

Ein Kanal von Lübeck nach Hamburg Alster-Beste-Trave-Kanal

Die Ostsee und die Nordsee sollten durch einen Kanal zwischen beiden Städten miteinander verbunden werden. Die mehrtägige Schiffsroute um Skagen durch das Kattegatt und durch die dänischen Inseln war gefährlich. Durch Wetter und Piraten gingen viele Schiffe und Waren verloren. Dänemark verlangte hohe Zölle. In den Jahren 1391 – 98 wurde von Lübeck ja schon der Stecknitz-Kanal erbaut, er verbindet die Trave mit der Elbe. Für Hamburg war diese künstliche Wasserstraße aber zu weit entfernt und führt zudem durch das Lauenburgische Land. Der Landweg durch Stormarn war auch vergleichsweise beschwerlich wegen des sandigen Bodens im Süden und dem eher welligen, hügeligen Norden. Außerdem störten viele Raubritter und Wegelagerer das Fuhrgeschäft. In diesen Jahren hat Hamburg größtenteils die Eigentumsrechte an der Alster von den Schauenburger Grafen erworben. So kam es 1448 zu einem Vertrag mit dem Schauenburger Grafen Adolf XI., Graf von Holstein und Herzog von Schleswig. Dieser vereinbarte mit Hamburg eine Wasserstraße nach Lübeck zu bauen. Man vereinbarte die Teilung der Baukosten je zur Hälfte, dafür sollten dann die Einnahmen aus dem Betrieb ebenfalls geteilt werden. Günstigere Zölle durch die Nichtbenutzung des teureren Stecknitzkanals durch das Lauenburger Gebiet werden durchgerechnet und lassen eine Finanzierung lohnenswert erscheinen. Lübeck tritt diesem Vertrag erst später bei. Die konkrete Entstehung des Wasserweges beginnt 1448. Geplant wurde zunächst eine Strecke auf 40 Kilometern Länge. Erst die Alster bis Stegen, auf acht Kilometern Kanal weiter bis Sülfeld, weitere 15 Kilometer Norderbeste bis Bad Oldesloe schließen sich an und von dort auf 28 Kilometern über die Trave bis Lübeck. Auf den ersten 8 km von Stegen bis Hamburg hat die Alster ein Gefälle von rund 17 Meter, danach, von Stegen bis Sülfeld steigt das Gelände noch einmal 8 Meter; die Beste aber liegt nach plötzlichem steilen Abfall des Geländes dort 9 Meter tiefer und hat von da bis zur Mündung in die Trave bei Oldesloe auf rund 15 Kilometer noch 14 Meter Gefälle, um schließlich im Verlauf der Trave bis zur Ostsee nochmals ca. 10 Meter abzustiegen. Man brauchte 23 Schleusen für die 28 Meter von Hamburg aus, und 33 Meter bis zur Ostsee. Dazu waren noch 26 Brücken erforderlich. Ein weiteres technisches Problem war die Wasserknappheit wegen nur geringer Zuflüsse. In der Hauptsache erfolgte die Speisung durch Oberflächenwasser aus den Mooren, das in seiner Menge sehr witterungsabhängig ist. Regnet es wenig, würde der Kanal trocken fallen. Größte Schwierigkeiten aber bereiten die wegen der Moore

erforderlichen erheblichen Uferbefestigungen. Bis 1452 wurde die Alster bis Stegen mit unheimlichem Aufwand und Kosten schiffbar gemacht. Sechs Kilometer Kanal entstanden. Dann wurde das Geld in Hamburg knapp und das Projekt wurde verworfen.

