Steuergetriebe um seine Hochachse drehbar, sodass der Schubstrahl um 360° endlos in jede Richtung gelenkt werden kann. Natürlich nur als Hilfsantrieb, denn das Segel wird auch hier der Hauptantrieb

bleiben. Die geschätzte Bauzeit bis zur Fertigstellung beträgt gute zwei Jahre. Wir freuen uns schon jetzt auf diesen Neuzugang einer Kogge und wünschen dem Verein und der Bauleitung bis dahin gutes Gelingen und immer ausreichende Finanzierungsquellen.

Nach einem gemütlichen Grillabend im Slawendorf gilt unser Dank insbesondere Wolfgang Schubert, Dirk Krotz und den vielen Helfern vor Ort – ein großes Lob für die Gastfreundschaft und die überaus herzliche Atmosphäre.



Ein „Ritter“ führte durch das Castrum Turglowe.



Es geht nicht anders: wo ein „Schiff“ ist, heißt es „auf in die See“.

Fiete macht Feuer

Ahoi, liebe Leser! Brrrr – ist das dieses Jahr ein feuchtes und kaltes Frühjahr gewesen. Das macht so einer alten Seeratte wie mir schon ganz schön zu schaffen. Da macht sich das Rheuma in den Pfoten wieder so richtig bemerkbar und im Kreuz habe ich bei Nässe immer so ein Ziehen. Na, ich will Sie nicht weiter mit meinen Beschwerden langweilen, aber es ist doch herrlich, wenn man sich an einem schönen Feuer wärmen kann – oh, wie wohligh warm wird mir um Herz und Pelz. Nicht, dass Sie das jetzt falsch verstehen, auf unserer Kogge ist offenes Feuer keineswegs erwünscht. Aber ich habe Ihnen ja schon einmal von unserem Koch und seinen Künsten erzählt, und dass wir auch einen Herd an Bord haben und der wird nicht mit Solarstrom betrieben – diese Idee wird erst gute 600 Jahre später zünden. Nein, bei uns wird noch über Feuer gekocht.

Haben Sie eine Idee, wie man im Mittelalter ein Feuer anzündet? Streichhölzer und Feuerzeug sind noch nicht erfunden – die werden erst in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts entdeckt. Na, was meinen Sie? Falls Sie denken, wir warten auf ei-

nen Blitzeinschlag und freuen uns dann, wenn das Haus, oder in unserem Fall das Schiff, in Brand geraten – da kann ich nur sagen: Irrtum!

Na, ich will Sie nicht weiter auf die Folter spannen und Ihnen ein Licht aufstecken:

Im Mittelalter wurde das Feuer mit einem „Schlagfeuerzeug“ entfacht. Eigentlich ist dies lediglich eine kleine Weiterentwicklung einer sehr alten Technik. Man benötigt einen Feuerstein oder Flint, ein Schlageisen und Zunder – et voilà, es brennt. Der Feuerstein ist ein Siliziumoxid, das in Nordeuropa häufig vorkommt.

Das Schlageisen ist ein handliches, bügelartig gebogenes Eisen, das gegen den Feuerstein geschlagen wird. Dabei lösen sich kleine Eisenspäne, die durch die Reibung anfangen zu glühen. Diese Funken werden mit dem Zunder aufgefangen. Jetzt braucht das Feuer Nahrung: feinfaseriges, trockenes Material wie Diestelwolle, morsches Holz, Brennesselstengel, Birkenrinde, Stroh und Ähnliches eignen sich bestens.

Tja und wenn es dann im Herd ordentlich brennt, ist eine warme Suppe nicht

Historisches
zu Wismar
und
der Hanse
– Fiete IV –



mehr weit. Übrigens der Ausdruck „es brennt wie Zunder“ hat hier seinen Ursprung. Zunder muss leicht entzündbar sein und gut die Glut halten. Man kann hierfür Samen von Rohrkolben – besser bekannt als Pompesel, verkohltes Leinengewebe oder den Zunderpilz benutzen. Zunderpilze sind Baumpilze, die in Scheiben geschnitten, mit Urin, Salpeterlauge oder Pottasche gebeizt und beim Trocknen weich geklopft werden, bis sie eine fast wildlederartige Konsistenz haben. Die Röhrenscheibe des Pilzes hält die Glut stundenlang ohne zu entflammen.

