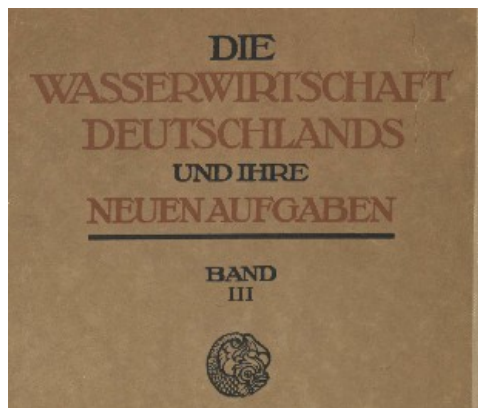


https://digitalisate.sub.uni-hamburg.de/recherche/detail?tx_dlf%5Bdouble%5D=0&tx_dlf%5Bid%5D=36885&tx_dlf%5Bpagegrid%5D=0&cHash=de39f4a586b2cbefc6ce5f9aae78e073



TEIL II.
Sonderbeschreibungen von Hafenanlagen für Handels- und Industriezwecke
unter Berücksichtigung neuerer Wasserstraßenpläne.



Lübeck, sein Hafen und seine Binnenwasserstraßen.

Von Wasserbaudirektor Leichtweiß.

Lübeck, die alte und freie Hansestadt, liegt 20 km von der Ostsee entfernt. Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts erstreckte sich der Seehafen von der Holstenbrücke bis zum Burgtor. Die Trave selbst war in ihrem ganzen Lauf bis zur See nur 2,50—3 m tief und wies außerordentlich starke Krümmungen, herunter bis zu einem Halbmesser von 72 m auf. Der Seeverkehr war auf die Segelschiffahrt angewiesen. Im Jahre 1824 kam das erste Dampfschiff auf die Trave und in dem selben Jahre wurde auch ein Dampfschiffsverkehr zwischen Lübeck und Kopenhagen eröffnet. Im Jahre 1828 wurde eine regelmäßige Dampfschiffsverbindung zwischen Lübeck und St. Petersburg hergestellt, doch kam der erste Lübecker Seedampfer „Lübeck“ erst 1848 in Fahrt. Der Verkehr mit Russland war ziemlich rege, drohte aber einzugehen, als im Jahre 1840 Kiel eine Bahnverbindung erhalten sollte und die Russen beabsichtigten, ihre Dampfer nach Kiel zu dirigieren. Da erkannte Lübeck, dass es für den Seeverkehr unbedingt notwendig sei, die Trave zu begradigen und zu vertiefen. Nachdem dann im Jahre 1847 Lübeck die Konzession zu einer Bahnanlage nach Büchen und 1862 die Konzession zur Erbauung der Bahn nach Hamburg erhielt, musste es daran denken, die Traveverbesserung weiter fortzuführen und den Ausbau des Seehafens sehr stark zu fördern. In den Jahren 1850 bis 1854 wurde die Trave auf 4 m und im Travemünder Hafen und auf der Plate auf 5 m vertieft. Die Krümmungen auf der Trave wurden auf 276 m bzw. 359 m Halbmesser abgeflacht und bei der Herrenfähre und der Stülper Hukje ein kürzerer Durchstich ausgeführt. Die Arbeiten erwiesen sich aber für die Folge als unzureichend, so dass in den Jahren 1879 bis 1883 weitere durchgreifende Verbesserungen stattfanden. Doch auch die zweite Travekorrektion zeigte sich bei der Entwicklung der Seeschiffahrt als nicht ausreichend. Die Travekorrektion wurde dann in Angriff genommen im Jahre 1899. Heute hat der Hafen in Travemünde 9 m und die Plate 9,5 m Wassertiefe, während die Trave aufwärts bis Lübeck 8 m tief ist. Sie soll allmählich auf 8,5 m Tiefe gebracht werden. Mit der Vertiefung und der Korrektion der Trave musste naturgemäß auch der Ausbau des Hafens in Lübeck in Angriff genommen werden. Im Zusammenhang mit der ersten Travekorrektion schaffte man Uferwerke zum direkten Anlegen der Schiffe, die bis dahin nur an sogenannten Schwimmbrücken anlegen konnten. Kleinere Hafenerweiterungen wurden dann in den Jahren 1840 bis 1850 vorgenommen.

