

Mit der Dreckmühle gegen Traveschlamm

Von Schiffern, Trägern und Teerknechten

Die Trave ist seit jeher das Sorgenkind der Lübecker Kaufleute gewesen. Denn immer wieder drohte sie zu versanden und den Schiffen die Zufahrt nach Lübeck zu erschweren. Und es waren ja nicht gerade wenige Schiffe, die auf der Trave hinauf— und hinunter segelten. Im Jahre 1368 bereits wurden 850 ausgehende Schiffe mit einer Ladung von insgesamt 25 000 Tonnen gezählt, für damalige Verhältnisse ein sehr bedeutendes Volumen. Hamburg brachte es derzeit nur auf 18 000 Tonnen.

Nun war die Ladefähigkeit der Schiffe bis zum Jahr 1400 noch auf höchstens 200 Tonnen begrenzt, und entsprechend gering war ihr Tiefgang. Als dann aber immer größere Schiffe gebaut wurden, genügte die Tiefe des Trave-Fahrwassers den Anforderungen nicht mehr, zumal sich der Fluss in vielen engen Windungen und Untiefen durch die Landschaft schlängelte. Bereits zu Beginn des 15. Jahrhunderts begann man mit ersten Baggerungen. Man wühlte den Schlamm mit Handgeräten auf, um ihn in Bewegung zu bringen und damit auch das Fahrwasser zügiger fließen zu lassen. 1541 bezog man aus Danzig eine »Dreckmühle«, einen Schlamm-bagger, der mit Menschenkraft betrieben wurde. Mit dem ausgehobenen Schlamm wurde der Treidelsteg am Traveufer angelegt. Doch die Natur zeigte sich immer wieder stärker als jede noch so mächtige Dreckschleuder. Besonders zu kämpfen hatte man mit dem Breitling, der Traveausbuchtung hinter dem heutigen Herrentunnel. Am 4. Januar 1609 gab der Rat eine Erklärung mitsamt Gutachten an die Bürgerschaft weiter, worin es hieß: »Ein Ehrbarer Rat hat den Schaden des Breitlings besehen lassen und befinden ihn also beschaffen, dass sofern dem Travestrom als dem edelsten Kleinod dieser Stadt nicht beizeiten an selbigen und anderen Orten wird geholfen, die Schifffahrt, Nahrung und Wohlfahrt dieser Stadt nicht könne gehalten werden.«

Die Kaufleute gaben, wenn auch schweren Herzens, Geld her und ließen Hand anlegen, um den Breitling zu vertiefen. Es wurden Steinkistenbollwerke zur Stromregulierung eingesetzt, die den fließenden Sand abhalten sollten, immer wieder die Fahrrinne zu verstopfen. Seit 1618 waren ständig Dreckmühlen und Schlammboote im Einsatz, um den Schiffen an dieser Stelle freie Fahrt zu verschaffen. Es wurde sogar eine eigene »Breitlingsbehörde« eingerichtet, die über die Arbeiten im Fluss und über die Sicherheit des Schiffsverkehrs zu wachen hatte.

Die schwierigste Aufgabe aber war die Beseitigung der Plate, jener ausgedehnten Sandbank, vor der Travemündung, die immer wieder neue Nahrung durch die vom Brodtener Ufer anschwemmenden Sandmassen erhielt.

Fast alle größeren Schiffe mussten daher früher auf der Travemünder Reede festgemacht und dort entladen werden. Nur in stark geleichtertem Zustand konnten sie die Reise nach Lübeck fortsetzen. Ihre Hauptfracht übernahmen vor der Travemünder Plate sogenannte Leichter oder Prähme, kleine flache Boote, die sich damit dann auf den Weg nach Lübeck machten. Obwohl noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts umfangreiche Vorkehrungen getroffen wurden, um den Sandwall vor der Travemündung zu beseitigen, mussten auch 1876 noch 96 von 1600 einlaufenden Schiffen vor der Plate halt machen.

