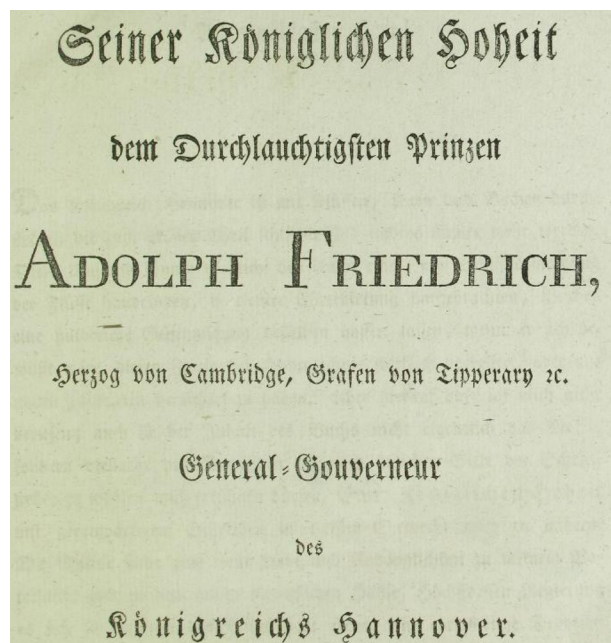
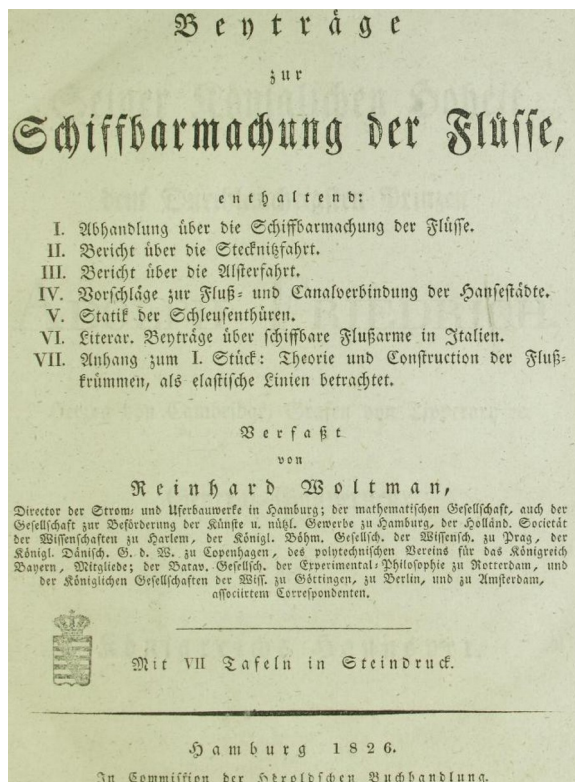
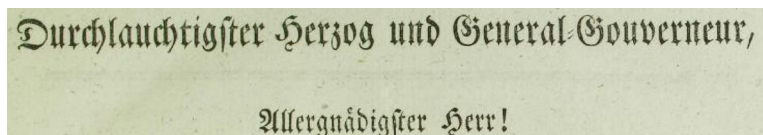


## 1826 Schiffbarmachung der Flüsse:

deutsche-digitale-bibliothek.de/item/SIZAIKNOQETHPHZA2G4STMDAYI3WVFQ?isT-humbnailFiltered=true&query=Stecknitzfahrt&rows=20&offset=0&viewType=list&hitNumber=6



Bearbeiteter Text für das Archiv im  
„Amt der Stecknitzfahrer zu Lübeck“  
25.11.2024



*Der Stecknitzkanal ist ein echtes Denkmal, das von der Weisheit, dem Unternehmergeist und der Kraft unserer Vorfahren im 14. Jahrhundert zeugt. Damals haben sie eine direkte Verbindung zwischen Lübeck und der Elbe geschaffen und damit die Möglichkeiten der Flussschifffahrt deutlich erweitert. Es ist echt schade, dass bis heute nicht viel passiert ist, um den Kanal zu verbessern und den Handel zu erleichtern. Denn noch ist die Kanalfahrt im Wesentlichen so, wie sie gleich bei ihrer ersten Anlage war. Ich würde gerne mehr über die Beschaffenheit des Stecknitz-Kanals und den aktuellen Umfang seiner Nutzung erzählen.*

*Der Stecknitzkanal besteht aus drei Abschnitten: 1) der Stecknitz, die aus dem Möllner See abfließt und sich bei Genien in die Trave ergießt; 2) der Delvenau Der Stecknitzkanal besteht aus drei Abschnitten:*