Die erste größere Hafenerweiterung erfolgte mit dem ersten Eisenbahnbau in den Jahren 1850 bis 1855. Die bedeutungsvollste Arbeit hierbei war, dass nun mehr die Hafenufer Gleisanlagen bekamen. Der Verkehr mehrte sich nun bald, so dass man zu dem Bau von Kaischuppen schreiten und neue Holzlagerplätze schaffen musste. In den Jahren 1857 bis 1874 wurde das stadtseitige Ufer bis zur Struckfähre hinunter verlängert. Bedingt waren diese Bauten durch den Bau der Lübeck - Hamburger Bahn und durch den Eintritt Lübecks in den Deutschen Zollverein im Jahre 1868. Um für die Zukunft der Hafenentwicklung die Wege zu ebnen, wurde dann von dem verstorbenen Oberbaudirektor Rehder in der Zeit von 1884 bis 1906 ein Generalplan für den Ausbau des Hafens aufgestellt, der von dem Verfasser dieses Artikels im Jahre 1918 eine gründliche Umänderung erfuhr, wobei namentlich auf die Durchführung einer den modernen Anforderungen gerecht werdenden Hafenbahnanlage Rücksicht genommen wurde. Das Hafenbecken zwischen der Holstenbrücke und der Hafendrehbrücke hat eine Wassertiefe von 6,50 m, während alle übrigen Häfen auf der Tiefe des Fahrwassers der Trave gehalten werden, so dass Seeschiffe von 7.000 bis 8.000 t Tragfähigkeit ohne Leichterung den Hafen in der Stadt erreichen können. Der Hafen Lübecks zerfällt nach der Art des Schiffsverkehrs in See- und Binnenschiffshafen und nach Art der Benutzung in Industrie- und Handelshafen. Der Binnenschiffshafen findet seinen unterem Abschluss bei der Puppenbrücke, der Holstenbrücke und den Hubbrücken am Burgtor. Der Seehafen erstreckt sich von diesen Brücken abwärts bis nach Travemünde. Für den Lösch- und Ladeverkehr stehen elektrisch angetriebene Kräne von 1,5 bis 40 t Tragfähigkeit zur Verfügung. Die Kais sind besetzt mit einer raschen Zustellung gewährleistenden Gleisanlagen. Die Schuppen und das dreistöckige Lagerhaus sind von der Handelskammer auf eigene Rechnung erbaut, der auch den größten Teil des Hafens und des Kaibetriebes auf eigene Rechnung bezahlt hat. Neben dem Lagerhaus bestehen zur Zeit 22 Schuppen von zusammen 31.000 qm Grundfläche. Die nutzbare Uferlänge im Seehafen beträgt über 7 km, wo runter über 4 km schwere Ufermauern auf Pfahlgründung sich befinden. Von der 181 ha großen Wasserfläche entfallen 130 ha auf den ausgebauten Seehafen. Die gesamte Gleislänge für den Hafen beträgt rund 45 km. Zwei große Umschlagplätze dienen dem direkten Umschlag von Schiff zu Schiff. Dem Transitverkehr für Holz stehen Plätze auf der Landzunge zwischen dem Industriebahnhof und der Trave zur Verfügung. 1.000 ha Gelände mit Wasseranschluss sind industriellen Siedlungen vorbehalten. Das Industriegebiet ist durch die Bahn gut aufgeschlossen und zwar durch die Uferbahn Dänischburg—Hochofenwerk und die Industriebahn in Schlutup. Den Personenverkehr für die Gebiete unterhalb Lübecks vermitteln sehr gut eingerichtete elektrische Bahnen. Außerdem sind große Flächen für industrielle Siedlungen, die nicht am Wasser zu liegen brauchen, bei den Vorwerker Wiesen und bei Schönböcken in Aussicht genommen. Im Rücken des Industriegeländes ist reichliches Siedlungsgelände vorhanden. Eine mitten im Industriegebiet gelegene Überlandzentrale sorgt für Kraft und Licht. Gute Befahrung der Schifffahrtsstraße von Travemünde nach Lübeck ermöglicht einen Tag- und Nachtverkehr in den Lübecker Hafen. Im Winter wird die Zufahrt durch Eisbrecher offengehalten. Der Seehafen besteht aus folgenden Häfen: dem Stadtgraben, dem Wallhafen, dem Holstenhafen, dem Hansahafen, dem Burgtorhafen, dem Umschlaghafen I, dem Umschlaghafen II, dem Herrenhafen, dem Travemünder Hafen, dem Vorwerker Industriebahnhof, dem Petroleumhafen, dem Toten Arm und dem Schlutupper Hafen. Große Hafenbahnerweiterungen sind geplant und zum Teil in der Ausführung begriffen. Neu fertiggestellt sind die Hafenverbindungsbahn von der Schlutupper Bahn nach dem Konstinplatz und der auf dem Konstinplatz gelegene Hafenverschubbahnhof. Diese Bauten haben den Zweck, die Leistungsfähigkeit der Hafenbahn noch zu vergrößern. Für die Planung der Hafenbahnanlagen, die zum größten Teil fertig vorliegt, sind folgende Punkte maßgebend:

