



## Stecknitzfahrten in alter Zeit.

Von Konrad Haase.

Der schiffbare Weg aus der Stecknitz in die Elbe wurde von 1391 bis 1398 durch den vom Möllner See bis zur Elbe gegrabenen Kanal, die Delvenau, angelegt. Dieser vertiefte Gralen hat jedenfalls seinen Namen Delvenau von dem niederländischen Worte Delven, d. h. Graben, erhalten. Lübeck, das derzeit im Besitz von Mölln war, schloß dieser Kanalfahrt wegen einen eigenen Vertrag mit dem Herzog zu Sachsen-Lauenburg nach welchem die Stadt gegen die ausschließliche Benutzung dieser Kanalfahrt dem Herzog eine Zoll-Einnahme in Mölln einräumte. Der ganze Wasserweg hieß schon in uralter Zeit die Stecknitz -Fahrt. Der ungleiche Fall des Wassers erforderte mehrere Schleusen, die von der Trave bis Mölln von Lübeck allein, von Mölln bis Lauenburg durch Lübeck und Lauenburg gemeinschaftlich unterhalten wurden.

Diese gemeinsamen Rechte und Pflichten haben der Stecknitzfahrt aber auch ihre Hindernisse in den Weg gelegt. Die Rücksprachen und Widerreden über Regulierung, Verbesserung und was sonst zur Aufnahme solch einer Einrichtung gehört, waren nicht selten und nicht wenige. Wie weit diese oberherrschafliche Eifersüchtelei ging, beweist unter anderm ein Vorfall, bei welchem das in alten Zeiten gebräuchliche „Fahr Recht“ gehalten werden mußte. Dieses Recht wurde von den Herren des Gerichts über dem Körper eines Entleibten, Ertrunkenen oder sonst eines auf eine gewaltsame Weise umgekommenen Menschen gehalten. Von dem gefundenen toten Körper wurde die Hand abgelöst oder wie es hieß „abgerichtet“ und beim Gericht aufbewahrt, um sie dem vermutlichen Täter vorzuzeigen. Solch eine „Fahrt-Rechts-Haltung“ und Ablösung der Hand machte den Besitz und die Gerichtsbarkeit über den Ort aus, wo die Amputation vorgenommen wurde.

Dieserhalb entstand im Jahre 1463 eine Mißhelligkeit zwischen dem Herzog Johann zu Sachsen-Lauenburg und dem Rate zu Lübeck, „die Auslieferung einer solchen Hand betreffend“, die der Vogt zu Mölln einem auf der Stecknitz Erschlagenen abgelöst hatte. Das Schreiben des Herzogs an den Senat zu Lübeck, aus Lauenburg am Panthelons Tage 1463 datiert, lautet folgendermaßen :  
*„Unseren günstlichen Gruß tovorn. Werdige und befindere gude Fründe. Wy hebben erfahren, wo dat von ungerade gescheen is van etlichen Stecknißfahrern de Bolten vermordet hevet und sodanne Morth uppe dem Watern, do dat Gericht unse is, gescheen is, so hefft doh juge Baget to Möle unser Gericht iid undermähtigt, unde des vermordeden Mannes Hanth uth unsere Gherichte ghenomen und von de Stede ghebracht, dat uns von eme myßdüinkt. Hierumme bidde wy gutlichen zu willen den*

*benimmeden juven Baget Bot hebben, dat he sulke dodde Hanth wederbringe in unse daselve Gherichte, dar he da entfangen, unde he ok vorders unser Gherichte nicht mehr anmathen wolle.*“ —

Die Stecknitzfahrten wurden bis Lauenburg von dem Amte der Stecknitzfahrer in Lübeck ausschließlich betrieben. Diese Gesellschaft bestand aus etwa 30 Mitgliedern und konnte nur durch ihre Söhne, oder die, welche eines Amtsbruders Witwe heirateten, vermehrt werden. So ein Amtsschiffer führte drei oder vier sogenannte Stecknitz-Schiffe. Diese Fahrzeuge waren unbedeckt, einige 60 Fuß lang, in der Mitte nicht über 12 Fuß“ breit und trugen etwa sieben Lasten, die sie der Ordnung gemäß nicht überschreiten durften, es aber doch gewöhnlich taten.

Die Fahrzeuge gingen kaum vier Fuß tief und waren mit einen Stempel versehen, den das Wasser nicht übersteigen durfte, damit die Kanäle und Schleusen nicht dadurch litten. Diese Stempelung wurde Pägeln genannt. Es war das Maß, nach welchem ein Schiff geladen werden mußte. Nach der ursprünglichen Ordnung durften diese Barken nur bis Lauenburg fahren, doch wurde ihnen durch spätere Verträge erlaubt, besonders nasse und zerbrechliche Waren auch auf der Elbe bis nach Hamburg zu bringen. Sie fuhren demnach mit allen Arten von Waren nicht allein nach Hamburg, sondern auch nach Altona und Harburg.