- 1. Die Stecknitz fließt aus dem Möllner See ab und mündet bei Genien in die Trave.*
- 2. Die Delvenau entsteht durch mehrere kleine Gewässer jenseits der Zienburger Schleuse und vereinigt sich unweit Lauenburg mit der Elbe.*
- 3. Der Graben verbindet den Möllner See mit der Delvenau.*

*Die Stecknitzfahrt war schon lange vor der Anlage des übrigen Kanals von Lübeck bis zum Möllner See schiffbar, weil man den Kanal schon vorher vertieft und Schleusen eingebaut hatte. Dafür wurden drei Stauschleusen gebaut, nämlich die Berkentiner-, die Donner- und die obere Schleuse. Letztere bekam später noch eine eigene Stauschleuse, damit das Wasser nicht zu schnell abläuft.*

*Lübeck hat 1390 mit Herzog Erich von Lauenburg einen Deal abgeschlossen. Dadurch wurde die Delvenau befahrbar gemacht, indem man sie vertieft und Schleusen eingebaut hat. Gleichzeitig hat man einen Kanal gegraben, der vom Möllner See bis zur Delvenau führt. Die Arbeiten wurden zwi-*

schen 1391 und 1398 abgeschlossen, wobei die Kosten größtenteils von Lübeck getragen wurden. Der Kanal geht von der Hahnenburger- bis zur Zienburger-Schleuse. Vor etwa 70 Jahren wurde dazwischen noch die Stauschleuse gebaut, damit das Wasser des Grabens in einer angemessenen Höhe gehalten wird. Diese Strecke ist 2500 Ruthen lang. Der Graben liegt 57 Fuß höher als der normale Wasserstand der Trave, 452 Fuß über dem mittleren Wasserstand der Elbe und 16 Fuß höher als der Möllner See. Der Graben und die Delvenau haben insgesamt zehn Schleusen (die Hahnenburger-Stauschleuse, die Zienburger-Schleuse, die Seeburger-Schleuse, die Siebeneichener-Schleuse, die Büchener-Schleuse, die Niebuhr-Schleuse, die Düker-Schleuse, die Palmschleuse und die Frauenweider-Schleuse). Nur drei davon sind Kastenschleusen, nämlich die zwei Hahnenburger- und die Palmschleuse.

Lübeck zahlt allein für die Unterhaltung der Stecknitz bis zum Möllner See. An den übrigen nimmt Lauenburg zur Hälfte teil. Die einzigen, die die Stecknitz mit Kaufmannsgütern befahren dürfen, sind die Salzführer in Lübeck. Sie üben dieses Recht auch aus. Der Senat zu Lübeck hat 1433 beschlossen, dass Einheimische und Fremde diese Fahrt mit eigenen Fährzeugen nutzen können. Dagegen darf das Schiffsamt zu Lauenburg verlangen, dass Güter in ihre größeren Fahrzeuge umgeladen werden, wenn sie auf der Elbe weiter transportiert werden sollen. Ausnahmen sind nur für zerbrechliche, leckende oder handgreifliche Güter erlaubt, die dem Schiffsamt vergütet werden müssen. Die Stecknitzboote sollen 64 Fuß lang, 12 Fuß in der Mitte breit, am Bord 4 Fuß hoch sein und 2 Fuß tief gehen. Die Tiefe von 2 Fuß darf nicht überschritten werden. Das wird durch einen Pegel angezeigt, den jedes Fahrzeug haben muss. Diese Vorschriften wurden in der Vergangenheit aber oft überschritten, was die Fahrt erschwert hat. Jedes Boot darf laut Vorschrift nur 6 Last, also 4 Tonnen Lüneburger Salz, laden. In der Praxis werden aber jetzt meistens 7 bis 72 Last geladen. Die Boote werden von den Stecknitzfahrern und ihren Leuten sowie von den in den verschiedenen Dörfern gegen einen bestimmten Lohn verpflichteten "Linienziehern" gezogen. Dafür gibt es einen Ziehweg längs der ganzen Stecknitz.