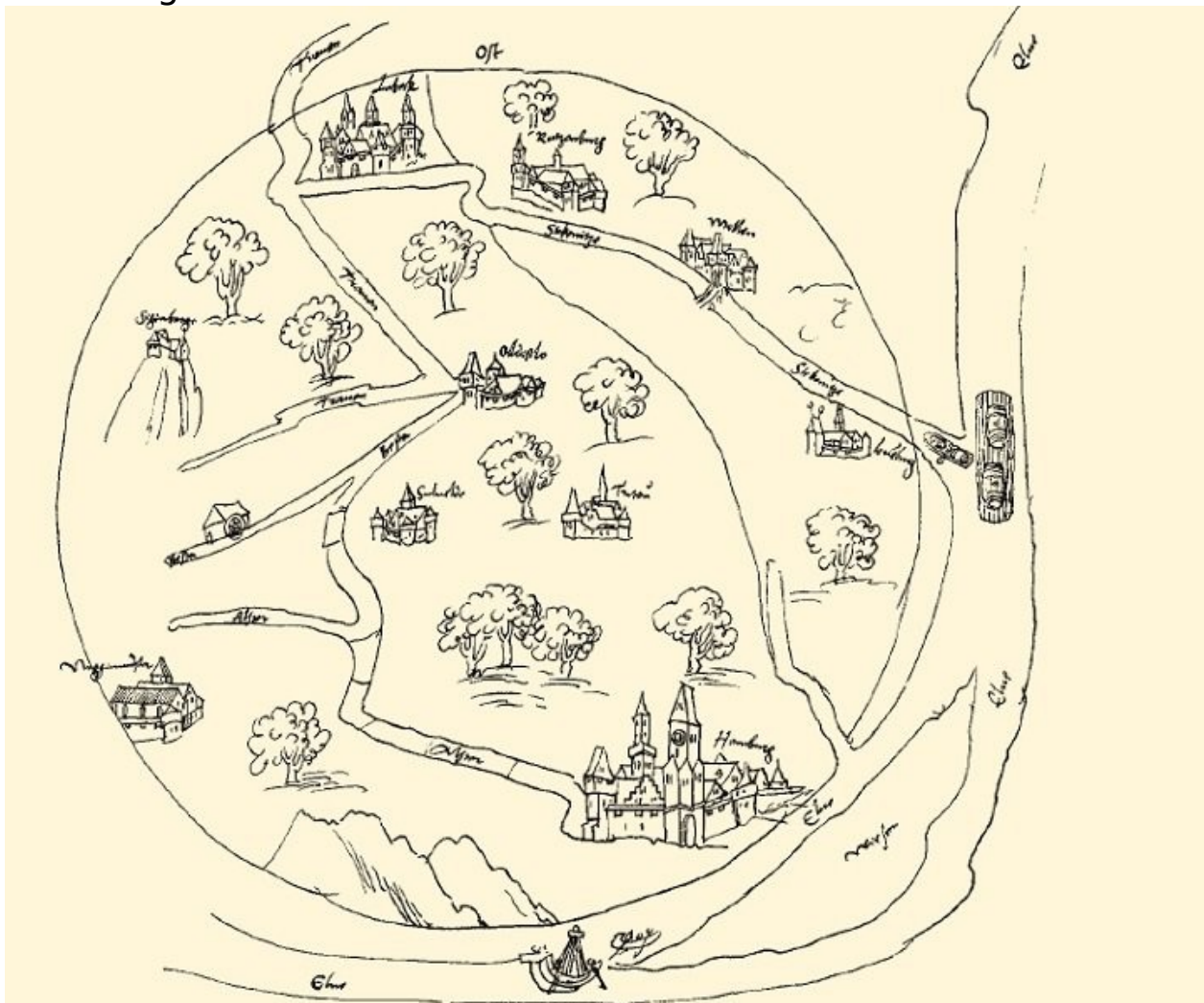
Wohl aufgrund der beschriebenen technischen und nicht zuletzt auch finanziellen Schwierigkeiten stellt Hamburg die Arbeiten am Kanal ein. Bis 1452 hatte die Freie und Hansestadt Hamburg eine Summe ausgegeben, die etwa der eines Jahresetats Hamburgs entspricht. Man bemühte sich in den nächsten Jahren zumindest die Alster bis Stegen schiffbar zu halten. Transportiert wurden weiterhin insbesondere Segeberger Kalk, Torf der umliegenden Moore als Heizmaterial, Salz aus Oldesloe und später auch das Holz der umliegenden Wälder zur Handelsstadt Hamburg. Der spätere Name und heutige Ortsname Kayhude, Holz-Hude = Anlegeplatz, an dem Holz verladen wurde, entstand so. Der Besitzer des Gutes Borstel, Cay Lorenz von Brockdorff, war der Namensgeber.

1524 wird es dann wieder spannend: Im Kampf um den dänischen Thron verhelfen die Hansestädte Hamburg und Lübeck dem Herzog Friedrich von Gottorf, einem Holsteiner, gegen den beim Adel unbeliebten König Christian II. zur dänischen Krone. Damit hatte sich erneut ein dänischer König, er nannte sich dann Friedrich I., von der Hanse abhängig gemacht. Am 14. März 1525 treffen sich Abgesandte der Hansestädte Hamburg und Lübeck mit ihm auf der Siegesburg in Segeberg. Auf der Grundlage des Vertrages von 1448 wird ein neuer Vertrag über eine Wasserstraße von Hamburg nach Lübeck geschlossen. Nach diesem Vertrag übernehmen Hamburg und Lübeck je zur Hälfte die Baukosten, Friedrich I. verpflichtet sich, alle durch Holsteinische Adels-Anlieger auftretenden Schwierigkeiten insbesondere in Grundstücksfragen auszuräumen. 1.200 Baumstämme als Baumaterial und 4.000 Tagewerken Handdienste – 500 Arbeiter auf acht Tage für den Bau des Kanals, gingen auch zu seinen Lasten.