1. Entlastung der alten Anlagen;
2. Durchführung des Richtungsbetriebes für alle Neuanlagen;
3. rasche Auswechslung der Wagen;
4. möglichste Vermeidung der Unterbrechung des Lösch- und Ladegeschäftes der unfertigen Wagen durch Auswechslung der fertigen Wagen;
5. Verbesserung des Betriebes auf dem Hauptverschiebepbahnhof.

Der neue Hafenbahnplan ist so aufgestellt, dass auch er als Generalplan für die ganze spätere Hafentwicklung gelten kann. Hierbei ist vorgesehen, den ganzen Lübecker Hafen zu trennen in einen Teil links der Trave und einen Teil rechts der Trave. Jeder Teil wird von einem Haupthafenbahnhof bedient und zwar links der Trave vom Bahnhof Roddenkoppel und der rechts der Trave vom Bahnhof Konstinplatz und später bei der Hafenerweiterung in den Israelsdorfer Wiesen vom Bahnhof Lauerholz; als dann wird dem Konstinbahnhof die Funktion eines Bezirksbahnhofes zugewiesen. Die beiden Haupthafenbahnhöfe Roddenkoppel und Lauerholz werden nach dem Prinzip des Richtungsbetriebes erstellt, während der Konstinbahnhof infolge der gegebenen örtlichen Verhältnisse Sackbahnhof bleibt. Auch die Teerhofinsel erhält einen eignen, dem Verkehr entsprechenden Bezirksbahnhof nach dem Prinzip des Richtungsbetriebes. Der Dänischburger Bahnhof wird als Industriebahnhof ebenfalls nach dem Richtungsbetrieb-Prinzip umgebaut und erweitert werden und dient damit als Hauptindustriebahn für die ganze linke Traveseite vom Alt-Arm bei der Teerhofinsel bis nach Travemünde. Bei der Länge dieser Strecke vernetwendigen sich noch zwei Bezirksbahnhöfe, die etwa bei Dummersdorf und kurz vor Bornteich zu liegen kommen. Die Industrie am St. Jürgenhafen wird bei weiterem Ausbau auf der rechten Seite durch einen Industrie-Sackbahnhof bei Genin bedient werden. Hier verbieten auch die örtlichen Verhältnisse die Erstellung eines zweiseitigen Bahnhofes. Die rechte Seite wird direkt vom Moisinger Bahnhof aus ihre Bearbeitung erfahren.

