



https://vlga.de/file/zvlga_34_1954.pdf

Der alte Lübecker Wasserbau und die Bretlingsbehörde

Von Johannes Klöcking

1. Natürliche Mängel des Travefahrwassers

Die durch die baltischen Vereisungen erzwungene Abdrängung der norddeutschen Gewässer in nordwestliche Richtung, insbesondere mittels der Niederelbe zur Nordsee hat für die Ostseehäfen Schleswig-Holsteins, Mecklenburgs und Vorpommerns die Lagemöglichkeit auf Seebuchten und kleine Küstenflüsse beschränkt. Nun war aber das frühere Mittelalter darauf bedacht, die Häfen so weit wie möglich landeinwärts zu legen, da man dort vor Meeresunbilden und Seeraub gesicherter war und die billigere und bequemere Schiffsfracht den Wagen weg ins Landinnere möglichst verkürzte. Darum hat der lange Zeit hindurch wichtigste Ostseehafen Deutschlands, Lübeck, nicht nur mit dem unscheinbaren Fließchen Trave vorlieb nehmen müssen, sondern auch mit einem Platz, der ein Viertel ihres Laufes flußaufwärts lag.

Eine solche Hafenanlage hatte allerdings zu jener Zeit nichts Ungewöhnliches, sind doch Seeschiffe damals über Lüneburg hinaus die Ilmenau aufwärts bis Uelzen gelangt, und hat doch Heinrich der Löwe sogar an einem Nebengewässer der kleinen Trave, an der Wakenitz, die Gründung eines Seehafens, der Löwenstadt, versucht. In der Tat lagen auch die Vorbedingungen nicht gar so ungünstig, wie der erste Blick auf die Karte vermuten läßt. Denn der geologische Bau der norddeutschen Flüsse läßt beispiellose Fahrwassertiefen zu.

Alle hatten in der Litorinazeit, 7000 Jahre v. Chr., mit dem ganzen Land das Schicksal erlitten, versenkt, eingetaucht zu werden; das in Höhe des Meeresspiegels gestaute, kaum dahin mehr bewegte Wasser verwandelte die ganzen Talungen in Seenkette. Die Trichtermündung der Trave hielt eine Wassertiefe von fünfzig Metern, und bei dem Hügel, der künftig die Stadt tragen sollte, waren es immerhin noch acht bis zehn Meter. Es wäre eine goldene Zeit für die Schifffahrt gewesen, wenn man von einer solchen schon hätte reden können. Dann aber hat die regelnde Natur das Übermaß eingedämmt. Ret, Simsen, Riedgräser, Seggen, Gräser, Weiden, Erlen, Moose engten, von beiden Seiten über die eignen absterbenden Teile hinwegwachsend, die Flüsse wieder auf den Raum ein, den sie einst vor der Senkung für ihre Wasserführung gebraucht hatten. Die Sinkstoffe erhöhten als Modde den Grund in gleichem Maße. Das Meer tat ein übriges und schob den Abbruchfraß seiner Steilufer durch den Wellentrieb der „Strandversetzung“ vor die Mündungen, baute dort Barren und Nehrungen — vor der Trave den Priwall — und wandelte die offenen Mündungstrichter in Haffe um, deren Entsprechung in der Trave „Pötenitzer Wiek“ heißt.

In diesen großartigen, aber über die Jahrtausende sich dehnenden „Wasserbau der Natur“ hat nun in der kurzen historischen Zeit ihr jüngstes Geschöpf, der Mensch, in immer steigendem Maße eingegriffen.

Er konnte es hier um so leichter, als zu der Zeit seiner beginnenden Eingriffe die Natur ihr letztes Werk, die Verlandung, noch nicht beendet hatte. — Nur in den oberen drei Laufvierteln der Trave konnte man von einem gewissen Abschluß reden. Aber auch hier setzten die weiche Modde des Grundes und die feuchten Wiesen der Ufer den Werkzeugen des Menschen keinen allzu großen Widerstand entgegen. Von der Stadt und ihrem Hafen an flußabwärts bis zu der den Doppelbogen des Unterlaufs mittwegs schneidenden Herrenfähre ist sogar der Ubergangscharakter des Sumpfsees erst in geschichtlicher Zeit und unter Mitwirkung der Technik des Menschen geschwunden.

Das nächste Laufstck aber, der Bretling, bietet noch heute auf weite Strecken das Litorina-Landschaftsbild des untergetauchten Flusses. — Außer der flußabwärts ständig wachsenden Tiefe und Talbreite hat hier eine weitere Ursache dem Landanwuchs entgegengearbeitet, nämlich eine durch ungewöhnlich starke Laufkrümmung und -Verengung hervorgerufene Splstrmung, die je nach der Windrichtung in Stärke und Lage schwankend, das ruhige Absetzen der in großer Menge hineingetriebenen Sinkstoffe verhinderte. Diese unfertig gebliebene Verlandung, die im Oberflächenbild so beruhigend aussieht, hat allerdings dem Menschen sein auf Wiederherstellung groerer Tiefen gerichtetes Bestreben nicht eben erleichtert, ihm vielmehr groeres Kopfzerbrechen bereitet als das beengte Fahrwasser in Hafennhe. Die großen steilufrigen Becken weiter flußabwärts von Schlutup bis zur Pötenitzer Wiek reihen sich ohne solch strudeldrohende Schwenkung aneinander und haben sich weiter zunehmende Tiefe bewahrt. Hier ist bis zur Gegenwart das Bild des überaus schiffahrtsfreundlichen Frdenflusses — nicht nur an der Oberfläche — erhalten geblieben. Daß die hohen Ufer zuweilen den Segelwind abhalten konnten, steht auf einem anderen Blatt. Bei der Stülpe, dem Sandhgelkap an der Ausfahrt zur breiten Wiek, störte lange Zeit eine schmale, durch zahlreiche Muscheltrmmer besonders fest gebaute Barre, eine richtige erste Mndungsverbauung. Auch die Haff-Fläche stellte dem Menschen Aufgaben, denn sie verdeckte einige Bodenerhebungen, und ihre einzige nordseitige Ausfahrt war ohne Fahrwasserbezeichnung leicht zu verfehlen. In der Ostseebucht vor der Mündung stieß man dann wieder auf ein Gebiet, in dem die Natur, wie im Bretling, mitten bei der Aufbauarbeit und auf Störungen seitens des Menschen nicht gut zu sprechen war. Hier trieben wechselnde Strömungen den Sand, der vom Abbruch der nahen Steilufer stammte, erst lange Zeit unentschieden hin und her, ehe sie ihn an dem breiten Priwallstrand oder anderen günstigen Stellen absetzten. „Plate“ hieß diese veränderliche Sandbank, die neben dem Bretling die große Sorge des Lübecker Wasserbaus gewesen ist.

2. Erste wasserbaulidie Eingriffe

Anfänglich melden die Urkunden wenig von diesen Beschwernissen. Die Schiffe waren noch klein — sie erreichten bis 1400 kaum 100 RT —, und die Verlandung war noch um einige Jahrhundertschritte zurück. Allerdings nahm sie in der Nähe dichter Ansiedlungen, also gerade am Hafen, sichtbarlich zu. Daran waren einmal die zahllosen Abfälle des Wohngebiets schuld, dann auch wohl die durch die vielen Aufschüttungen im Wiesengebiet seitlich nach der Richtung des geringsten Widerstandes, also zum Fluß hin, herausgeprete Grundmodde. In Verboten, die weitere Verschlammung unterbinden sollten, finden wir denn auch die ersten Vorstufen zu einem auf die Besserung der Schifffahrt gerichteten Wasserbau.

In der Gärtnerrolle von 1370 ¹⁾, die, wie immer in solchen Fällen, älteres Brauchtum bestätigt, wird zur Pflicht gemacht, mit dem Düngerstroh in der Nähe von „Pipen“ und „Pramgräben“, die in die Trave führen, vorsichtig umzugehen. Vor allen in die Trave führenden überdeckten Gossen werden 1421 mit erheblichen Kosten Schlammfänge eingebaut ²⁾, für deren regelmäßige Reinigung der städtische Bauhof Sorge trägt. Die Zahl der Aborte am Ufer wird früh beschränkt, Schweinekoben nahe der Trave werden verboten; nichts darf in die Trave geworfen werden. Zur Aufnahme von Kehrriecht werden besondere Mistkisten entlang der Hafenmauer aufgestellt.

Versunkene Prähme und Schiffe muß der Eigner baldigst ausbringen; andernfalls sind die Träger am Hafen dazu verpflichtet. Von ihnen kann das Geborgene dann noch zu einem festen Satz ausgelöst werden, andernfalls verfällt es dem Bauhof der Stadt. Die Durchführung dieser Bestimmungen liegt drei Aufsichtspersonen ob, dem vom Rat angestellten Travevogt ³⁾, dem von den kaufmännischen Kollegien bestellten „Stadesvogt“, d. h. Gestadevogt, und dem Träger-Ältermann.

Von diesen Verboten war nur ein kleiner Schritt zum aktiven Wasserbau, zum Herausbringen allzu stark angewachsener Moddehäufung oder, wie es hieß, zum „Slammen“. Die Verpflichtung zu solchem „Herrenwerk“, d. h. zu Arbeiten, die die Herren des Rates im Interesse des „gemeinen Wesens“, der respublica, anordnen, findet sich bereits in den, natürlich wieder ein weit älteres Brauchtum festnagelnden, ältesten Trägerrollen aus der Mitte des 15.

Jahrhunderts ⁴⁾. — Diese Hafearbeiter mußten, „weil sie ihre Nahrung von der Traven haben“ (1605) bei Niedrigwasser antreten, „umme desolve, wo oldens gewentlik gewesen mith Flite tho reynigen und slammen helpen“ ⁵⁾.

Leider erfahren wir — bis auf einen Fall ⁶⁾ — nicht, wie diese Arbeit vor sich ging, ob man sich mit dem Fortschaufeln trocken gelegter Stellen begnügte oder auch mit Handeimern Modde aus dem Flußgrund heraufholte. Solche meist ledernen Moddeimer haben bekanntlich wegen ihrer Ähnlichkeit mit dem ledernen Bettelsack in England damals zu der Wortbildung „bagger“ = beggar, geführt. Eine ähnliche Technik ist auch für unsere Heimat mehr als wahrscheinlich.