Für alle Schleusen gibt es bestimmte Tage, an denen alle Boote durchfahren können und an denen man wieder genug Wasser hat. Aber weil es manchmal zu viel oder zu wenig Wasser gibt, kann sich das ändern. Wenn das Wasser voll ist, kann man in 10 Tagen von Lübeck nach Lauenburg und in 12 Tagen von Lauenburg nach Lübeck fahren. Meistens braucht man aber 14 Tage bis 3 Wochen. In den Jahren 1783 bis 1795 sind im Durchschnitt jedes Jahr 545 beladene Stecknitzboote von Lübeck nach Lauenburg gefahren. Dafür mussten sie jedes Jahr im Schnitt 1793 Rbl Zoll zahlen. Im Jahr 1817 waren 29 Stecknitzschiffer mit 86 Fahrzeugen unterwegs. Sie brachten in 447 Ladungen insgesamt 3.200 Lasten Getreide und Kaufmannesgut von Lübeck nach Lauenburg. Die Durchschnittsfracht lag bei etwa 60 \$ pro Schiff und Fahrt für eine Ladung von 6 Lasten. Damit konnten die Schiffseigentümer gerade so über die Runden kommen. Denn von dem Geld mussten sie nicht nur die Kosten für das Schiff und die Instandhaltung bezahlen, sondern auch noch den Lohn der Linienzieher und die Abgaben für den Lauenburger Zoll.

Der Stecknitzkanal ist leider nicht mehr so gut in Schuss, weshalb die Befahrung ziemlich lange dauert und nicht so vorteilhaft ist. Deshalb wird er heute nur noch für Güter genutzt, die im Verhältnis zu ihrem Wert für die Landfracht zu schwer sind, nicht Gegenstand einer an Zeit gebundenen Spekulation sind und nicht dem Verderb durch die Witterung in den unbedeckten Fahrzeugen ausgesetzt sind. Die größten Probleme sind die geringe Tiefe und Breite des Kanals, die Länge, die vielen Kurven der Stecknitz und Delvenau, die teilweise sumpfigen Ufer und die Stauschleusen, die jedes Mal den gesamten Wasservorrat verbrauchen und daher mehrere Tage zum Wiederansammeln brauchen.

#### **Pläne zur Verbesserung der Stecknitzfahrt.**

Das Ziel war, die Mängel zu beheben und die Fahrt so einzurichten, dass auch größere, bedeckte Fahrzeuge in kurzer Zeit von hier nach Lauenburg und zurückkommen konnten. Der erste "umfassende Plan dieser Art ging von Lübeck aus, und zwar zu Anfang des Jahres 1662 von den Vorstehern der damals das Commercium in allen Angelegenheiten vertretenden Hispanischen Kollekten, denen sich nachher die ganze Bürgerschaft anschloss! Außer der „außerordentlichen Stille“ des damaligen Handels und der Schifffahrt gab die nächste Veranlassung dazu das Bestreben der

schwedischen Regierung, eine kurze und sichere Verbindung zu Wasser mit den im Westfälischen Frieden zugunsten Schwedens säkularisierten Bistümern Bremen und Verden zu erreichen.

Man hoffte, durch "eine durchgreifende Verbesserung der Stecknitzfahrt unter anderem den Handel Schwedens mit seinen Besitzungen über Lübeck zu leiten und zur Ausführung des Werkes eine wesentliche Unterstützung Schwedens zu erlangen".

Nach dem ersten, schon im Jahre 1662 von einem Baumeister Walter eingereichten Entwurf sollte hauptsächlich der Landrücken zwischen dem Möllner See und der Niebuhrschleuse auf einer Strecke von 5081 Ruthen so tief ausgegraben und verbreitert werden, dass 40 Fuß lange und 16 Fuß breite Fahrzeuge, die 4 Fuß tief gingen, genügend Wasservorrat hätten, wodurch 7 damals auf dieser Strecke befindliche Schleusen überflüssig würden. Die Kosten dieser Hauptänderung wurden auf 277.000 \$ veranschlagt, ohne jedoch die Kosten für den Umbau der noch bestehenden Schleusen und die Verbreiterung, Vertiefung und Verkürzung der Stecknitz und Delvenau zu berücksichtigen. Mit den Vorberatungen über dieses Projekt, welches von vielen Seiten bestritten wurde, besonders mit der zu früh aufgeworfenen Frage, auf welche Weise das Geld zu beschaffen sei, vergingen 7 Jahre, in welchen jedoch eine vorläufige Mitteilung an den Herzog von Lauenburg erfolgte, und von diesem Geneigtheit für die Sache bekundet wurde.