Auch die Industriegebiete bei Schönböcken und Vorwerk erhalten ihre eigenen Bahnhöfe, die beide zweiseitig ausgebaut werden. Der Hauptangierbahnhof der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft wird voraussichtlich eine Erweiterung durch einen zweiseitigen Bahnhof parallel des Elbe-Trave-Kanals erfahren. In den Israelsdorfer Wiesen sind drei Becken vorgesehen. Außerdem ist der Aufschluss der Teerhofinsel durch ein neues Becken geplant und da selbst ein großer Liegeplatz für Binnenschiffe vorgesehen. Auch wird geplant, bei Gothmund und im Stau je ein Hafenbecken anzulegen. Während der obere Seehafen in der Stadt vorwiegend Handelszwecken dient, wird der untere Seehafen und der Industriebahnhof in den Vorwerker Wiesen vorwiegend industriellen Ansiedlungen vorbehalten. Der Industriebahnhof in den Vorwerker Wiesen soll zum Freihafen ausgebaut werden, indem die eine Seite der Industrie und die andere dem Handel vorbehalten bleibt. Solange der Freihafen nicht erstellt ist, sind im Lagerhaus und in zwei Schuppen Freizonen errichtet. Lübeck mit seiner günstigen Lage zur See und seinen guten Hinterlandverbindungen durch die Eisenbahn sowie durch seine weit über die Grenzen Deutschlands bekannten und berühmten Fischindustrien ein guter Platz für den Fischumschlag. Als Handelshafen im südwestlichen Winkel der Ostsee hat Lübeck eine führende Stellung im Handelsverkehr zwischen den nordischen Ländern und Westdeutschland. Der Handelsverkehr wird in erster Linie befruchtet durch die große Häufigkeit und Regelmäßigkeit von Lübecks Ostseeverbindungen. Es lag von jeher im Interesse Lübecks, Güter aus dem Hinterland hier umzuschlagen. Dies wurde schon in den frühesten Zeiten erkannt, indem man bemüht war, den Salzhandel von Lüneburg über Lübeck zu führen, um den Verkehr zu beleben. Der Salztransport wurde ursprünglich mit Fuhrwerk von Lüneburg über die Elbe und über Mölln nach Lübeck bewerkstelligt. Dies war aber sehr beschwerlich, und schon im Jahre 1342 wurde das Salz nur bis nach Mölln mit Fuhrwerken gebracht, um von dort vermittels Kahn auf der Stecknitz nach Lübeck gebracht zu werden. Zu diesem Zwecke hatte man den 40 km langen Flusslauf der Stecknitz durch einige Schleusen schiffbar gemacht. In den Jahren 1391 bis 1398 wurde die Delvenau, ein kleiner Nebenfluß der Elbe, für den Schiffsverkehr ausgebaut und die Delvenau mit der Stecknitz durch den sogenannten Delvenaugraben verbunden. Hiermit war eine Schifffahrtsstraße zwischen Trave und Elbe hergestellt, die später den Namen Stecknitzkanal erhielt und über 500 Jahre dem Binnenschiffsverkehr zwischen Elbe und Trave diente. Nach mehreren Vertiefungen des Kanalbettes des Delvenaugrabens unter gleichzeitiger Vergrößerung der Kahnlängen und -breiten brachte man die Ladefähigkeit auf 370 t. Der Stecknitzkanal wies 17 Stauschleusen auf, darunter zwei Kistenschleusen mit je zwei Torpaaren. In den Kistenschleusen hat man es mit den ältesten bekannten Kammerschleusen zu tun (*die Palmschleuse bei Lauenburg ist heute noch erhalten*). Die Fahrt auf dem Kanal war recht beschwerlich und zeitraubend, da die Kähne immer mit dem