1) Wehrmann; Die älteren Lüb. Zunftrollen, S. 208.

2) Lüb. Urk.-B. VII, S. 414: Kämmerei-Abrechnung weist für Moddekisten 1421 den einmaligen Betrag von 185 Lüb. M. auf.

3) Ordnung des Travevogts von 1528; Senatsakten, Bretling.

4) Witt: Die Verlehnten in Lübeck, Zeitschr. d. Ver. f. Lüb. Gesch. 19, S. 40 f.

5) Ordnung des Travevogts von 1528.

6) Siehe unten, S. 12 (Pflug im Pampeus).

Stärker als durch solche Vertiefungen konnte das natürliche Flußbild durch den Bau von Dämmen, Wehren und „Gräben“ umgestaltet werden, die im Flußlauf Halbinseln, in Talungen, Seeflächen und andernorts ganz neue Wasserläufe entstehen ließen. Da der wesentliche Teil dieser Arbeiten aber vom festen Grund und Boden aus zu bewerkstelligen war, so finden wir sichtbare Beispiele solchen Wasserbaus schon aus den ersten Jahren der Stadt. Ihr nächster Zweck war allerdings kein schiffahrtstechnischer, sondern ein frühindustrieller: die Gewinnung von Wasserkraft zum Mühlenantrieb. Dammbauten dieser Art, um 1158, 1230 und 1290 errichtet, durchsetzten in unmittelbarer Stadtnähe die Wakenitz ⁷⁾ und die meisten anderen Zuflüsse der Trave, auch diese selbst in ihrem ersten Laufteil oberhalb Oldesloe.

Die älteste Fahrrinnenkorrektur, ein Ereignis, das nur undeutlich durch die wenigen auf uns gekommenen Nachrichten hindurchscheint und erst durch Aufgrabungen um 1852 und 1892 deutlicher erkennbar geworden ist, fällt ebenfalls noch ins 13. Jahrhundert. Um 1234 hatten die Dänen im engen, damals bei der „Leuchte“ im Bogen nach der Priwallseite ausweichenden Mündungstief einige Schiffe versenkt. Um die Ausfahrtsperre zum umgehen, haben nach der Chronik die Lübecker eine zweite Travemündung gegraben, und zwar an der schmalen Wurzel der Priwallhalbinsel.

Diese ward damit zur Insel, und der Typus des Travehaffs rückte nun von dem der ostpreußischen Haffe ab und näherte sich dem des Stettiner Haffs. 52 Jahre soll der Zustand gedauert haben. 1286 ließen dann geänderte politische Verhältnisse die Beseitigung des künstlichen Mündungstiefs ratsam erscheinen. Bei Travemünde hatte sich der Mündungsstrom inzwischen links von der längst übersandeten Sperre ein neues brauchbares Bett gegraben. Heute ist die Sperre zu einer richtigen vom Priwall in die Trave vorspringende Halbinsel, dem „Faulen Ort“ herangewachsen.

Manche Forscher mißtrauen dem Chronikbericht und der Fähigkeit der Lübecker jener Zeit, so bedeutsame Eingriffe zu bewältigen. Nach ihrer Meinung habe die Sperre den Traveabfluß so viel gestaut, daß sich der Strom bei abnormer Wetterlage im Jahre 1286 einen zweiten Durchbruch zur See verschaffte, und zwar an der schmälsten Stelle. Hier, unmittelbar an mecklenburgischem Hoheitsgebiet, wollte aber die Stadt keine neue schiffbare Mündung mit neuen Befriedungsschwierigkeiten entstehen lassen; deshalb verbaute sie den Durchbruch im gleichen Jahre mittels eines Dammes „aus Seegras und Sand“ 8). Fraglich bleibt dann allerdings, wie die Schiffe zwischen 1234 und 1285 über die Sperre hinweg oder neben ihr vorbeigekommen sind. Jeder durch den Fluß selbst oder durch menschliche Beihilfe hier geschaffene Abfluß hätte schwerlich 50 Jahre später einen so wirksamen Stau zugelassen, daß die Nehrung an weit entfernter Stelle hätte durchbrochen werden können.

7) *Rathgens: Bau- und Kunstdenkm. d. Hansestadt Lüb. Bd. I, 1, S. 301 ff.*

8) *Rehder in: Die freie und Hansestadt Lübeck, ein Beitrag z. deutschen Landeskunde (Lüb. 1890), Teil II.: Die Gewässer (unvollendetes Druckmanuskript im Archiv der Hansestadt Lübeck).*

Wenig später, 1342, berichtet das Lübecker Urkundenbuch vom Vorhandensein einer Schiffahrtsschleuse in der von Salzschiffen befahrenen Stecknitz 9).

Und im gleichen Jahrhundert findet 1391—98 mit der Herstellung des „Grabens“ auf der Wasserscheide zwischen Stecknitz und Delvenau der erste echte Kanalbau des nördlichen Europa seine Vollendung.

Verblaßt neben diesen gewaltigen Leistungen des vom Lande aus zu bewerkstelligen Wasserbaus die Tiefenkorrektur jener Zeiten völlig, so gilt das auch für die so verhältnismäßig einfach scheinende Bezeichnung des Fahrwassers, die sich aber eben auch nur vom Wasserfahrzeug aus bewerkstelligen ließ. Da der weitaus größte Teil der Schiffahrt auf die Stadt in den Händen von Lübeckern lag, so konnten diese sich an die allgemein bekannten Landmarken halten: einzelne Gebäude, Bäume, Hügel. Daneben haben vom Boot aus einzustechende Stangenmarken genügen müssen, deren häufige Erneuerung man den Fischern auferlegt haben wird. Diesen ist jedenfalls für das 15. Jahrhundert die Verpflichtung zum Auslegen von Tonnen in der Seebucht nachzuweisen 10).

Die Bezeichnung des Travenfahrwassers durch Tonnen war nicht tunlich, da bei jedem Wind und Wasserstand die Oberflächenströmung wechselte und die des gelegentlichen Hochwassers halber nur an langer Kette anzubringenden Tonnen in beträchtlichem Umkreis „schwojten“. Hier halfen nur feste Pfähle, die ohnehin für die Fortbewegung der Schiffe bei ungünstigem Winde wünschenswert schienen.

Seit wann die Technik des Rammens in Lübeck bekannt ist, kann nur aus den Gründungen von Bauten geschlossen werden. Große Teile der im 13. Jahrhundert errichteten Stadtmauer ruhen noch auf waagerechten Schwellenrosten und Feldsteinpackungen ¹¹⁾.

Die Verpflichtung zum Rammen neben dem „Slammen“ erscheint bei den Trägern gar erst nach 1600. Aber schon im 15. Jahrhundert ist ein Massenbau wie das Holstentor auf Rammpfählen gegründet, und „Störtepaale“, Rammpfähle, erwähnen die Kämmerei-Rechnungen für die gleiche Zeit im Fahrwasser ¹²⁾, wo sie doch nur in erschwerter Weise von einem Rammprahm aus eingebracht werden konnten. Im 14. Jahrhundert wird das Rammen also üblich geworden sein; es ist zum Wasserbau sicher zuerst bei Herstellung von Uferbefestigungen vom Lande angewandt worden.

9) *Lüb. Urk.-B. II, 747.*

10) *Mitteilung v. Rud. Nehlsen a. d. Manuskript: „Aus Travemündes alten Tagen“. u) Rathgens: Bau- u. Kunstdenkm. I, 1, S. 129.*

12) *Siehe unten S. 12 f.*

3. Bollwerkbau um 1460/70

Alle bis ins 15. Jahrhundert erzielten Fortschritte im Wasserbau aber reichten nicht aus, die Gefahren des Bretlings und der Plate zu bannen. Gegen Trieb sand half weder das Ausschlammen noch ein Dammbau. Lübeck ward sich der Schwierigkeiten allerdings erst bewußt, als der Tiefgang der Schiffe an zweieinhalb Meter herangekommen war. Ein nicht zuletzt auf sein Betreiben zustandegekommener Hansebeschuß gegen den Bau größerer Schiffe hielt die natürliche Entwicklung nicht auf. Darum mußten bald die Koggen und Hulke vor der Einfahrt in die gefährlichen Gründe Anker werfen und einen Teil ihrer Ladung in Leichterschiffe geben. Ein offenbar zu diesem Zweck nötiger Schiffshalt, ist in Herrenwyk am Ostende des Bretlings schon um 1300 festzustellen. Seit 1461 sind Umladungen hierselbst aus dem Niederstadtbuch nachweisbar, bald auch aus Wetteprotokollen und den Tarifen der Prahmführer ¹³⁾. Die Erwähnung von mit wertvoller Ladung auf der Untertrave gesunkenen Prähmen läßt darauf schließen, daß auch schon zu der für die damaligen Hilfsmittel sehr gewagten Leichterung auf der Reede vor Travemünde gegriffen worden ist ¹⁴⁾.

Da raffte sich die Stadt zu einer gewaltigen Anstrengung auf, um dieser Verhältnisse Herr zu werden. Die erste Nachricht darüber geben unscheinbare Eintragungen in der Kämmerei-Rechnungsrolle ¹⁵⁾ von 1457/58. Darin ist die Rede von Arbeiten im „Pampeus“, die 105 lüb. M gekostet hätten. Dieser später aus dem Gebrauch verschwindende Name wird um 1610 auf eine Flußstrecke unmittelbar oberhalb der Herrenfähre bezogen, doch ist wahrscheinlich, daß er damals auch auf den der Fährkrümmung zunächst liegenden Teil des Bretlings bezogen ward; andernfalls hätten sich Spuren des gleich zu erwähnenden Bollwerks oberhalb der Fähre erhalten ¹⁶⁾.

Ansaulicher wird der Rechnungsbericht von 1460/61: „Item heft gekost de Ploch unde de Pampeus to plogende unde to dupende...“

Die Worte können nicht anders verstanden werden, als daß man mit einem pflugartigen Großwerkzeug die Fahrrinne vom hineingetriebenen Sand gereinigt und womöglich etwas in die Grundmodde hinein zu vertiefen versucht hat. Der „Pflug wird wie ein Straßenschneepflug aus zwei durch eine dreieckige Bodenplatte auseinandergehaltenen Brettwänden bestanden haben. Bei einer Belastung der Bodenplatte mit Feldsteinen war dann ein Fortziehen am Grunde der zu säubernden Flußstrecke möglich.