Erst im Jahre 1669 wurde mit der Hinzuziehung von drei rühmlich bekannten Wasserbaumeistern aus Holland der entscheidende Schritt zur Lösung der anstehenden Probleme getan. Es handelte sich um Johann Brandliche, öffentlicher Landmesser der Stadt Amsterdam, Pieter Pietersen Baess, Mühlenmeister zu Ga Als Erdwerkmann wurde Erdam sowie Peter Hendrichs van dem Bergh berufen, welche den gesamten Stecknitz-Kanal einer genauen Untersuchung unterzogen und darauf basierend einen doppelten Plan zur Prüfung und Beschlussfassung einreichten. Der erste Plan basiert auf dem oben genannten Projekt und beinhaltet den Bau der Niebuhr- und Palmschleuse zwischen Mölln und der Elbe. Die geschätzten Kosten für das Projekt betragen 1.167.000 Holländische Gulden, wobei die Kosten für die Verbesserung der Fahrt zwischen Mölln und Lübeck nicht enthalten sind. Der zweite Plan ist in jeder Hinsicht vorzüglich und sieht vor, Fahrzeuge von der vorbemerkten Größe in wenigen Tagen von Lübeck bis an die Elbe und umgekehrt zu befördern. Dazu ist es notwendig, die Fahrt zwischen dem Möllner See und der Elbe durchgängig bis zur Erreichung einer Wasserhöhe von 5 und 6 Fuß auszutiefen und zu erweitern, sodass sie oben 48 Fuß und im Boden sollten 33 Fuß Breite angelegt werden. Statt sämtlicher vorhandener hölzerner Stauschleusen sollten fünf neue steinerne Kasten- oder Zapfschleusen angelegt werden.

Die Fahrt zwischen dem Möllner See und der Trave sollte zu einer Wassertiefe von 5 Fuß gebracht, auf 60 und 40 Fuß Breite erweitert und mit vier neuen steinernen Schleusen versehen werden.

Der Kostenanschlag zeigt, dass die Ausführung dieses gesamten Plans 784.677 Holländische Gulden kosten würde. Die Kosten dafür sind zu hoch. Selbst Kunstverständige würden das nicht machen, wenn sie genug Sicherheit hätten. Leider wurde dieser Plan nie ernsthaft diskutiert. Im Jahr 1670 wurde der kommissarische Bericht erstattet und die Sache blieb dann über ein Jahrhundert lang ungelöst. Die nächsten Gründe dafür waren die heftigen Streitigkeiten mit dem Herzog von Lauenburg. Lübeck stand mit ihm schon wegen des Möllnischen Prozesses auf Kriegsfuß. Aber auch andere Gründe spielten eine Rolle. Auch der Bürgerrecess von 1669 änderte nichts daran, dass es Streit zwischen Rat und Bürgerschaft gab. Außerdem waren die Finanzen der Stadt völlig zerrüttet.

Die zweite wichtige Idee zur Verbesserung der Stecknitzfahrt kam vom hannoverschen Ministerium. Sie wurde wahrscheinlich durch die Städte Lüneburg und Lauenburg angestoßen, die unzufrieden waren. Außerdem wurde sie durch den Holsteinischen Kanal vorangebracht, der die Ost- und Nordsee verbindet. Schon 1777 reichte der Ingenieur-Hauptmann Oberst von Hogrewe einen Plan beim Kabinettsministerium ein.

Der Kostenanschlag zeigt, dass die Ausführung dieses Plans 784.677 Gulden kosten würde. Das ist zu teuer. Selbst Experten würden das nicht machen, wenn sie sicher wären. Schade, dass dieser Plan nie besprochen wurde. Im Jahr 1670 wurde der Bericht erstattet. Die Sache blieb dann über ein Jahrhundert lang ungelöst. Es gab auch Streit mit dem Herzog von Lauenburg. Lübeck und er

stritten sich schon wegen des Möllnischen Prozesses. Aber es gab auch andere Gründe. Auch der Bürgerrecess von 1669 änderte nichts daran, dass es Streit gab. Außerdem war die Stadt pleite. Die zweite wichtige Idee zur Verbesserung der Stecknitzfahrer kam vom hannoverschen Ministerium. Sie kam wahrscheinlich von den Städten Lüneburg und Lauenburg, die unzufrieden waren. Außerdem kam sie durch den Holsteinischen Kanal vorangebracht, der die Ost- und Nordsee verbindet. Schon 1777 reichte der Ingenieur-Hauptmann Oberst von Hogrewe einen Plan beim Kabinettsministerium ein.