Stauwasser von einer Schleuse zur anderen kommen mussten. Gelang dies, was öfters eintrat, nicht dann saßen sie fest und mussten ein bis zwei Tage warten, bis eine neue Stauwelle kam, so das es keine Seltenheit war, dass Schiffe von Lauenburg nach Lübeck drei bis fünf Wochen unterwegs waren. Der anfänglich verhältnismäßig starke Verkehr auf dem Stecknitzkanal wurde durch den Bau der Lübeck-Büchener Eisenbahn sehr stark beeinträchtigt, so das er nach dem Jahr 1850 immer mehr zurückging und sich nur noch auf den Lokalverkehr beschränkte. Der Bau des Nord-Ostsee-Kanals erleichterte Hamburg das Eindringen in die Ostsee und bildete dadurch eine starke Konkurrenz für Lübeck. Es musste sich Lübeck was einfallen lassen, seinen Verkehr nicht nur beizubehalten, sondern noch zu fördern. Dies konnte es aber nur, wenn es seine Hafenanlagen weiter ausbaute, was, wie bereits bemerkt, geschehen ist, und wenn es seine Verbindungen mit dem Hinterland erweiterte. Die Eisenbahn in das Hinterland und Anschlüsse an das preußische Eisenbahnnetz trugen viel zu der Verkehrshebung bei, aber es fehlte ein Weg für das Heranschaffen von Massengut in großen Kahnladungen, wie er z. B. Hamburg durch die Elbe und Stettin durch die Oder zur Verfügung steht. Da entschloss sich Lübeck im Jahre 1896, den Elbe-Trave-Kanal auf eigene Kosten zu bauen und zu unterhalten. Hierzu hatte Preußen auf Grund eines Vertrages einen Betrag bis zu 7 Millionen Mark beizusteuern und nahm im Verhältnis der aufgewendeten Baukosten auch an den Unterhaltungskosten und an den Einnahmen aus den Kanalabgaben teil. Es lagen schon in den früheren Zeiten eine ganze Reihe von Entwürfen für den Bau eines Elbe-Trave-Kanals, sowohl in der Stecknitzlinie als in der Wakenitzlinie vor. Die Arbeiten gehen bis auf das Jahr 1662 zurück. Sogar Holländer und Franzosen stellten für diese Verbindung Entwürfe auf. Zur Ausführung gelangte der Kanal nach dem Entwurf des verstorbenen Oberbaudirektors Dr.-Ing.Rehder in den Jahren 1896 bis 1900. Der Kanal verfolgt die Stecknitzlinie. Die gesamte Länge des Elbe-Trave-Kanals beträgt 67 km, davon entfallen auf den Kanalhafen in Lübeck 5,6 km, auf die eigentliche Kanalstrecke 59,9 km und auf den Kanalhafen in Lauenburg 1,5 km. Die Mittelwasserhöhe im Scheitel des Elbe-Trave-Kanals beträgt 11,83 m N. N. Der Kanalhafen erstreckt sich von der Geniner Straßenbrücke bis zur Mündung am Burgtor. Er bildet mit dem Arm der Trave oberhalb der Holsten- und Puppenbrücke den Binnenschiffshafen Lübecks. Dieser Hafen besteht aus dem

St.-Jürgen-Hafen, oberhalb der Hüntertorbrücke und dem Klughafen oberhalb der Burgtorbrücke und besitzt eine nutzbare Kailänge von 3 km. Während der Klughafen vorwiegend für Lager- und Speditionsverkehr benutzt wird, dient der St.-Jürgen-Hafen vorwiegend der Industrie. Die eigentliche Einmündung des Kanals in die Trave bildet der Klughafen. Die Mittelwasserhöhe des Klughafens ist gleich derjenigen der Trave. Es musste bei dem Bau des Kanals die 3,6 m höher liegende Wakenitz durchschnitten, das Wasser derselben abgedämmt und die Verbindung mit den übrigen Teilen des Krähenteiches durch einen Düker unter dem Kanal wieder hergestellt werden. Die örtlichen Verhältnisse ermöglichen es nicht, die Verbindungen zwischen dem inneren Hafenteil und dem Hafenteil vor dem Burgtor durch feste Brücken, die einen freien Kahnschiffs- und Schleppdampferverkehr zulassen, herzustellen. Es wurde deshalb sowohl die Eisenbahnbrücke als auch die Straßenbrücken beweglich als Hubbrücken gebaut. Der Kanal führt dann durch die Parkanlagen über Genin, Niederbüssau, Krummesse, Groß-Berkenthin, Mölln, Büchen nach Lauenburg. Er benutzt teilweise das Stecknitzbett, nur von Büchen bis Lauenburg ist das alte Stecknitzbett vollständig verlassen. Der Kanal ist mit sieben Schleusen ausgestattet, die nach dem Patente des am Kanalbau mitwirkenden Bauinspektors Hotopp (*früheren Professor in Hannover*) ausgeführt wurden. Das Patent beruht auf der Verwendung von Hebern für die Füllung und Leerung der Schleusen. Die Scheitelhaltung des Kanals erstreckt sich von der Donnerschleuse bei Panten bis zur Witzeezer Schleuse und hat rund 30 km Länge.