Natürlich mußte eine sofortige Vorkehrung getroffen werden, um neues Zuspülen der Rinne zu verhindern. In der Tat fährt die Notiz fort: „to bolwerkende, to verpalende unde to vorbalende ...“ Es ist also beiderseits der Rinne oder wenigstens an der Seite, von der erfahrungsgemäß die Eintnft kam — eine Bollwerkswand aus Pfählen mit verbindenden Längsbohlen geschaffen worden. Und da zu besorgen war, daß der Widerstand einer einzelnen Bohlwand nicht genügte, hat man sie in den folgenden Jahren durch Erdschüttung verstärkt: „1461/62 heft gekost de Pampeus myt dem Damme ..1463/64 .. dit jar vor Holtwerk, Struk, Soden ..

13) Hasse: Der angebliche Kriegshafen z. Herrenwyk. Vaterstadt. Bl. 1903 Nr. 6.

14) Lüb. Urk.-B. X, 144 (1462).

15) Nach den Auszügen aus den Kämm.-Rechn. von F. Bruns (Archiv d. Hanses. Lübeck, Nachlaß Bruns).

16) Der Name Pampeus hat Gattungsnamencharakter und tritt verschiedentlich, auch an Nordseehäfen, auf; aus dem gleichen Wortstamm entstanden „Mehlpamp“ für dicke Mehlsuppe und „pampelen“, gleich hinüber pendeln (Schiller-Lübben).

Es wird aus den dürftigen Worten nicht klar, ob man den Damm außen an die Bohlwand geschüttet hat, ob er den Zwischenraum einer doppelten Pfahlwand ausfüllte oder ob er selbständig in der Verlängerung des Holzwerks verlief. Die zweite Mutmaßung, den sichersten Bau betreffend, ist infolge der angegebenen Verwendung von Grassoden nicht eben die wahrscheinlichste. Das Nebeneinander der Ausgaben für Holzwerk, Strauchwerk und Soden deutet auf die erste. Schon während dieser Arbeiten im Bretling beginnen auch die zu Travemünde. Das erste ist, daß der Stadtbaumeister das Fahrwasser bezeichnen läßt:

„1461/62 ... dem Bumester vor Wetepale 17) in de Traven to stotende ...“ Aber auch die unschuldige Notiz, daß „Ballastkisten“ hergestellt werden, deutet, wie sich ergeben wird, auf das kommende große Werk. Dann tritt eine Pause von zwei Jahren ein. Da in diesen Arbeit und Unkosten beim Pampeus erheblich abnehmen, muß die Ursache in einer Neuplanung des Travemünder Werks gesucht werden. Vielleicht befriedigte das sich vollendende Werk im Pampeus nicht oder man hatte Bedenken, eine gleiche Bauweise den Wellen der See entgegenzusetzen. Im April 1464 beauftragt der Rat seine nach Preußen entsandten Boten, einige im dortigen Seebollwerkbau erfahrene Meister mit sich zu bringen, um an weiteren Beratschlagungen und Verhandlungen wegen der Travemünder Frage teilzunehmen 18). Der Ratschronist 19), der die Pampeusregulierung nicht für erwähnenswert gehalten hatte, schreibt ausdrücklich, das „vele guder Borgher und Schipperen darto geesschet weren“ und ihren „Rad und Vulbort“ gegeben hätten.

Als Zweck des Baues gibt der Chronist die Besserung und Festlegung der Tiefenrinne an, „wente den Strom en helt nicht alle Tid eenen Lop, ... also dat de Düpe des Waters ward vaken (oft) gewandelt unde ward togedreven vormittelst deme Drifsande“.

Das Werk sollte offenbar, wie im Bretling, die enge Zusammenfassung des ausströmenden Wassers möglichst weit ins Meer hinaus gewährleisten; es handelte sich also nach heutiger Ausdrucksweise um den Bau zweier Molen. Da man sich aber anscheinend scheute, mit den damaligen Rammprähmen in offener See zu arbeiten, so hört man dieses Mal nichts von Bollwerkbau, von Verpfählen und Verhohlen. Vielmehr berichtet die Chronik: „De Rad von Lubeke leet senken vele groter Kisten myt Stenen“, und abermals: „Hyrumme worden de Kisten gesenket, uppe dat de Strom allwege helde synen Lop in dem Myddele und de Düpe allewege bleeve in ener Stede.“

Sind wirklich einzelne, vorher fertiggemachte und mit Steinen gefüllte Kisten gleich riesigen Blöcken aufeinandergetürmt worden, ohne daß für ihre sichere waagerechte und senkrechte Verbindung gesorgt wurde? Oder handelt es sich nur um eine andersartige Ausdrucksweise des Chronisten?

17) „Wissepfähle“, *Richtpfähle zur Bezeichnung des Fahrwassers*.

18) *Ratschronik, Lüb. Chroniken Bd. 4, S. 378 Anm.*

19) *Protonotar Hinr. Herze*.

Für die erste Annahme spricht nicht nur, daß die eindeutige Darstellung der Pampeusregulierung unmittelbar voraufgeht, sondern auch, daß man noch im 18. Jahrhundert in Travemünde einen „Steindamm“ an der See von „Kisten“ am Mündungsufer und dem „Bollwerk“ am Fluß unterschied²⁰). Ebenfalls hießen in Warnemünde noch um 1800 gewisse Uferschutzwerke „die Kisten“²¹). Dennoch bleibt möglich, daß der Ausdruck eine unvollkommene Bezeichnung für Konstruktionen der Art darstellt, wie wir sie auf einer Bildkarte von 1601 sehen und Grabungen von 1940 sie zu Tage gefördert haben: zwei parallele Reihen eingerammter Pfähle sind quer durch kürzere, längs durch längere Bohlen miteinander verbunden, so daß eine Folge kubischer Räume entsteht, die man mit Sand²²) oder Steinen ausfüllt.

Hatte die Pampeusregulierung 2884 Lüb. M. gekostet mit einer höchsten Jahressumme 1460/61 von 1238 Lüb. M., so blieb das Travemünder Werk mit 1152 Lüb. M. im Jahre 1466/67 zwar hinter jener Höchstsumme zurück, verschlang aber im ganzen mehr als das Doppelte, nämlich 6451 Lüb. M. Nach dem Vorbild Hamburgs, das für die Betonung des Elbfahrwassers eine Schiffsabgabe erhob, entschloß sich der Lübecker Rat, „dat alle Schepe, de da in- unde uthgingen, sdholden Tollen gewen so lange, dat de Rad wedder upgenomen hadde, also dat Werk wolde kosten“. Dieser Zusatz zu dem üblichen Pfundzoll ward „Pfahlgeld“ genannt und betrug einen halben Schilling für die Last. Mit Recht konnte der Rat darauf hinweisen, daß durch den — erhofften — Wegfall des Leichterns und der dazu nötigen Liegezeit Reeder und Kaufmann ein Vielfaches der neuen Abgabe einsparen würden. Dennoch machte es „vele Unwillen in anderen Landen unde in anderen Steden, dat se gewen scholden unwaantlichen Toll“. Der Chronist fährt zwar beruhigend und abschließend fort: „Doch mußten se darmede liden“; aber der diplomatische Kampf zog weite Kreise; eine gleichzeitig eingeführte dänische Bierakzise auf Schonen ward in die Debatte einbezogen, die „zu Walk vergatterten“ livischen Städte forderten Zurückerstattung und drohten mit Gegenmaßnahmen, selbst die aufs engste mit Lübeck verbundenen Nachbarstädte Wismar und Rostock wollten ein „Pflichtgeld“ auf lübisches Gut zu Wasser und zu Lande setzen: so

daß die Stadt zunächst ein baldiges Aufhören der Zolleinhebung versprach und dann rasch verzichtete ²³⁾. Eingekommen waren 1466: 1136 lüb. M., 1467: 863 lüb. M. und 1468: 736 lüb. M. Die Summe deckte nicht einmal die Pampeuskosten. Dazu legt das Sinken der Einnahme die Mutmaßung nahe, daß entweder Unterschleiche vorkamen oder der Schiffsverkehr — wohl durch absichtliche Umgehung des Lübecker Platzes, durch einen richtigen „Boykott“ — erheblich zurückging; es besteht jedoch auch die Möglichkeit, daß der Rat zunehmend Vergünstigungen erteilt hat. Will man das gezahlte Pfahlgeld als maßgeblich für den gesamten ein- und ausgehenden Schiffsverkehr zugrunde legen, so kommt man auf 23 500 Lasten oder — bei 50 Lasten Durchschnittsgröße — auf 470 Schiffe; während 1368, hundert Jahre früher, 1700 Schiffe ²⁴⁾ ein- und ausgelaufen waren, die, bei nur 40 angenommenen Lasten damaliger Schiffsgröße 68 000 Lasten, also fast das dreifache ausgemacht hatten.

20) Mitteilg. aus Nehlsens Travemünde-Manuskript.

21) John Brinkmann: „Kasper Ohm un ick“, Verlag Hesse-Becker, S. 175: „Dat möcht jo woll nägen sien, as wi bi dei Kisten achter den Breitling ankemen... Ick höll dat Boot dicht ünner dei Kisten, bät wi an dat Westerspill ran wiren.

22) Ausgrabungsfund an der Priwallseite nach Mitt. des Tiefbauamtes Lübeck.

23) Lüb. Chroniken, Bd. 4 S. 379.

4. Verbesserungen und Ergänzungen im 16. Jahrhundert

Ob die beiden kostspieligen Werke das gesteckte Ziel erreicht haben, nämlich das Leichtern der Schiffe überflüssig zu machen, bleibt fraglich, denn der Eigenstrom der Trave ist schwach; es dringt sogar an ihrem Grunde das Salzwasser der See weit stromaufwärts. Jedenfalls ist 1534 ²⁵⁾ und 1577 ²⁶⁾ der Ankerplatz bei Herrenwyk wieder in Gebrauch, und 1606 zeigt die große Bildkarte des Artilleriemeisters Hans Freese da selbst einige große, mit Stückpforten versehene Kraveels. Eine 1543 und 1580 neu und ausführlich festgelegte Taxe ²⁷⁾ für die Leichterschiffe läßt ebenfalls erkennen, daß vor der Plate und dem Bretling ein teilweises Löschen der Fracht die Regel war. Auch in der Sorge für den Hafen setzte sich das mittelalterliche Brauchtum fort, wie die Ordnung für den Travevogt von 1528 ²⁸⁾ dartut. Noch 1589 bis 1609 findet sich im Wetterechnungsbuch ²⁹⁾ eine jährliche Ausgabe von 12 lüb. M. für 6 Tonnen Bier, das die Träger erhalten, wenn sie bei „kleyn Water slammen“. Sie brauchen die Modde wenigstens nicht mehr an Land auszuwerfen, denn dem Travevogt sind zu dem Behuf drei Schlammprähme anvertraut. Der Gebrauch verbesserter Handeimer in nicht erwartbaren Stellen ist danach wahrscheinlich.