Er untersuchte den Stecknitz-Kanal und dessen Ufer in den Jahren 1777 und 1778. Dabei nivellierte er das Terrain und erstellte einen Plan mit Kostenanschlägen und Karten. Der Plan sieht vor, den Stecknitzkanal so einzurichten, dass bedeckte Fahrzeuge mit einer Länge von 70 bis 80 Fuß, einer Breite von 16 Fuß und einer Tiefe von 5 Fuß darauf zu allen Zeiten in 2 Tagen die Fahrt von Lübeck nach Lauenburg und umgekehrt vollenden können. Dazu soll die Fahrt durchgängig erhalten, eine Wassertiefe von 6 Fuß und eine Wasserfläche von 50 Fuß Breite oben und 32 Fuß im Grunde auch zum Fortziehen der Boote durch Pferde mit einem Wege von 12 bis 20 Fuß Breite versehen werden. Die Delvenau soll von der Zienburger- bis zur Palmschleuse anders geführt werden. Dadurch wird die Fahrt von 19.365 auf 64 Meilen kürzer. Die Wasserhöhe von der Trave bis zum Möllner See wird unter sechs Schleusen verteilt. Diese werden bei Cronsforde, Crumesse, Berken tin, unweit von Anker, bei der Donner- und Oberschleuse angelegt.

Die doppelte Kastenschleuse am Graben der Hahnenburg sollte neu gemacht werden. Außerdem sollten einfache steinerne Schleusen statt der hölzernen Stau- und Zienburger-Schleusen angelegt werden. Der Graben ist fast 22 Fuß tief und 16 Fuß breit. Er muss vertieft und erweitert werden. Dann können 11 Stecknitzboote den Graben passieren. Die Wasserhöhe von 352 Fuß zwischen der Zienburger- und Palmschleuse sollte auf fünf steinerne Kasten-Schleusen verteilt werden. Die Palm- und Frauenweider Schleuseneusen bleiben, aber sie werden wesentlich verändert. Für den ganzen Kanal werden ein Ober-Schleusenmeister und 13 Schleusenmeister gebraucht. Die Kosten für das Projekt werden auf 323.925 Rthlr. geschätzt. Darin enthalten sind die Kosten für die Ausgrabung, die Zieh- und Fahrwege, die 13 neuen Kastenschleusen, die Wasserabzüge, die Brücken über den Kanal und die Bäche, die Siele, die Wohnungen für die Schleusenmeister, die Entschädigungen und die Oberaufsicht. Die Zinsen, Unterhaltskosten und Gehälter für die Schleusenmeister betragen zusammen 16.300 Rthlr.

Im Jahr 1779 hat das hannoversche Kabinettsministerium den Lübeckern einen vertraulichen Plan geschickt. Damit wollte man herausfinden, ob sich der neue Kanal lohnt. Man wollte wissen, ob die Kosten gedeckt werden können und ob die Lübecker mitbauen wollen. Die Regierung zu Lübeck lehnte den Antrag ab, weil sie sich von den damaligen politischen Verhältnissen beeinflussen ließ. Der Antrag hatte beim kaufmännischen Publikum in Lübeck und Hamburg für viel Aufsehen gesorgt.

Die erneute Anregung des Hannoverschen Kabinetts im Jahr 1799 war auch nicht erfolglos. In einem Schreiben vom 15. Juli 1799 erklärte das Kabinettsministerium, dass es jetzt auch die längst gewünschte Verbesserung der Stecknitzfahrt in Betracht ziehen will. Es wurde vorgeschlagen, sich in einer Konferenz über die Verbesserung und die Kosten zu unterhalten. Dieser Vorschlag wurde genehmigt. In der ersten Konferenz am 16. Oktober in Ratzeburg war man sich einig, dass der Hogrewesche Plan derzeit nicht ganz umsetzbar ist. Man beschloss, zunächst mit der Veränderung des Grabens zu beginnen, da dies am wichtigsten ist und am dringendsten Nachhilfe benötigt. Dazu sollte man sich mit Experten beraten und die Kosten ermitteln. Der Antrag wurde genehmigt. Deshalb trafen sich die Beteiligten vom 5. bis 8. Dezember 1799 in Lüneburg.

Der Hogrewescher Plan von 1779 wurde mit den Sachverständigen besprochen. Man war sich einig, dass die Ausführung des Teils desselben, welcher den Graben betrifft, sehr wichtig ist. Der Graben muss in gutem Zustand gehalten werden, da die Fahrt sonst nicht sicher ist. Die Kanalfahrt würde bald aufhören, wenn nichts getan wird. Außerdem würde die Fahrt auf dem Graben viel kürzer werden. Die Fahrt würde nur noch so lange dauern, wie sie jetzt an Tagen dauert. Außerdem würde die Befahrung der übrigen tiefer liegenden Teile des Kanals auch davon betroffen sein. Deshalb wurde beantragt, den Graben sofort zu verbessern. Er sollte 40 Fuß breit und 6 Fuß tief wer-