Auf diese Weise bewahrt unser Koch die Glut bis zur nächsten warmen Mahlzeit auf.

So, genug gequatscht, nun suche ich mir erst einmal ein kuscheliges Plätzchen am Herd und wärme mir die Pfoten. Autsch – jetzt habe ich mir doch glatt den Pelz verbrannt...

Tschüss und ahoi – Euer Fiete

Frauen und Seefahrt im 21. Jahrhundert

Auch wenn Frauen heute keine Exoten mehr an Bord sind und die Vorurteile gegen sie nicht laut ausgesprochen werden, so werden sie doch noch leise gemurmelt. Auch in unserem Jahrhundert sind Frauen in Seefahrtsberufen eher selten anzutreffen und haben noch immer mit Ressentiments ihrer männlichen Kollegen und Vorgesetzten zu kämpfen. Der erste weibliche Kapitän Deutschlands, Annaliese Teetz (1910-1992), musste sich noch den Zugang zur Seefahrtsschule gerichtlich erstreiten. Als sie 1956 ihr Schifffahrts-Patent in der Tasche hatte, fand sich kein Reeder, der ihr einen Job geben wollte.

1999 war gerade einer von vierhundert deutschen Schiffsoffizieren weiblich. Die Nachfrage nach deutschen Füh-

rungskräften an Bord trägt dazu bei, dass diese Zahl heute steigend ist. Immerhin haben wir derzeit die höchste jemals da gewesene Ausbildungsquote von Frauen an deutschen Seefahrtsschulen. Frauen, die sich für die Seefahrt entscheiden, wissen, dass sie ihren Weg genauso gehen müssen wie junge Männer oder es lieber bleiben lassen sollten. Das Leben an Bord funktioniert nach eigenen Regeln: die Besatzung ist multikulturell zusammengewürfelt, man ist 24 Stunden am Tag mit seinen Kollegen zusammen, der Arbeitsrhythmus wird durch Wachen bestimmt, Freizeit- und Raumangebote sind begrenzt und es gibt eine klare Hierarchie. Mädels, die sich hiervon nicht abschrecken lassen, die Disziplin für Ausbildung, Ar-



beit und ein Quäntchen Romantik mitbringen, stehen verschiedene Karrieren offen: in Seefahrt als Kapitäne und Lotsen, in Industrie oder Lehre, bei Klassifikationsgesellschaften oder Behörden. Auch wenn die berufliche Gleichstellung der Frauen auf den Weltmeeren noch nicht vollendet ist, so behauptet heute zumindest niemand mehr laut, dass „Unnerröck an Bord Malheur gifft“.

Gesichter der Kogge

Reinhard BÜchse – ein Schmied für alle Fälle

Mein Gespräch mit Reinhard BÜchse war alles andere als langweilig. Er ist ein richtiges Urgestein. Einer, der Menschen mag, sich Zeit nimmt, egal ob er sie hat oder nicht, der gern erzählt und andere zu begeistern versteht und immer dort zur Stelle ist, wo eine helfende Hand gebraucht wird. Und das wird dann nicht irgendwie erledigt, sondern 110-prozentig.

Gelernt hat Reinhard BÜchse 1956 Schmied in der Schmiede Oldenburg in Gressow, und hätte es in dieser Zeit noch den schönen Brauch der Wanderjahre gegeben, wer weiß, ob er seinem Handwerk nicht immer die Treue gehalten hätte. Aber so packte ihn nach zwölf Jahren Berufstätigkeit, in der er es bis

zum Meister brachte, das Fernweh. Zwei Jahre sollte die Zeit auf Montage dauern. Geworden sind es dann 28 Jahre. Eine lange Zeit, in der Reinhard BÜchse viel von der Welt gesehen hat.