1541 endlich erscheint das erste unseren heutigen Baggern ähnliche Gerät in Lübeck, eine aus Danzig beschaffte „Dreckmühle“. Ihr Getriebe bestand aus einer durch Menschenkraft bewegten Welle, in der acht mehr meterlange feste Löffel staken. Es bewegte sich zwischen zwei zu einem Ganzen verbundenen Prähmen ³⁰⁾.

Falls der Travemünder Bau von 1470 in der Tat nur aus Einzelkisten bestanden hat, so sind im Zuge der ständig nötigen Ausbesserungen sicher bald die unumgänglichsten Verbindungen und Versteifungen durchgeführt worden. Denn im großen siebenjährigen Kriege mit Schweden 1563—1570 ward der Nordermole zugemutet, ein stark bestücktes „Blockhaus“ zu tragen.

Freeses Bildkarte von 1601 zeigt jedenfalls eine einheitliche stark verpfälte Bohlkammerfolge, und zwar nicht nur für beide Seemolen, sondern auch für das rechtsseitige Bretlingsbollwerk, das also im Lauf des Jahrhunderts einen völligen Umbau erfahren haben muß.

24) *L e c h n e r*, *Pfundzoll 1368*.

25) *Becker*, *Geschichte Lübecks, II, S. 73*.

26) *Fink*, *Zeitschr. d. Ver. f. Lüb. Gesch. 27, S. 230*.

27) *S t i e d a*, *Träger u. Prahmführer, Zeitschr. 12, S. 65*.

28) *S. o.*, *Anm. 3*.

29) *Witte*, *Die Verlehnte, Zeitschr. 19, S. 41*.

30) *R e h d e r*: *Gewässer, S. 683*

Im gleichen Zeitraum muß auch der Treidelstieg entstanden sein, eine notdürftige Befestigung des Wiesenuferrandes zwischen der Stadt und dem Fischerdorf Gothmund, um die Schiffe bei mangelndem Segelwind an der Leine fortziehen zu können. „Auch war man zu der Zeit angewandt, den Strand an der Traven vom Holstentor bis zum Burgtor mit gehauenen Feldsteinen auszusetzen und zu befestigen“³¹⁾. — Dieses 1541 begonnene Werk hat später wieder Bohlwerken Platz gemacht.

Die Kaufmannschaft und andere Kreise der Bevölkerung drückten ihren Beifall zu den getroffenen Maßnahmen dadurch aus, daß sie allgemein in ihren Testamenten den üblichen für „Wege und Stege“ ausgesetzten Beträgen solche für das Werk der Travevertiefung hinzufügten. Der Rat konnte 1539 diese Sitte ohne Widerspruch zur Pflicht machen³²⁾; andernfalls sollte das Testament ungültig sein.

Beschädigungen der geschaffenen Werke wurden als eine Art von Landes oder Hochverrat mit „mehrer Straff, denn sonst brauchlichen“ belegt, wie es 1586 heißt. Und noch im verflorbenen Jahrhundert war am Treidelstieg eine Tafel von 1753 zu sehen, auf der unter dem Bilde eines Beiles und einer abgeschlagenen Hand zu lesen stand: „Wer beschädigt Steig und Weiden, der soll diese Strafe leiden“.

Trotz alledem hatte im 16. Jahrhundert der Wasserbau nicht Schritt gehalten mit der Verlandung. Die Ursache mag zum Teil in den Kriegsunruhen zu suchen sein, die das erste und letzte Drittel erfüllten: Wullenwevers Zeit und die siebenjährige Auseinandersetzung mit Schweden. Dabei nahm die Schiffsgröße rasch weiter zu; 1540 ward zu Lübeck ein 700lastiges Schiff für französische Rechnung gebaut, und der berühmte „Adler“ um 1570 hielt zwischen 1000 und 2000 Reg.-Tonnen. Wegen der wenigstens indirekten Teilnahme am neuen Weltmeerverkehr, d. h. also durch rege Spanienfahrt, waren ozeanfeste größere Schiffe zahlreicher nötig wie je; 1591 besaß die Stadt 300 eigene Schiffe von 60 bis 500 Lasten³³⁾; ein Verzeichnis von 1667 zählt 107 lübeckische Westseeschiffe auf³⁴⁾.

Der Schiffshalt bei Herrenwyk war so regelmäßig besetzt, daß die Schiffergesellschaft dort einen Wachtdienst einrichten mußte³⁵⁾; auf der offenen Reede vor Travemünde war ein Überfall von der Landseite nicht zu besorgen.

Schließlich wandten sich 1591 die kaufmännischen Kollegien mit einer Eingabe an den Rat. Sie waren um diese Zeit besonders aktiv, wie die Errichtung eines großen gemeinschaftlichen Tauteerungs Werkes, der Neuen Dröge³⁶⁾, im Jahre 1594 beweist, die geradezu eine Vorwegnahme des modernen Genossenschafts- und Aktienwesens darstellt.

Aber die erwünschte Ratsvorlage, die allen Beteiligten in den weiten Räumen der Katharinenkirche verkündet ward, fand nicht den erwarteten Beilall. Sie setzte für die größeren Westfahrer eine Steuer von 2 Schilling je Last, für die Ostfahrer eine halb so hohe fest. Dagegen machten die an der Schifffahrt und dem Handel beteiligten Kreise geltend, auch der Handwerker, der zum Beispiel sein schwedisches Schmiedeeisen seewärts erhalte, und schließlich die gesamte Bevölkerung der doch ganz auf den Seehandel gegründeten Stadt müsse zu dem Werk beisteuern ³⁷⁾. Einig war man sich aber darin, daß etwas geschehen müsse. „Dazu auch nunmehr dieses kommt, daß der Bretling und Travenstrom leyder an etzlichen Orthen also beschaffen ist, daß bei affländischem Winde keine ledige Schiffe oder geladene Prame darüber können gebracht werden!“

31) *Becker, Gesch. Lübecks II, S. 114.*

32) *Daselbst S. 113.*

33) *Rehder, Gewässer, S. 677 Anm.*

34) *Mitteil. d. Ver. f. Lüb. Gesch. 9, Heft 5.*

35) *Hasse, Vaterstädt. Bl. 1903, Nr. 6.*

36) *Klöcking, Die Dröge, „Der Wagen“ 1939, S. 99.*

37) *Archiv der Hansestadt Lübeck, Senatsakten. Zoll und Zulage 4.*

5. Die Bretlingsbehörde von 1609/26

Zwanzig Jahre verstrichen mit Beratungen über das neue Werk, das unter den Händen immer gewaltiger auszuwachsen schien. Man stritt bald nicht nur über das Aufbringen der Kosten, sondern vor allem über die Besetzung des Verwaltungsorgans. Es war gerade die Zeit der Reichserschen Unruhen, die zu einem ersten Eindringen der Bürgerschaft in die regelmäßigen Regierungsgeschäfte führte ³⁸⁾; darum dauerte es bis zum Friedensschluß der streitenden Parteien, ehe am 4. Januar 1609 die Ratsvorlage mit Aussicht auf Durchführung eingebracht werden konnte. Es heißt darin ³⁹⁾, der Travestrom sei der Stadt edelstes Kleinod; man habe den Schaden des Bretlings besehen; die Mudde müsse ans Land gebracht werden und der Strom zu beiden Seiten von der Herrenfähre an bis fast nach Schlutup enger gefaßt und „eingespannen“ werden, entweder „mit Dämmen und Eindiekung“ oder mit einem „starken Bolwerke von Balken“.

38) *Becker, Gesch. Lübecks, II, S. 324; vgl. auch Fehling, Zschr. 24, S. 335.*

39) *S i e w e r t, Rigafahrer, S. 242*

Jedenfalls werde keine Rute unter 30 Thaler zu stehen kommen. Oberhalb der Fähre seien auch noch „unterschiedliche flache Oerter“, so der Pampeus, so „Bey der Simensen“, so der „Ort beim Pockenhoff“, und andere Stellen bei der Stadt. Auch eine Erneuerung der Ordnung für die Hafenaufsicht sei nötig. — Für alles wird jetzt die „liebe Bürgerschaft“ mit eingespannt. „So ist endlich doch ... verabschiedet, daß nämlich zur Reparation und Erhaltung des Bretlings-Tiefes und Travenstromes ein Gewisses von Schiff und Güthern, so von und zu der Stadt über den Bretling gebracht werden, ... hinfüro soll gegeben werden, und seynd zu solcher Einnahme und Verwaltung auch Reparation, Unterhaltung und Aufsicht des Bretlings und Travenstroms zwo Personen des Raths und vier Bürger verordnet worden, so sich alsbald der Sachen mit Fleiß sollen annehmen und uns davon jährliche Rechnung tun.“ Inzwischen war der November 1609 herangekommen. Die Behörde der erwähnten 6 Leute hieß von nun an „Bretlings-Officium“ oder einfach „der Bretling“ ⁴⁰⁾.

Den von ihnen nach den Erfordernissen festzusetzenden neuen Hafenzoll nannte man zunächst Tief- oder Lastgeld, da er sich nach der Größe des Schiffsgefäßes richten und 1 Schilling je Last betragen sollte. Bald jedoch verschmolz er mit anderen, ebenfalls neu einzurichtenden Abgaben zu der sogenannten „Zulage“, d. h. der zu dem bisherigen Pfundzoll „zugelegten“ Gebühr. Dem Wunsche der Kaufmannschaft entsprach es, daß auch die übrige Bevölkerung durch Erhöhung der Wäge- und Mahlgebühren herangezogen ward. Andererseits sollten von den einkommenden Geldern auch alte städtische Schulden abgetragen werden.