den. Die hohen Ufer sollten abgetragen werden. Ein Ziehweg von 12 Fuß sollte angelegt werden. Statt der Stauschleuse sollte eine steinerne Kastenschleuse gebaut werden. Die Strecke von der neuen Schleuse bis zur Zienburger Schleuse sollte erweitert, vertieft und zum Teil neu angelegt werden. Die Kosten für die Veränderung wurden auf 40.000 Rthlr. geschätzt. Der Antrag wurde genehmigt und die Kostenanschläge wurden in Ratzeburg im Jahr 1801 vorgelegt. Im April 1802 wurde mit der Arbeit begonnen. Die Ufer und der Grund des Grabens waren nicht so beschaffen, wie es vorhergesehen wurde. Deshalb mussten zur Befestigung der Ufer fast durchgängig Stak- oder Faschinenwerke angebracht werden.

Hierdurch ward die Arbeit bedeutend aufgehalten, so dass im Jahr 1802 vom Graben nur gegen 800 Ruthen von der Hahnenburg an, auf die beschlossene Weise in der Breite ausgegraben, an den Ufern dosiert und mit einem Ziehwege versehen werden konnten. Im Jahr 1803 war die Ausgrabung bis zur Stauschleuse vollendet, auch zwischen dieser und der Zienburger Schleuse die Ausräumung angefangen, nicht weniger zur neuen Kastenschleuse neben der Stauschleuse der Grund gelegt und das erforderliche Material angeschafft und angefahren als die Occupation des lauenburgischen durch die Franzosen der Arbeit gänzlich ein Ende machte.

Als Lübeck und das Herzogtum Lauenburg nebst Hamburg und Bremen am Ende des Jahres 1810 mit dem Französischen Kaiserreiche gewaltsam vereinigt wurden, richtete die Französische Regierung sofort eine ganz vorzügliche Aufmerksamkeit auf die mittelst der Stecknitzfahrt bereits bestehende Verbindung der Ostsee mit der Elbe, weil sich darin die Aussicht zeigte, das bereits von dem Mittelländisch Meere bis an den Rhein sich erstreckende Canal - System auch die Weser- und Elbe und mittelst dieser durch die Stecknitz bis auf die Ostsee auszudehnen, Der Stadtbaumeister Behrens, welcher als Ingenieur des Ponts & Chausees angestellt wurde, musste noch im Jahr 1811 über den Lauf und die Beschaffenheit der Stecknitz berichten und nochmals in Verbindung mit dem Ingenieur ein Chef des Elb-Departements, einen Plan zu einer Verbesserung entwerfen, die der großen Bestimmung entspräche, welche man diesen Kanal, als nördlichen Endpunkte des ungeheuren Kanal- Systems geben wollte. In dem eingereichten und vorläufig beifällig aufgenommenen Plan ward der Lauf des Kanals im wesentlichen so beibehalten, wie ihm Hogrewe 1779 vorgeschlagen hatte, nur wollte man die Durchstiche der Krümmungen auch auf die Trave bis an die Stadt ausdehnen und im Laufe des Kanals durch weite Biegungen alle starken Winkel der Hogreweschen Zeichnung vermeiden.

Hierdurch ward die Arbeit bedeutend aufgehalten, so dass im Jahr 1802 vom Graben nur gegen 800 Ruthen von der Hahnenburg an, auf die beschlossene Weise in der Breite ausgegraben, an den Ufern dosiert und mit einem Ziehwege versehen werden konnten. Im Jahr 1803 war die Ausgrabung bis zur Stauschleuse vollendet, auch zwischen dieser und der Zienburger Schleuse die Ausräumung angefangen, nicht weniger zur neuen Kastenschleuse neben der Stauschleuse der Grund gelegt und das erforderliche Material angeschafft und angefahren als die Occupation des lauenburgischen durch die Franzosen der Arbeit gänzlich ein Ende machte.