Nach der Wende zog es ihn in die Heimat zurück. Zuerst arbeitete Reinhard BÜchse für die „Atalanta“. Als dann der Nachbau der „Poeler Kogge“ auf Kiel gelegt wurde, waren seine Fähigkeiten als Schmied mehr denn je gefragt.

Er richtete die Schmiede ein, in der alle Nägel für den Nachbau der Kogge entstehen sollten und hat in den folgenden Jahren wohl so an die 30.000 Nägel und noch vieles mehr produziert.

Heute gehört er zur Stammbesatzung der „Wissemara“. Ob als Deckshand oder als Kanonier im Einsatz, genießt er die Zeit an Bord nach wie vor. Aber auch für alle Schmiede- und Schlosserarbeiten, die auf dem Traditionsschiff anfallen, zeigt er sich verantwortlich.

Der hohe Zeitaufwand, den die ehrenamtliche Arbeit mit sich bringt, tut ihm nicht leid. Die Tatsachen, dass er von Anfang an am Aufbau des Schiffes beteiligt war, gern unter Leuten ist und sowieso jemand ist, der sich immer engagiert, sind Motivation genug. Außerdem findet Reinhard BÜchse es wunderbar, dass dieses schöne Schiff im Wismarer Hafen einen Besuchermagneten für Touristen darstellt und bringt den Gäs-



Reinhard BÜchse als Schmied während des Schwedenfestes 2009

ten gern das Leben auf der Kogge von damals und heute nahe.

Wenn Reinhard BÜchse mal ausspannen möchte, dann kann man ihn beim Angeln antreffen. Aber auch das Schmiedehandwerk ist nicht nur Beruf. Bei öffentlichen Veranstaltungen präsentiert er gern die traditionelle Schmiedearbeit, wie z. B. auf dem Wismarer Schwedenfest im letzten Jahr.

Dass die Kogge lange erhalten bleibe und die Vereinsarbeit so positiv weitergeführt wird, wünscht Reinhard BÜchse dem Verein Poeler Kogge e. V.

Das wünschen wir uns auch und hoffen, dass er uns ebenfalls noch lange erhalten bleibt.

Vielen Dank, Reinhard BÜchse!

Wir begrüßen recht herzlich unsere neuen Mitglieder

(Mitgliedschaft seit 16.12.2009 / Stand: 23.06.2010)

Gerber, Urs und Iris	CH-5210 Windisch/Schweiz
Raum, Carsten	23968 Proseken
Unze, Michael	23966 Wismar
Meier, Helmut	23968 Wismar
Meyer, Erich und Roswitha	23970 Wismar
Hopf, Elisabeth	12205 Berlin
Strehlow, Peter und Helga	23966 Wismar
Stoye, Otto	23968 Wismar
Bütow, Christian	23966 Wismar
Freutel, Katrin	23966 Wismar
Gerstmeier, Klaus-Peter und Rosemarie	23970 Kalsow
Emmermacher, Gaby	23966 Wismar
Müller, Ann-Christin	23992 Perniek
Vierling, Gundula und Jürgen	18239 Satow
Obst, Marcella	23966 Wismar
Schwan, Eric und Alexandra	53557 Bad Hönningen
Homann-Triepps, Anne	23966 Beidendorf
Goldberg, Robert und Greese, Christine	23999 Insel Poel
Oldenburg, Jan Andre	23558 Lübeck
Ingenieurbüro K.-D. Wischer	23966 Wietow
Noak, Fabian	25358 Sommerland

Impressum



Förderverein
„Poeler Kogge“ e.V.
Baumhaus
Am Alten Hafen
23966 Wismar
Tel.: (03841) 3043 10
www.poeler-kogge.de

Redaktion:

Ulrike Brosius, Joachim Müller

Fotos:

Werner König, Ulrike Brosius, Joachim Müller,
Hans-Joachim Zeigert, Hanjo Volster

Gesamtherstellung:

Verlag Koch & Raum OHG