40) Von nun an bilden eine Hauptgrundlage der Ausführungen die Senatsakten aus dem Archiv der Hansestadt Lübeck über die Brethngs-Behörde.

Aber bevor sich noch die neue Verwaltung eingespielt hatte, vernetwendigten sich von allen möglichen anderen Seiten her neue Gelderhebungen und neue Kassen. Die Umstellung vom indisch-orientalisch-italienischen auf den indisch-atlantischen Welthandel rückte die Pflege der Beziehungen zu Spanien in den Vordergrund; alle Hansegenossen trugen bei zu den „Spanischen Kollekten“, Lübeck voran; Lübeck verwaltete den Schatz. Kaum je hatte sie auch eine Fürstenmacht den städtischen Rechten so bedrohlich in den Weg gestellt, wie gerade um diese Zeit das Dänemark Christians IV.; darum war huf stärkerer Verteidigungswerke die Gründung einer „Defensionskasse vonnöten. Zu einer „Sklavenkasse“, die die Spanienfahrt nötig gemacht hatte, auch der nämlich in 16 Jahren 22 Schiffe maurischen Piraten in die Hände gefallen waren, trugen zwar nur die Schiffer und das Schiffsvolk bei, aber auch sie würde am zweckmäßigsten von dem Zulageschreiber mit abgerechnet. Der erweiterte Wirkungskreis forderte stärkere Besetzung der Behörde. Nach der Zulagsordnung vom 13. Mai 1626 stellte der Rat 6 Deputierte, die Bürgerschaft 12 für die allgemeine Zulageverwaltung, von denen je ein Ratsherr und zwei Bürger wöchentlich wechselnd den Dienst versehen. Die Bretlingsburger bleiben bei ihrem vorigen Amt, entsenden aber jeweils einen zu den Amtshandlungen der Zulageverwalter: „Wenn sie ihre Jahre ausgedienet“, heißt es weiter, „können aus den anderen zwölf Bürgern, welche zuvor den Bretling nicht bedienet, allgemach etliche ausgenommen werden, so die Bretlingsarbeit forsetzen.“ Der wöchentliche Dienst der 4 Abgeordneten „zu rechter Zeit und Stunde an bemeldetem Orte“ — zunächst im Schuppen der Hafenwaage vor der Mauer unterhalb der Alfstraße, dann im Kanzleigebäude — war nicht nur Gelder einzunehmen und durch ihren Schreiber verzeichnen zu lassen, sondern auch „dem Schiffer und Kaufmann Recht anzusagen und ihn zu vermahren, nämlich die Hafen- und Kaufmanns-Ordnungen innezuhalten und insbesondere sich vor unerlaubter Durchfuhr zu hüten. Da hieran die Kaufmannschaft besonderes Interesse hatte, gewährte sie dem Zulageschreiber aus ihrer einzigen gemeinsamen Kasse, der des Schiffstau- und Teerungswerkes „Droge“ ein jährliches Zusatzgehalt. Zu den 12 Zulagebürgern aber wurden nicht nur Kaufleute bestellt, auch Schiffer, Gewandschneider, Krämer und Brauer entsandten Vertreter; die Handwerksämter hatten zunächst aus Zeitmangel verzichtet, erstrebten aber danach doch wieder die Beteiligung. Sie erreichten sie in den Jahren 1665 bis 1669, die überhaupt eine Umgestaltung des gesamten städtischen Kassenwesens und eine Erweiterung der bürgerlichen Rechte mit sich brachten. In dem engen Kreis der Zulage und dem noch kleineren der Bretlingsbehörde überschritten sich also die Belange kämpfender Gruppen: der Rat verteidigte altes Herrschrecht, das Bürgertum wollte mitregieren, innerhalb desselben hielt sich die Kaufmannschaft nicht mit

Unrecht für bevorrechtet auf den zur Rede stehenden Gebieten, die anderen bürgerlichen Gruppen verneinten das, und unter diesen nahm wieder das Handwerk eine Sonderstellung ein. Die Kaufmannschaft war überdies unter sich nicht völlig einig. Vor allem in der wichtigen Durchfuhrfrage nahmen die Großfirmen eine weitherzigere Stellung ein.

Das hat um 1700 unter anderem zu einer Spaltung in den spanischen Kollekten geführt. Seit jener Zeit konnte dann der Rat seine Stellung ohne weitere Einbußen verteidigen. Diese Verhältnisse haben die Akten des Bretlings zu mächtigen Bündeln anschwellen lassen; nur über die eigentlichen Taten, die Arbeiten an der Trave, bleiben die Nachrichten dürftig. Wenn wir nicht die beiden Karten von 1601 und 1668 von Hans Freese und von Simon Schneider 41) besäßen, sowie die Fundbeschreibungen des im 19. Jahrhundert noch vorhandenen Restes der Werke, könnten wir uns von diesen überhaupt kein Bild machen. Selbst der Name des wirklichen Bretlings, der Flußbucht, kommt in den Schriftstücken kaum vor.

Aus Freeses Karte geht zunächst hervor — falls nicht ihre Datierung anfechtbar ist —, daß das Bretlings werk von 1609 völlig Neues schuf.

Ein Steinkistenbollwerk gleich den beiden ersten Molen an der Travemündung war vorhanden. Die — vielleicht schon abgeänderte — Konstruktion scheint sich nicht bewährt zu haben, denn sonst wäre kaum ein Damm als Ersatz in Erwägung gezogen worden. Man kam dennoch wieder auf ein starkes Pfahl- und Bohlenwerk zurück, ob diesmal gleich ohne Steinpackungen, ist nicht festzustellen. Der Grundgedanke des Werkes war, das mit Druck um die Fährspitze herumgepreßte Travewasser in ein enges, gerades Bett zu zwingen, das es von eignem Tribsand rein halten könnte. Dazu sollte vor allem ein rechtsseitiges Leitwerk dienen, das von der Fähre in fast schnurgerader Linie bis kurz vor die Schlutuper Flußenge geführt wurde. Sicher hat man angenommen, daß die dahinter liegende Wasserfläche, das Stau, allmählich verlanden würde. 2100 Meter lang waren die Reste noch um 1880 zu verfolgen 42). Besonders am landseitigen Beginn mußte man es äußerst widerstandsfähig gestalten, prallte hier doch der bereits in der Fährengenge zu einer Vierteldrehung gezwungene Strom abermals in rechtem Winkel an. Deshalb wird man auch von einem Dammbau abgesehen haben.

41) *Archiv der Hansestadt Lübeck, Karten Nr. II 169, III 8.*

42) *Rehder, Gewässer S. 679*

Links an der Leeseite der Strömung verzichtete man auf ein entsprechendes Leitwerk. Zwischen kleinem und großem Avelund stach hier ein kürzeres und schwächeres Bollwerk, etwa 600 Meter lang, schräge in die Wasserfläche hinein. Es ließ 60 Meter Raum für die Fahrrinne vor dem großen Bollwerk frei. Nach Schneiders Karte schloß sich in stumpfem Winkel ein kurzes Parallelstück an. In der stillen Dreiecksbucht in Lee sollte offenbar der beiseite gespülte Tribsand zur Ruhe kommen. Weitere buhnenartige Verpfählungen sind später hinzugefügt worden.

Eine Merkwürdigkeit bietet die Spitze des älteren Linkswerks: sie ist gebildet von drei in Kiellinie versenkten Schiffen. Nach Aufmessungen waren sie 30 Meter lang und 10 Meter breit und wiesen damit eine Form auf, die weit hinter das 17. Jahrhundert zurückreicht. Auch sie sind damit ein Zeugnis, daß die Bretlingswerke in ihren Grundzügen schon vor 1600 fertig waren, wenn hier auch Freeses Karte für diesen Platz schweigt. Links und rechts von der durch diese drei Schiffe gebildeten Bollwerksspitze leiteten zwei kleinere versenkte Schiffe das Parallel-Leitwerk ein.

Eine Anregung Peter Rehders, einen dieser noch fast mittelalterlich anmutenden Schiffsrümpfe zu heben, ist leider erfolglos geblieben. Eine erste Enttäuschung wird es gewesen sein, daß der so fürsorglich geleitete Strom nicht selbsttätig sein Bett auf die einstige, oder wenigstens auf eine erträgliche Tiefe ausräumte. So kam man ihm mit zwei 1618 gebauten Schlammmühlen und den zugehörigen Schlammbooten, Göhen genannt, zu Hilfe. Man hat diese Werkzeuge nie wieder entbehren können. Die Strömungsverhältnisse hinter der Lauschlinge lagen doch verwickelter, als Mutterwitz und Erfahrung jener Jahrhunderte zu meistern vermochten. Nicht viel anders erging es mit den immer wieder erneuerten Molen in Travemünde. Allmählich ist ein Nachlassen in den Anstrengungen bemerkbar. Messungen zur Franzosenzeit ergaben für die Plate 2,44 und für den Bretling 2,27 Meter geringste Tiefe ⁴³⁾. Das Leichtern auf der Reede vor Travemünde war daher am Beginn des 19. Jahrhunderts ebenso notwendig wie einst im 16. und im Mittelalter.

Nächst den großen Werken hatte der Wasserbau des „Bretlingsofficiums“ für die Bepfählung des Fahrstroms und für die Uferbefestigung zu sorgen. Ein alter Pfahlplan weist 839 Pfähle ⁴⁴⁾ für den Lauf der Untertrave auf. Sie dienten durchaus nicht nur zur Bezeichnung des Fahrwassers; oft lagen Schiffe an ihnen vertäut, sei es bei Flaute, beim Leichtern, im Winterlager und — im Hafen — beim Laden und Löschen; ebenso nötig aber waren sie für eine zwar umständliche, aber unentbehrliche Art, das Schiff bei mangelndem Segelwind stromauf zu bringen, nämlich das Heranwinden des Schiffes von Pfahl zu Pfahl. Dazu brachte das Schiffsvolk, später Travemünder, Schlutuper und Herrenwyker Eingesessene, meist Fischer, die sich Waadschiffer nannten, in einem Boot ein Tau aus, das um den nächsten Strompfahl geschwungen wurde. An ihm zog entweder das Schiffsvolk durch „Palmen“ Hand über Hand, oder der Waadschifter mittels einer Haspel das Fahrzeug langsam heran, worauf sich beim folgenden Pfahl das Spiel wiederholte. Im Hafen selbst war diese „Arbeit“ der Waadschiffer das einzige mögliche Mittel zur Ortsveränderung der Schiffe.