Als Lübeck und das Herzogtum Lauenburg nebst Hamburg und Bremen am Ende des Jahres 1810 mit dem Französischen Kaiserreiche gewaltsam vereinigt wurden, richtete die Französische Regierung sofort eine ganz vorzügliche Aufmerksamkeit auf die mittelst der Stecknitzfahrt bereits **Seite 178]** bestehende Verbindung der Ostsee mit der Elbe, weil sich darin die Aussicht zeigte, das bereits von dem Mittelländisch Meere bis an den Rhein sich erstreckende Kanal - System auch die Weser- und Elbe und mittelst dieser durch die Stecknitz bis auf die Ostsee auszudehnen, Der Stadtbaumeister Behrens, welcher als Ingenieur des Ponts & Chausees angestellt wurde, musste noch im Jahr 1811 über den Lauf und die Beschaffenheit der Stecknitz berichten und nochmals in Verbindung mit dem Ingenieur ein Chef des Elb-Departements, einen Plan zu einer Verbesserung entwerfen, die der großen Bestimmung entspräche, welche man diesen Kanal, als nördlichen Endpunkte des ungeheuren Kanal- Systems geben wollte. In dem eingereichten und vorläufig beifällig aufgenommenen Plan ward der Lauf des Kanals im wesentlichen so beibehalten, wie ihm Hogrewe 1779 vorgeschlagen hatte, nur wollte man die Durchstiche der Krümmungen auch auf die Trave bis an die Stadt ausdehnen und im Laufe des Kanals durch weite Biegungen alle starken Winkel der Hogreweschen Zeichnung vermeiden.

Dieses Werk sollte 1813 beginnen, aber die Französische Revolution machte alle Vorarbeiten zunichte. 1. Nachdem die politischen Verhältnisse in Norddeutschland wieder geregelt waren, beschloss die freie Stadt, die Arbeiten an der Stecknitzfahrt wieder aufzunehmen. Deshalb wurden bei der dänischen Regierung, zu der das Herzogtum Lauenburg inzwischen gehört, Vorschläge gemacht. Diese wurden dann von Lübecker Experten überprüft, die von der Stadt Hannover damit beauftragt worden waren. Oberbaurat Dammer, der Direktor der Hamburger Baudeputation. Die Uferbauwerke Woltmann und der Lübeckische Stadtbaumeister Börm wurden beauftragt. Nach einer Untersuchung vor Ort und nachdem sie sich die alten Unterlagen angesehen hatten, schrieb jeder Experte ein Gutachten. Im August 1822 trafen sie sich und beschlossen, ein gemeinsames Gutachten zu erstellen. Das Gutachten zeigt, dass der Hogrewesche Plan sinnvoll und machbar ist. Die Umwandlung der Flussfahrt in eine Kanalfahrt würde auch auf der Elbe brauchbare Fahrzeuge ermöglichen, die die Strecke zwischen Lübeck und Lauenburg in 48 Stunden zurücklegen können. Die wichtigste Änderung von Hogrewe war, dass man nicht mehr die von Hogrewe geforderten 6 und 5 Fuß für die Wasser- und Fahrtiefe des Kanals brauchte, sondern nur noch 5 und 4 Fuß. Die wichtigsten Verbesserungen für den Stecknitzkanal sind:

**Verteilungspolitisch.** Es ist wichtig, die Strecke des Stecknitz-Kanals von der Hahnenburger Schleuse am Möllner See bis zur Stauschleuse mit ausreichend Wasser zu versorgen. Sie bekommt ihr Wasser größtenteils von den Quellen an ihren hohen Sandufern. Deshalb ist sie versandet. Wenn dieser Verteilungskanal gereinigt und auf eine bestimmte Tiefe gebracht wird, funktioniert er wieder. Er hat eine Tiefe von 6 Fuß und die Eigenschaft, dass wenn Schleusen Wasser ablassen, dieses von Quellen innerhalb von 24 Stunden wieder ersetzt wird. Der Wasservorrat reicht für die verbesserte Einrichtung der Fahrt. Bei Dürre kann der Wasserstand auch etwas niedriger sein. Die Fahrt kann trotzdem weitergehen. Wenn nötig, kann mehr Wasser aus den Bächen in Altmöln und Breitenfelde zufließen.

**Besteck für die Stecknitzschiffe.** Die Schiffe müssen 80 Fuß lang und 17 Fuß breit sein. Wenn sie beladen sind, können sie 24 Lasten tragen und mit 2 Pferden gezogen werden. Diese Schiffe müssen eine fahrbare Wassertiefe von mindestens 4 Fuß haben. Für mehr Sicherheit wird empfohlen, 5 Fuß zu rechnen.

**Besteck und Verlauf der Stecknitzfahrt.** Die Tiefe im Fahrbett soll normalerweise 5 Fuß betragen, auf der Scheitelstrecke 6 Fuß. Im Sommer oder bei Dürre darf sie bis auf 4 Fuß sinken, ohne dass es Probleme gibt. Bei einer Tiefe von 5 Fuß soll das Bett im Boden 34 Fuß und im Wasser 54 Fuß breit sein.