Unverändert problematisch geblieben sind die technischen Schwierigkeiten z.B. die 23 Schleusen. Ein Teil der auf Hamburg entfallenden erheblichen Kanalbaukosten wird von der Kirche und von betuchten Bürgern der Stadt aufgebracht. Nach den schweren Bauarbeiten für diesen Kanal erreichen am 22. August 1529 die ersten vier Schuten mit Holz beladen von Lübeck aus auf dem neuen jetzt insgesamt 91 Kilometer langen Alster-Beste-Trave-Kanal durch die Ortschaft Sülfeld Hamburg.

Man nutzt Lastschuten mit einer Länge von ca. 10 bis 12 Metern und einer Breite von ca. 2,5 Metern. So eine Kanalfahrt von Lübeck aus dauert ungefähr drei Tage, von Hamburg die Alte Alster aufwärts nach Lübeck bis zu 14 Tagen.

Der Tiefgang ist nur 30 bis 40 Zentimeter. Schuten haben keinen Antrieb, diese Schuten werden vom Ufer stromaufwärts getreidelt. Die Schwierigkeiten mit den adligen Grundstücksanliegern wurden aber nicht ausgeräumt, es gab zwar Abfindungen, die waren aber wohl nicht ausreichend genug. Es wurde deshalb sabotiert, was das Zeug hielt. Der Besitzer des Gutes Borstel, Marquard von Bokwolde, ließ immer wieder Baumstämme über den Kanal werfen. Bewaffnete verhindern, dass die Schiffer sie entfernen können. In Esslingen und Speyer beim Reichskammergericht klagt ebenso Herzog Magnus I. von Sachsen-Lauenburg gegen diesen neuen Kanal, weil ihm angeblich Zölle entgehen. Er war Besitzer des auf Lauenburgischem Gebiet verlaufenden Stecknitz-Kanal. Dieses Gerichtsverfahren endet ohne Urteil erst 1531. Als Beweis wurde seinerzeit die älteste handgezeichnete Karte Schleswig - Holsteins dem Gericht vorgelegt. Sie wird am 21. Oktober 1528 von Vertretern der Hansestadt Hamburg überreicht und beweist, dass der neue Alster-Beste-Trave-Kanal nur auf Holsteinischem - und überhaupt nicht auf Lauenburgischem Gebiet verläuft.



Die älteste existierende Karte von Stormarn stammt aus dem Jahr 1528. Deutlich zu erkennen sind die Städte Hamburg, Lübeck und Oldesloe sowie die Elbe und die kleineren Gewässer. Quelle: Kreisarchiv Stormarn

Als 1549 dann auch noch der Schleusenwärter in Neritz erschlagen wurde, war das Ende gekommen. 1550 ist die Schleuse zu Neritz (Neertze) nicht mehr betriebsbereit und wird nach 21 Jahren Betriebszeit auch nicht wieder instand gesetzt. Diese Kanalverbindung Hamburg-Lübeck ist endgültig unterbrochen. Bis 1557 fahren Hamburger Schiffe noch mit Waren für Lübeck bis Stegen, von dort geht es auf Pferdefuhrwerken weiter wohl bis Oldesloe.

Noch mehrmals soll der Traum lebendig werden: 1770 will man Lübeck und Hamburg über Trave und Alster miteinander verbinden und sogar noch über die Schwentine Kiel erreichen. Um 1810 plant sogar Kaiser Napoleon I. im Rheinbund ein Kanalsystem unter Einbeziehung dieser Trasse des Alster-Beste-Trave-Kanals vom Rhein zur Weser, von dort zur Elbe und weiter zur Trave und Lübeck. Dann hatte er wohl andere Sorgen. 1865 beginnt die Epoche einer Eisenbahnverbindung zwischen Hamburg und Lübeck über Bad Oldesloe. Zuletzt wird 1873 der Neubau eines direkten Kanals von Hamburg nach Lübeck erwogen. Hamburg lässt ein diesbezügliches Gutachten mit Kostenanschlag über einen "projectirten Alster-Trave-Kanal zwischen Teufelsbrück und Lübeck" erstellen. Beim Gutachten ist es dann geblieben, bald darauf begann der Bau des Nord-Ostsee-Kanals zuerst noch Kaiser Wilhelm-Kanal genannt.

Text aus: travestreifzug.de