43) Karte von Beautemps-Beaupre im Archiv, u. R e h d e r S. 677.

44) Senatsakten, Trave, 5.

So waren die Strompfähle stark in Anspruch genommen und wurden häufig durch anrammende Schiffe beschädigt. Auch das winterliche Eis verschleiß viel, sei es durch Schub und Druck, sei es — bei steigendem Wasser — durch Herausheben der in die Fläche eingefrorenen Pfähle.

Unter den Uferbefestigungen galt neben den Vorsetzen im Hafenbezirk die Hauptsorge einem gangbaren Uferstrand vor den Travewiesen zwischen dem Burgfeldgang und Gothmund, dem Treidelstieg; nicht so sehr einer wasserbaulichen Aufgabe also, als einer schiffahrtstechnischen. Für diesen langen Abschnitt schied damit das mühselige Heranwinden von Pfahl zu Pfahl aus; das - Schiffsvolk konnte sicheren Fußes das Schiff an der Leine fortbewegen. — Noch für zwei weitere Flußstrecken bürgerte sich das Treideln ein und ward zuletzt zu einem Gewohnheitsrecht der dazu verpflichteten Bauern — denn an diesen Stellen war Pferdekraft nötig —, nämlich an dem hohen Dammersdorfer Ufer längs der ganzen Fördenstrecke und von der Fährspitze durch den gegensinnig fließenden Laufteil bis jenseits Siems ⁴⁵⁾. Für den Wasserbau und den Wirkungskreis der Bretlingsbehörde schieden diese beiden Treidelstrecken aus.

45) Siehe die entsprechenden Dorfkarten im Archiv der Hansestadt Lübeck.

6. Die Beamten der Bretlingsbehörde

Zur fachmännischen Planung, Aufsicht und Arbeitsleitung stellte die Bretlingsbehörde vier Leute in Dienst: einen Wasserbauinspektor — wie wir sagen würden —, einen Aufsichtsbeamten für den Leinpfad, einen Rammtechniker und einen Baggerführer. Sie hießen damals viel unmittelbarer-anschaulicher: Travevogt, Treidelmeister, Ramm- und Schlammmeister — diese wohl nicht, ohne den Genuß des Reimes auszukosten —; wenn man will, kann man als letzten einzelbenannten Posten den Führer der Schlaam-Göse, den Mistböter, anreihen.

Mit dem Travevogt ward ein längst vorhandenes Amt in das System von 1609 und 1626 eingebaut. Er war von jeher ein Beamter des Rates und kam nun als solcher trotzdem in die Lage, einem auch mit Bürgern besetztem Kollegium unterstellt zu werden. Es ist kein Wunder, daß die bürgerlichen Bretlings-Deputierten eine Mitwirkung bei der Wahl begehrten, doch hat ihnen der Rat nur von Fall zu Fall ein Vorschlagsrecht zugestanden. Die zahlreich erhaltenen Bewerbungen sind fast ebenso viele farbige Lebensberichte von Schiffern, die Alter oder Mißgeschick — viele sind in „Barbarischer“ Sklaverei gewesen — aus der Bahn geworfen hat. Die Amtswohnung des Travevogts war auf dem Sagehof gegenüber der Beckergrube, der als Nebenbetrieb 1578 vom städtischen Bauhof abgezweigt war und zumal den Wasserbauplatz beherbergte. Hier lagen im Winter die Ramm- und Schlammprähme nebst den Gösen und sämtlichen Geräten zur Travearbeit.

Die Ordnung für den Travevogt, die 1631 herauskam, ist eine Weiterbildung der Ordnung von 1528; er ist danach in erster Linie Hafenmeister und erhält auch bald diese Bezeichnung. Doch ist die Aufsicht über die Bretlingsarbeiten untrennbar damit verbunden. Ihm unterstehen dessen andere Beamten und er macht der Behörde Vorschläge und Pläne für die auszuführenden Arbeiten.

Etwa gleichzeitig mit dem Wechsel seiner Amtsbezeichnung kommt für den von der Kaufmannschaft angestellten Stadesvogt (Gestade-Vogt) die Bezeichnung Travevogt auf. Dessen Befugnisse berühren sich zum Teil mit den seinen, doch hat jener dabei die Belange der Kaufmannschaft zu wahren, also z. B. auf verbotene Durchfuhr zu achten. Mit dem Bretling hat jener nie zu tun gehabt. Der Travevogt (Hafenmeister) soll auf die Stade- und Madekisten achten — die diesmal beide deutlich getrennt aufgeführt werden; jene sind vor den Gossenmündungen, diese auf der Straße bei der Mauer —, auch sorgen, daß dem Fluß nichts unsauberes zugetragen werde. Die Stecknitzfahrer sollen ihre Schiffe nicht mit Holz überladen, damit die Schleusen nicht weiter vernichtet und verwahrlost werden. Daher soll ihr Tiefgang am Stav (wohl einem festen Pegel) hinter dem Bauhof gemessen werden. Pfähle, auch in der Wakenitz, die durch Eis beschädigt oder ausgezogen und umgeworfen sind, sowie Wracks soll der Hafenmeister beseitigen lassen und dem Bauhof abliefern, der ihm dafür eine Sonderzulage gewährt. Er hat die Aufsicht sowohl über die Arbeit, wie das Gerät für den Wasserbau, das ihm die „Bauherren“, die zum Bauhof abgeordneten Ratsherren, ausfolgen und das er im Herbst einzuziehen, wieder abzuliefern oder selbst in Verwahr zu nehmen hat. Insbesondere soll er sorgen, daß über Winter alle Boote beim Sagehof auf neu ausgebessert werden. Am Gestade des Hafens hat er aufzumerken, daß durch unsachgemäße Lagerung nicht die Steine, die das Gestade schützen, in die Trave gestoßen werden.

Auch dürfen die eingelassenen Ringe, mittels deren die Schiffe beim Kalfatern auf die Seite gelegt werden, nicht mit Lagerholz beworfen werden; die bei der Reinigung abfallende „Fauligkeit“ darf nicht in die Trave kommen, sondern muß in dichten Prahmen abgefahren werden. Noch immer hat er bei Niederwasser und „dröger Modde“ ausschlämmen zu lassen. Bei begonnenen Schiffsneubauten hat er der Kämmerei die von ihm geschätzte Größe zwecks Erhebung einer Abgabe, des Lastgeldes, anzumelden.

Im Lauf der Jahre werden weitere Verpflichtungen hinzugefügt, die aber nur selten mehr den Bretlingsdienst — z. B. die Aufsicht darüber, daß kein Ballast in die Trave geschüttet wird —, um so mehr jedoch die Hafenaufsicht betreffen (Grundhauer der Werften, Feuerboot im Hafen, Sorge für ungehinderte Fahrt, Ordnung der Liegeplätze), so daß er um 1800 wirklicher Hafenältester und nur im Nebenamt Bretlingsaufseher ist, was auch in Trennung und Umfang seiner Dienstanweisungen Ausdruck findet ⁴⁶⁾.

Der zweite Beamte des Bretlings hieß Treidelmeister. Er hatte trotz seines Namens mit dem Treideln selbst nichts zu tun, sondern ausschließlich mit der Erhaltung des Treidelstiegs. Er mußte alle Frühjahr den Steig „anklopfen“ und ausbessern, Weiden pflanzen, das Gras kurz halten, damit sich keine Mäuse einnisten sollten, und alle Beschädigungen durch Mensch und Tier zu verhindern trachten. Er hatte das Recht, dort grasendes Vieh zu pfänden und Taue von Schiffen, die die Seeleute liederlicher Weise an den Weiden oder den Uferschutzpfählen des Steiges statt an den Strompfählen festgemacht hatten, kurzerhand zu kappen. In seiner Treidelhütte, gegenüber dem Südeingang des Fleckens Schwartau, durfte er hiesiges Bier schenken, sollte auch von dort — um 1800 ward es hinzugefügt — ein Augenmerk auf die gegen überliegende Uferstrecke „Holstenläger“ richten, einen der wenigen zum Beladen von Schiffen geeigneten Plätze an der Untertrave, damit nicht von dort aus das Lübecker Stapelrecht umgangen würde. Die sorgfältige Behandlung aller ihm überlassenen Geräte wird ihm in seinen Instruktionen mit vielen Worten zur Pflicht gemacht.

46) Ordnung des Hafenmeisters, Bretlings-Akten.

Die Instruktion und Bestallung für den Ramm-Meister, in der Regel einen gelernten Zimmermann, ist im wesentlichen eine Ermahnung zu gewissenhafter und sparsamer Arbeit. Unter Ziffer 9 der Bestallung für H.F.Weber 1779 heißt es: „Er soll, wenn zu den beyden Bollwerken in Travemünde Steine nöthig sind, solches melden ...“ Danach hat man beim Bretlingsbollwerk keine mehr verwandt.

Einen winzigen Hinweis auf die Art der Arbeit besitzt auch die Schlammmeister-Instruktion: Er empfängt Kosten zum Unterhalt eines Pferdes. Das arme Tier mußte offenbar — seit etwa 1700 war Pferdezug gebräuchlich — auf dem Schlammprahm in ewigem Kreisgang ein Spill drehen, das die Baggerwelle mit ihren Löffeln in Tätigkeit setzte.

1772 erging ein „Mandat wider die Beschädigung der Ramm- und Schlamm-Prahmen auf der Trave durch auf- und niedersegelnde Schiffe“. Bäumer, Fährmann und Lotsenkommandeur sollten diesen anzeigen, wo jene arbeiteten, damit sie bei Finsternis und Sturm den Ort mieden; jene aber sollten sich durch Laternen kenntlich machen.

Die im Tätigkeitsbereich des Ramm- wie des Schlammmeisters vorgesehenen „Arbeitsleute“ erhielten Tageslohn; es müssen aber darunter auch unentgeltlich verpflichtete Träger gewesen sein; diese stellten vielleicht einen nicht in Erscheinung tretenden Stamm.