Die Schleusen haben eine Kammerlänge von 80 m und auf 59 m eine Breite von 17 m zur Aufnahme eines zweiten großen Kanalkahnes, während die Torweite 12 m beträgt. Die Wassertiefe beträgt 2,5 m. Der Kanal ist also für Binnenschiffe bis zu 1.200 t Tragfähigkeit befahrbar. Der nördliche Aufstieg zur Scheitelhaltung besitzt einschließlich der Donnerschleuse fünf Schleusen, während der südliche Abstieg nach Lauenburg nur zwei Schleusen enthält. Der Kanalhafen in Lauenburg wurde durch Erweiterung des alten Lauenburger Binnenhafens gewonnen. Der Elbe-

Trave-Kanal bringt Lübeck mit dem Hinterland in eine günstige Lage. Durch ihn ist eine Durchgangswasserstraße von der Ostsee bis zur Tschechoslowakei geschaffen. An Binnenwässern, die heute noch dem Verkehr, wenn auch nur einem geringen Lokalverkehr dienen, sind noch zu nennen die Wakenitz bis zum Ratzeburger See und die Obertrave bis etwa Oldesloe. Der Elbe-Trave-Kanal brachte Lübeck einen starken Zuwachs für den Handel durch die Heranziehung eines Massengutverkehrs von der Mittel-Elbe her. Der Handelsverkehr Lübecks stützt sich zum großen Teil auf den kräftigen Eigenhandel. Unter den einzelnen Handelszweigen steht in erster Linie der Holzhandel, der einem großen Teil des oberen Seehafens das Gepräge gibt. Von großem Umfang ist auch der Handel mit verschiedenen nordischen Produkten, wie Kronsbeeren, Hanf, Teer, Altmaterial Maschinen, Häute, Felle, Kohlen, Öl, Wein und Kolonialwaren. Die Industrieentwicklung ist in gutem Fortschreiten begriffen. An vorhandenen Industrien seien besonders erwähnt: das Hochofenwerk mit Zementfabrik, Schiffswerft von Henry Koch A.-G., Flenderwerk A.-G., Travewerk A.-G., Lübecker Maschinenbau-Ges., die chemischen Fabriken, Lubeca-werke, Schwefelsäure- und Superphosphatfabrik, außerdem die Steingutfabrik von Villeroy & Boch, Öl- und Getreidemühlen, Holzindustrien, Stanz- und Emallierwerke, Apparatebauanstalt Drägerwerk, Blechemballagenfabriken, Eisengießereien, Maschinenfabriken, Flugzeugwerke, Konservenfabriken, Möbelindustrie, Imprägnieranstalten und Kreidewerke. Weltbekannt ist die Lübeck-Schlutup Fischindustrie. Allein in Schlutup befinden sich über 40 Räuchereien. Der Hafen in Travemünde dient vorwiegend als Liegehafen und als Sporthafen und ist in der Zeit der Heringsfänge in der Travemünder Bucht der Hauptumschlaghafen der Ostsee für Heringe. Im ganzen hat Lübeck für seinen Hafen und seine Binnenwasserstraßen bis jetzt annähernd 60 Millionen Mark verausgabt.