In Lauenburg gab es dortige und hamburgische Everführer, die zum Teil die Waren aus den Stecknitzschiffen in ihren ungleich größeren Evern zurücknahmen. Von Hamburg brachten die Stecknitzfahrer gewöhnlich Wein, Branntwein, Eisenwaren oder Glas, von Lüneburg holten sie fast nur Salz. Hatten sie keine Waren eingenommen, so luden sie unterwegs das Brennholz ein, welches von den Bauern an den Ufern der Stecknitz zum Verkauf aufgestapelt wurde. Die Stecknitzfahrt war äußerst beschwerlich. Das Fortbringen der Schiffe geschah durch Schieben und Ziehen, wozu ohne die Besatzung die an den Ufern wohnende Linienzieher gebraucht wurden. Dieses „Treideln“ wurde noch oft durch die aufgenähten Ufer, auf welchen die Schiffszieher zuweilen bis an den halben Leib hineinsanken, sehr erschwert. Treideln oder Treueln bedeutet: ein Fahrzeug durch Menschen fortziehen, die mit dem Strick über die Achsel hinter einander hergehen. Die Fahrt von Lübeck bis Lauenburg dauerte gewöhnlich 14 Tage, auch wohl länger, wenn es an Wasser fehlte. Diese lange Dauer der Reise veranlaßte gegen den Winter das Einfrieren manches Stecknitzschiffes, das dann lange liegen bleiben oder ausgeladen werden mußte. Indeß war die Stecknitzfahrt bei aller Beschwerlichkeit und Unvollkommenheit immer noch von gutem Nutzen. Da in gewöhnlichen Zeiten fast 10 Barken jede jährlich vier bis fünf Reisen machten, so muß ein ganz ansehnliche Menge Waren auf diesem Wege zwischen Lübeck und Hamburg verfahren sein. Der größte Vorzug, den diese Stecknitzfahrt gewährte, war, daß der Transport nicht allein ungleich wohlfeiler zu stehen kam, sondern auch die Waren unbeschädigt blieben. Selbst Korn würde auf den Stecknitzböten unter bretternen Dächern ziemlich sicher verfahren. Die Verbesserung der Stecknitzfahrt wurde wiederholt zur Sprache gebracht. Besonders machte die Bürgerschaft in Lübeck dem Rate von 1660 bis 1669 wiederholte und dringende Vorstellungen dieser Fahrt wegen. Der Plan ging dahin, daß durch Austiefung der Delvenau die sieben Schleusen wegfielen und bedeckte Fahrzeuge von wenigstens zehn Lasten in vier bis fünf Tagen den ganzen Weg zurücklegen könnten. Man hoffte dadurch auch die Lüneburger zur Vollendung der Schaalfahrt nach Wismar zu bewegen. Zur besseren Beurteilung des Ganzen ließ man ein paar Wasserbauverständige aus Holland kommen, die in Gemeinschaft eines Bergwerkskundigen zwei Pläne entwarfen, von welchen der eine auf beinahe anderthalb Millionen der andere auf etwa 800 000 Taler angeschlagen wurde, Aber die Sache blieb, wie sie war, und keiner von beiden Vorschlägen kam zur Ausführung. Indes war der Gegenstand immer von gleicher Wichtigkeit, nicht allein für Lübeck und Hamburg, sondern auch für den ganzen nordischen Handel.

Hamburg und Lübeck versuchten auch die bei Oldesloe in die Trave fließende Beste durch einen Kanal mit der Alster zu verbinden, um so einen neuen Wasserweg von Lübeck nach Hamburg zu gewinnen. Das gelang ihnen auch im Jahre 1530 durch Verträge mit dem Herzog Friedrich I. von Holstein. Der ganze Kanalbau mit allen Schleusen nebst der Austiefung und anderen Arbeiten kostete den Hamburgern 43 497 Taler, 4 Groschen und 9 Pfennig. — So war nun der Handel mit

Lübeck zu Wasser erreicht. Die Schiffe gingen von der Stecknitz in die Trave und so durch den Kanal von der Beste in die Alster nach Hamburg. Aber schon 1550 mußte die Schifffahrt wieder aufhören. Bei Stegen und Wohldorf hatten sich die Raubritter in den Besitz der Oberalster gesetzt, Schlösser und feste Burgen angelegt, einen Damm vorgebaut und das Wasser so zum Stauen gebracht. Auch nach der Zerstörung der Raub Schlösser überfielen die Edelleute in der Gegend die Schiffe und raubten die Ladung. Immer geringer wurde daher die Schifffahrt von der Stecknitz zur Trave. Die Schleusen bei Stegen zerfielen und wurden der Kosten und der Gefahr wegen nicht wieder hergestellt. Der letzte Vergleich mit der Krone von Dänemark ward 1768 geschlossen. Die Hamburger sollten die Befugnis haben, den alten Alsterkanal auf ihre Kosten aufzuräumen und zu vertiefen, wobei den Anwohnern zugleich alle Art der Verstopfung des Wasserlaufes bei schwerer Strafe verboten wurde. Doch hörte die Schifffahrt bald ganz auf, Nur noch von Schuten, die Holz oder Torf, Steine oder Kalk brachten, wurden die Trave und Alster befahren, bis auch diese verschwanden.