Es heißt seit 1626 in ihren Akten, daß sie nunmehr zur Rammarbeit verpflichtet seien. Wer von ihnen aber „so rike und homodich“ sei, einen Vertreter zu besolden, der könne durch diesen „den Ramm auf dem Bauhof halten“. Von einer Ablösung des Dienstes durch bloße Geldzahlung wird 1653 berichtet; damals entrichteten 95 Klosterträger je einen Reichstaler an den Stadtbaumeister. Immerhin leisteten noch 1720 die Träger 685 ½ Tagewerke, die sich auf 213 Köpfe ungleich verteilten, indem einige Gruppen befreit, andere zu 1—4, die meisten zu 5 jährlichen Arbeitstagen verpflichtet waren. Bierspünder und Karrenführer mußten Buschfahren leisten, hatten um 1700 auch „Plavendenst vor dem Borchdore, dor Stenn to foren“. Später zahlte jeder der beiden Gruppen 16—19 lb. M. Ablösungsgebühr. Der Dienst ist noch im 19. Jahrhundert nachzuweisen, doch ward allmählich ordnungsmäßiger Tagelohn Sitte 47).

47) Witte, *Verlehnte*, Zeitschr. 19, S. 41.

7. Konflikte in der Bretlings-Verwaltung

Die zu den Gehältern und den vielen einzelnen Arbeiten des Bretlings erforderlichen Gelder erhob der jeweils verwaltende Bretlingsbürger gegen Quittungszettel bei der Zulage. Eine Rechnungsablage erfolgte meist ohne besondere Förmlichkeit im Hause eines der Mitglieder. Doch lassen sich verschiedentlich Bestrebungen nachweisen, sie vor dem Rat oder mit diesem „auf der Zulage“ in einer gewissen Öffentlichkeit vorzunehmen; auch bewahrte der Schütting der Schonenfahrer drei solcher Abrechnungen aus verschiedenen Jahren. Als im Bretling selbst 1727 von dem Mitglied Jürgen Dresing, einem Gewandschneider, eine Abrechnung verlangt ward, weigerte sich dieser, da es nicht Sitte sei, und der Rat pflichtete ihm schließlich bei. Dieser erklärte sich für befriedigt durch eine jährliche Besichtigung, die Befahrung des Bretlings, bei der es, wie bei anderen solchen Befahrungen, festlich und vergnüglich hergegangen sein wird. — Gegen denselben Gewandschneider Dresing erhoben seine Mitgenossen am Bretling eine weitere Beschwerde, weil er allein, ohne diese mitwählen zu lassen, einen Mistböter angestellt habe. Einem Kaufmann hätte man die Eigenmächtigkeit wohl verziehen, aber einen Gewandschneider sah man ungern unter den Bretlingsbürgern. War den Kompanien auch der anfängliche Versuch, die Wahlberechtigung zum Bretling auf ihren Kreis zu beschränken, nicht geglückt, so hatte sich doch, mit ausdrücklicher Billigung des Rates, die „Usance“ durchgesetzt, nur die „kommerzierenden“ Kreise als wählbar zu betrachten.

Damit sind wir mitten in die Streitfälle innerhalb der sechsköpfigen Behörde hineingeraten, die in den Bretlingsakten einen so umfänglichen Niederschlag hinterlassen haben. In der Regel verläuft die Kampffront zwischen den vier bürgerlichen und den zwei Rats-Deputierten. Großkampfzeit ist jedesmal die Ernennung eines der vier „Officiales“.

Die Wahl des Hafenmeisters und einstigen Travevogts lag, wie erwähnt, seit altersher beim Rat. Nun war er zwar seit 1609 auch dem Bretling unterstellt, aber ein großer Teil seiner Befugnisse fiel aus dessen Aufgabengebiet heraus. Darum sah der Rat keinen Grund, vom alten Brauch abzuweichen; die Bretlingsbürger aber meinten, mindestens ein Vorschlagsrecht beanspruchen zu können. Als 1736 der Rat unter Außerachtlassung ihrer Vorschläge den Schiffer Hans Homborg bestimmt hatte, verweigerten sie diesem den Zutritt zum Wasserbauplatz und zu seiner Dienstwohnung; sie mußten sich aber fügen und erreichten erst 1760 das zu nichts verpflichtende Zugeständnis des Rates, „den Umständen nach und falls unter den sonstigen ... niemand .. •

befunden werden sollte, auf ihre Recommendation, falls daraus kein Recht gemacht werde, zu reflektieren."

Hier abgewiesen, versuchten die Bretlingsbürger, ein vermehrtes Recht bei der Besetzung der drei anderen, erst 1609 geschaffenen Beamtenstellen durch zudrücken. So wählten sie 1725, ohne auch nur die beiden „Bretlingsherren“, die zum Bretling verordneten Ratsherren hinzuzuziehen, den Treidelmeister Seedorf und abermals 1751 den Rammeister Tode. In beiden Fällen wurde zwar die geschehene Wahl nachträglich gutgeheißen, aber für künftige Fälle eine solche „den Herrn und Bürgern des Bretlings conjunctim vorbehalten". Um denselben Rammeister entspann sich ein Prozeß außerhalb der vier Sitzungswände. Er hatte, obzwar mit Billigung des Bretlings, wohl gar auf Wunsch aus diesem Kreise, Vorsetzen und Pfähle vor einem Privatgrundstück — wahrscheinlich am Burgfeldhang — auf Kosten des Eigners erneuert. Die Hauszimmerleute bezichtigten ihn des Einbruchs in ihren Verdienstbereich, und der Rat nahm ihn, trotz Einspruchs von Bretlingsseite, in Strafe.

Auch schon 1713 überwarfen sich die Zimmerer mit dem damaligen Rammeister. Sie warfen ihm vor, er beschäftige seinen nicht ordnungsmäßig ausgebildeten Sohn, und zweifelten obendrein seine eigne Amtswürdigkeit an. Sie verboten ihm selbst des Winters, während dessen er, wie üblich, als Zimmermann sein Brot suchte, den Zutritt zu ihren Amtsversammlungen. Die oft in recht derber Form geführten Verhandlungen endeten mit der Drohung des Rats, den Rammeister gegebenenfalls zum Freimeister zu machen, und damit durch ihn eine behördlich gestattete Konkurrenz außerhalb der Innung aufzumachen. — Kriegszustand herrschte auch zwischen den Israelsdorfer Bauern und dem Treidelmeister wegen des Gras- und Retschnitts an der Innenböschung des Treidelstiegs. Wiederholt ließ der Rat Grenzpfähle setzen.

8. Das Ende des alten Wasserbaus

Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts ist eine Ermüdung im Kampfe um die Travevertiefung festzustellen. Der schwedisch-polnische und der Nordische Krieg, sowie die Reichskriege gegen Frankreich hatten den Handel der Stadt empfindlich getroffen; die Schuldenlast war gewaltig angestiegen. Daher überwogen die Geldsorgen alle anderen. — 1769 mußte die Bretlingsbehörde eine geforderte Vertiefung der Plate um einen halben Meter rundweg ablehnen. Die geminderte Schifffahrt der Stadt, deren Einwohnerzahl von 31 000 im Jahre 1650 auf 17 600 im Jahre 1770 zurückgegangen war, konnte sich auch mit kleineren Schiffen geringeren Tiefgangs begnügen; so waren unter den 844 Schiffen, die 1751 einliefen, 701 von einem Fassungsvermögen unter 30 Lasten!

Es machte schweres Kopfzerbrechen, als 1770 der Lotsenhauptmann meldete, die Nordermole an der Travemündung sei durch Seesturm zerstört worden und die Trümmer versperrten die Einfahrt. Ein Bericht des Baumeisters Soherr ⁴⁸⁾ ließ allerdings den Schaden geringer erscheinen, und der Lotsenhauptmann mußte einen Verweis einstecken.

48) Archiv der Hansestadt Lübeck, Senatsakten, Travemünde 56.

Immerhin war ein Dreieckstück aus der Mole herausgebrochen. Nach Soherrs Darlegung hatte das Werk bis 1768 aus Holz, Eisen und Stein bestanden — also wohl als „Kisten-Folge" zwischen zwei Bohlwänden —, alle zwei Jahre geteert und alle 25 bis 30 Jahre erneuert werden müssen. Seit zwei Jahren waren anscheinend Feldsteine zu einem lockeren Steindamm obenauf gepackt worden. Soherr erklärte solche „runden Steine" für „nicht günstig", sie müßten kubisch behauen werden.

Er forderte viele Waadschiffe voll Steine, Steinhauzeug, Kalk, aber auch „Eichendielen“ und „halbe Tonnen“. Seinen eigentlichen Wunsch, für 2000 Reichstaler einen völlig massiven Bau aus behauenen Blöcken zu errichten, wird er schwerlich haben durchführen können; zwischen Mai und August waren die Arbeiten bereits erledigt.

Drei Jahre später war das stromaufwärts anschließende Holzbohlwerk faul; die Erde rutschte in den Strom. Auch hier fand der Wunsch nach einem Steinbollwerk „mit Strebepfeilern“ keine Erfüllung. Selbst Soherr meinte, man könne sich mit einem Holzwerk begnügen, das nur ein Drittel der Kosten verursache.

Die Bürgerschaft war natürlich derselben Meinung. Vor der Franzosenzeit brachte die politische Lage einen kurzen Aufschwung des Handelsverkehrs, dann aber sein völliges Erliegen. Ein versenktes Schiff sperrte die Ausfahrt bei Travemünde. 1815 sah sich die verarmte und ausgeplünderte Stadt durch das zu Dänemark gehörige lauenburgische Gebiet von ihrem Hinterland abgeschnitten. Dennoch begann sie mit erstaunlichem Mut ein durch eine Kette von Widrigkeiten nicht aufgehaltenes Ringen um ihre Verkehrsbeziehungen, das auch im Wasserbau seinen Ausdruck gefunden hat.

1814 hatte der letzte Pferdebagger abgebrochen werden müssen. Da der Wasserstand über der Plate 1816 abermals um 12 cm gemindert war, mußte ein neuer Schlammprahm beschafft werden 49). Diesmal fand der Antrieb durch ein Tretrad für vier Mann statt, das 5 $\frac{3}{4}$ m hoch und 1 $\frac{1}{4}$ m breit war. Bei 2 $\frac{1}{2}$ Umdrehungen setzte es das diesmal hinter dem platt abgeschnittenen Heck rechtwinklig zum Schiff angebrachte Schöpfrad einmal in Umlauf. Acht kupferne Eimer, je $\frac{1}{2}$ m hoch, waren etwas drehbar am Kranz des Rades angebracht, das 6 $\frac{3}{4}$ m Durchmesser hielt. Drei Göse mit vorn und hinten aufgeschrägtem Boden konnten je 4 $\frac{1}{2}$ cbm Sand oder 6 cbm Modde aufnehmen und fortschaffen.