Doch nicht nur Untiefen und Krümmungen machten den Schiffern auf der Trave zu schaffen, sondern eben sosehr auch F lauten und widrige Winde. So schrieb der Kapitän des Lübecker Segelschiffes »Pallas« im Jahre 1799 in sein Logbuch, dass er neun Tage gebraucht habe, um sich von der Stadt bis Travemünde »Kabellänge um Kabellänge hinunter zuarbeiten«.

Und wenn alles nichts half, musste eben gezogen werden — und dazu war der Treidelsteg da. Für die anliegenden Dorfbewohner eine willkommene Gelegenheit, sich ein kleines Zubrot zu verdienen. Über die Praktiken des Treidelns gibt eine Prozessakte aus dem Jahr 1769 Auskunft: »Nun finden sich zwar längs dem ganzen Strome unterhalb Lübecks bis zur See von Stelle zu Stelle häufig an den Seiten eingerammte Pfähle, an welchen in Ermangelung des Gebrauchs der Segel von Zeit zu Zeit in einem Kahn vorausgeschickte Bootsleute Tauen befestigten, wovon das im Schiff bleibende Ende mit einer Winde aufgewickelt und solcher gestalt das Schiff dem einen Pfahle nach dem anderen genähert und also fortgezogen wird. Weil aber diese Arbeit nur langsam vonstatten geht, so gebrauchten sie sich an den Orten, wo die Beschaffenheit des Ufers es zulässt, ordentlicher Zugleinen, vor welche sich entweder das Schiffsvolk selbst vorspannt, oder weil auch dieses noch zu langsam ist, so wird auch aus den benachbarten längs dem Strom befindlichen Dorfschaften ein ordentliches Vorspann vermittelt eines all bereits von alten Zeiten hergebrachten und regulierten Miete- oder Fuhrgeldes dazu gebraucht.« Die Dorfbewohner sahen dabei unnachgiebig darauf, dass ihnen der Treidellohn nicht von anderen abspenstig gemacht würde. Wiederholt musste der Rat eingreifen, um Streitigkeiten zu schlichten. Die Äbtissin des St.-Johannis—Klosters zum Beispiel, die über Klosterländereien in Siems verfügte und somit auch Dienstherrin der Siemser Treidelleute war, lag in ständiger Fehde mit dem Schiffer der Herrenfähre, der seinerseits mit seinen Mannen Anspruch auf das Treidelrecht erhob.

Am 11. Juni 1705 beklagte sich der in den Diensten des Rats stehende Fährmann bitter darüber, dass die Äbtissin ihre Angestellten dazu aufgerufen habe, die »Leute des Fährmannes nicht Tod, sondern nur Arme und Beine entzwei zuschlagen«.

Und mit Betrübniß sahen die Dörfler die ersten Dampfschiffe die Trave entlang fahren. Jene brauchten nicht mehr gezogen zu werden — ein einträglicher Nebenerwerb war verlorengegangen. Noch einmal bäumten sie sich auf und verlangten Entschädigung für den entgangenen Gewinn. Und kurzfristig hatten sie mit ihrer Forderung sogar Erfolg. Noch im Jahre 1831 mussten Lübecker Reeder für ihre Dampfer »Britannia«, »Mercur« und »Nowgorod« den vollen Treidellohn entrichten. Erst 1852 — nach der Begradigung des Stromlaufs an der Herrenfähre wurde diese Gebühr, wenn auch gegen den entschiedenen Protest der Dörfler, aufgehoben.

Aber auch auf anderem Gebiet hatte die Stadt schon früh Probleme mit der Trave — mit ihrer Reinhaltung nämlich. Das Wort »Umweltschlitz« ist demnach nicht erst heute erfunden worden. Schon 1370 wurde das Anlegen von Röhren (Pipen) zur Ableitung von Schmutzwasser in die Trave verboten. 1421 ordnete der Rat an, dass an den zur Trave führenden Straßen Schlammfangkisten aufzustellen seien, die regelmäßig gereinigt werden müssten. Auch die Zahl der Aborte am Fluss wurde eingeschränkt, Schweinekoben am Traveufer durften nicht mehr gebaut werden. Es war verboten, Abfälle in den Fluss zu werfen. Hierfür wurden Mistkästen aufgestellt.