In mühseliger Arbeit von 1819 bis 1827 schaffte diese letzte Lübecker Schlammühle durchweg 1300 cbm Sand fort und vertiefte die Plate von 2 $\frac{1}{2}$ auf 3 m, ein Erfolg, der durch Eindrift bald wieder auf 2,83 m zurückging. Die Lotsen wurden 1829 verpflichtet, wöchentlich die Plate zu peilen und den Wasserstand durch Zeichen den der Reede nahenden Schiffen anzukündigen 50). 1831 mußten 200 Leichter zum Löschen der ankommenden, 70 zum Nachladen der absegelnden Schiffe über die Plate hinausfahren. Von der Reede bis zum Lübecker Hafen brauchten die Schiffe oft längere Zeit als für die Ostseefahrt von Petersburg 51)!

Die Bretlingstiefe betrug 1824, als die ersten Dampfschiffe einfuhren, 2,88 m. Überdies hatten sich 1818 die Fischer beschwert, durch das Auswerfen der Baggermodde in Seitenbuchten der Trave seien ihnen 3 „Züge“ verdorben worden 52).

49) *Rehder, Gewässer, S. 684.*

50) *Senatsakten, Travemünde 77.*

51) *Senatsakten, Trave 38.*

52) *Senatsakten, Trave 39.*

9. Der Wasserbau des 19. Jahrhunderts

Bereits 1814 hatte es geheißen: „ehemaliges Bretlings-Departement, jetzt Bau-Commission“; 1826 war mit der „Baudeputation“ eine neue Form der Verwaltung gefunden worden, die Bauhof und Wasserbau umfaßte und mit Beauftragten aus der Mitte des Rats wie der Bürgerschaft besetzt war.

Die technische Bearbeitung oblag dem Stadtbaumeister. Erst 1842 ward auf Antrag der Bürgerschaft daneben ein „fähiger Mann zur Beaufsichtigung und Leitung der Fluß und Hafenbauten“ angestellt 53). Ihm unterstanden Treidel-, Ramm- und Schlammmeister, zu denen seit 1834 ein „Commandeur:“ und ein Maschinenmeister des Dampfbaggers gekommen waren. Er hatte an „Entrepreneurs“ vergebene Arbeiten scharf zu beaufsichtigen, dem Lotsenkommandanten und dem Hafenmeister willig entgegenzukommen, sie zu Besprechungen einzuladen und zur Teilnahme an Peilungen aufzufordern. Sein Titel und seine Befugnisse werden 1843 zur Stellung eines „Wasserbau Direktors“ erweitert. Noch immer hieß sein Werkhafen und Lagerplatz „Bretlingsplatz“ und lag am alten Ort auf der Lastadie gegenüber der Beckergrube.

Für die Travevertiefung waren die Jahre 1831—1834 entscheidend gewesen 54). Ein Kaufmann, Nic. Herm. Müller, erbot sich, als Unternehmer innerhalb von zwanzig Jahren überall eine Fahrrinne von 14 Fuß zu schaffen, und zwar mit Dampfbaggern aus England. Er verlangte für diese Zeit jährlich 10 000 Courantmark; dafür würde man jährlich um 40 000 durch den Fortfall der Leichterschiffe und 5000 für den fast zwecklosen Schlammprahm ersparen. Die Neuherstellung der verfallenen Bretlingswerke würde noch teurer werden. Nach mehrjähriger Beratung übertrug die Stadt die Aufgabe aber doch wieder dem Stadtbaumeister, der billigere Berechnung versprach. Müller mußte sich mit einem Dankschreiben begnügen. In Wirklichkeit hat die Vertiefung dem Staat ein Vielfaches der veranschlagten Summe gekostet; aber auch Müller hätte bei den rasch steigenden Anforderungen hinsichtlich der Fahrtiefe vor kaum überwindlichen Schwierigkeiten gestanden.

1835 nahm der erste städtische Dampfbagger seine Tätigkeit im Hafen und im Bretling auf. Seine englische Maschine arbeitete mit zehn Pferdekräften das hölzerne Baggerschiff war Lübecker Arbeit —, seine 26 Eimer konnten bis 4,30 m in den Grund fassen, seine Leistung war zehnmal so hoch, wie die des Schlammprahms. Der Bretling kam bis 1839 auf 3,14 m Tiefe, ebenso war die Muschelbank vor der Stülpe durchgebaggert. Aber auf der Plate konnten die erstrebten 4 m nicht erreicht werden 55).

Auf ein Hamburger Gutachten hin erwarb Lübeck deshalb 1841 einen zweiten größeren Dampfbagger von 24 Pferdekräften mit 12 zugehörigen Prähmen. Die Maschine lieferte diesmal eine Hamburger Firma, die allerdings dabei in Konkurs geriet. Die 32 bis 5,20 m langenden Eimer schufen in nur dreijähriger Arbeit eine Rinne durch die Plate, die 4,60 m tief, 86 m breit und 388 m lang war.

53) *Senatsakten, Trave 43.*

54) *Senatsakten, Trave 38.*

55) *Rehder, Gewässer S. 684 u. Senatsakten, Trave, 38.*

Damit war die Liniendampfschiffahrt auf Petersburg, die nach Kiel ab zuwandern drohte, für Lübeck gerettet. Zwar mußte bereits 1846 das Gebot an die Lotsen erneuert werden, wöchentlich zu peilen und den Stand durch Wimpel und Kugeln anzuzeigen 58). Jedoch war ein für allemal ein gangbarer Weg gewiesen, auf dem im Lauf der Zeit jeder die Fahrtiefe betreffende Wunsch zu erfüllen war und — wenn auch mit erheblichen Kosten — tatsächlich erfüllt worden ist.

Die Bollwerke bei Travemünde werden bei notwendigen Ausbesserungen 1825 und 1829 57) noch immer zum großen Teil als Eichenholzkonstruktionen bezeichnet, zumal die Südermole.

Erste Steindossierungen hielten einer Sturmflut 1836 nicht stand. Zu einem Neubau beider Molen ließ die Sklavenkasse 18 000 Lüb. Mark, von denen die Stadt jährlich 3000 Mark tilgte. 1837 wurden auch am Leuchtenfeld die Kisten endgültig durch Pflasterung mit behauenen und eisenverbundenen Steinen abgelöst. Bei der endgültigen Abdossierung des gegenüberliegenden Priwallufers ward gleichzeitig eine dort noch ins Land greifende Bucht zugeschüttet, so daß der Mündungsfluß schmal und schnurgerade zwischen parallelen Ufern ins Meer ging.

Ganz entgegengesetzt verhielt man sich zu den einst in gleicher Form mit den Travemünder Werken hergerichteten Bretlingsbollwerken. Die Stadtbaumeister Behrens, Börm und Spetzler bestaunten sie zwar als „kolossalisches Werk“, warfen der Konstruktion aber vor, daß sie sich der Strömung zu starr entgegenstellte; die Führung hätte weicher geschwungen sein müssen auch das Material wäre besser nicht Holz und Stein, sondern ein zur Anlandung verlockendes Faschinenwerk gewesen. Börm empfahl die Aufteilung des Widerstandes durch eine Zahl langsam an Größe wachsender Buhnen, zwischen denen sich der Trieb sand lagern würde. Als einen zweiten, noch besseren Weg, aller Schwierigkeiten an dieser Krümme Herr zu werden, bezeichnete er die Schallung eines verkürzenden und begradigenden Durchstichs. Pläne zu einem solchen gingen zahlreich ein⁵⁸⁾. Doch suchte aus diesen die übervorsichtige Bürgerschaft den unzulänglichsten, weil billigsten, aus, so daß ein Halbjahrhundert später ein neuer Durchstich an dieser Stelle nötig geworden ist. Die 1851 nur verkleinerte Krümmung des Stroms führte ein bogenförmiges Faschinenwerk auf die einstweilen stehenbleibenden Reste des alten rechtsseitigen Hauptbollwerks zu, von dem über Wasser nur mehr vereinzelte Stümpfe zu sehen waren. — In Stadtnähe hat die Trave-Korrektur von 1851 eine Erweiterung der Hafeneinfahrt am Burgtor gebracht. Hierzu waren erhebliche Abgrabungen am Burgfeldhang und dem gegenüberliegenden Wallrest „Bellevue“ nötig.

1867 ward das Fahrwasser der Untertrave mit neuen Strompfählen bezeichnet, doch klagten die Schiffer im nächsten Jahr über nicht beseitigte Stumpen der älteren Pfähle.

56) Senatsakten, Travemünde 66.

57) Senatsakten Travemünde 56.

58) Senatsakten, Trave 39 u. 44. Über diese und die folgenden Trave-Korrekturen des 19. Jahrhunderts vgl. Reh der, Zschr. 11, S. 339 f.

Im städtischen Hafen hatte der Bahnbau seit 1850 zu großen Verbesserungen angeregt. An beiden Enden ward die schmale Hafentrave erheblich verbreitert und der frühere Stadtgraben als „äußerer Hafen“ hinzugefügt. Der Wasserbauplatz verließ den alten Sagehofs- und Bretlingsplatz, und damit verschwand die letzte Erinnerung an die Zeit des Bretlings-Departements. Auch Stelle und Amt des Treidelmeisters waren eingegangen. Der Wasserbauplatz mußte seinen Ort noch dreimal wechseln, denn immer rascher stiegen die Anforderungen der Schifffahrt an breite und wenig gekrümmte Wasserstraßen. Die hafennahe Stadtlandschaft änderte völlig ihr Gesicht, besonders als nach 1870 abermals ein rascherer Aufschwung einsetzte. Die Zahl der Häfen und der für Lagerung und Umschlag benötigten Räume wuchs fast Jahr um Jahr. Aber auch die Untertrave änderte ihr Kartenbild von Grund auf. Und aus dem alten Stecknitzkanal wurde der leistungsfähige Elbe-Lübeck-Kanal. Die neue Technik versagte sich keinem noch so kühnen Plan.

https://vlga.de/file/zvlga_34_1954.pdf Seite 9 - 27