Die Uferböschungen sollen 2 zu 1 steil sein. Der Delvenau-Graben soll so bleiben, wie er ist. Auch im Laufe der eigentlichen Stecknitz sollen keine großen Veränderungen vorgenommen werden. Der Fluss soll nur wiederhergestellt werden. Alle Krümmen und Landzungen, die einen Umweg von mehr als eineinhalb oder mehr als dem doppelten der Strecke des geraden Weges verursachen, sollen durchgestochen werden. Die Fahrt soll gerade gemacht werden. Die nötigen Durchstiche sind auf der Karte angedeutet. Was die Delvenau betrifft, soll das alte Flussbett verlassen und seitwärts vom rechten Ufer ein neuer Kanal gegraben werden. Die Kosten für die vielen Durchstiche im guten Wiesengrund sind genauso hoch wie die für die leichte Austiefung des neuen Kanals im wüsten Moorgrund. Außerdem hat der Fluss auch in nassen Zeiten viel Wasser, was die Kanalfahrt beschwerlich macht.

Das Alignement des Kanals ist auf der Karte angedeutet. Es soll ein Weg angelegt werden, der längs der ganzen Fahrt von Lübeck und Lauenburg, circa 12 Meilen, 5 Fuß über dem Wasserspiegel hoch und 12 Fuß breit ist. Damit kann man in 24 Stunden bequem mit einem Gespann von 2 Pferden vor ein beladenes Schiff fahren.

**Die Stecknitz-Einteilung und das Schleusen-Besteck.** Der Möllner See bis zur Trave hat einen Fall von 40 Fuß. Dieser Fall muss auf sieben Schleusen verteilt werden. Es würden mehr Schleusen und höhere Schleusenfälle als sechs Fuß gebraucht, um das flache Stecknitztal zu durchqueren. Die Schleusen sind so breit, dass die jetzigen Stecknitzschiffe durchpassen. Die beiden Schleusen müssen umgebaut werden, damit die neuen Schiffe sie nutzen können. Vom Verteilungspunkt bis zur Palmschleuse ist der Fall 35,5 Fuß. Das muss auf sechs Schleusen verteilt werden.

Vom geplanten Wasserstand bis zum Sommerwasser der Elbe fehlen noch 9,5 Fuß. Die Palmschleuse staut 6 Fuß und die Frauenweiderschleuse am Elbufer 32 Fuß. Die verbesserte Stecknitzfahrt erhält vom Verteilungspunkt gegen die Trave auf 57 Fuß Fall 9 Schleusenfälle und von eben dem Punkt gegen die Elbe auf 45 Fuß Fall 8 Schleusenfälle. Der gewöhnliche Wasserstand der Elbe im Sommer bei Lauenburg ist 12 Fuß höher als die Trave bei Lübeck. Sämtliche Schleusen werden 90 Fuß lang und 18 Fuß weit zur Schiffspassage. Die Schleusen auf der Stecknitz werden so gebaut, dass das Wasser gut abfließen kann. Die Schleusen auf dem neuen Kanal werden mit Fallmauern gebaut. Alle Schleusen werden massiv gebaut, mit Mauern, die 8 Fuß über den Wasserstand hoch sind. Nebengebäude

Die Stecknitzfahrt geht durch fünf Landstraßen. Dafür braucht es fünf Brücken mit massiven Pfeilern. Außerdem gibt es schon einige Furchen, die zu Dorfwegen werden und durch Brücken ersetzt werden müssen. Schließlich gibt es auch noch mehrere Feldwege, die vom neuen Kanal durchschnitten werden und wo Brücken nötig sind. An den Stellen, wo Straßen und Wege auf die Schleusen treffen, sollten Drehbrücken gebaut werden.

Bäche, die jetzt in die Delvenau fließen, müssen künftig in den neuen Kanal umgeleitet werden. Dafür sind Bauwerke, Siele und Brücken nötig. Die neuen Schleusen stehen nicht immer dort, wo die alten waren. Deshalb müssen zehn neue Häuser für Schleusenwärter gebaut werden.

Die Entschädigung für Ländereien, Durchstiche, den Ziehweg, den neuen Kanal und die Schleusenmeisterwohnungen ist berücksichtigt und die Kostenpunkte sind summiert worden.

1. Die Erdarbeiten belaufen sich auf..	389.700 s	Lübisch
2. Die Baumaterialien, Zimmer- und Maurer - Arbeiten	1.735.500 s	Lübisch
3. Entschädigungen	114.800 s	Lübisch
4. Aufsichtskosten	<u>40.000 s</u>	<u>Lübisch</u>

Die Kosten betragen 2.280.000 \$ Lübisch. Es gibt aber Möglichkeiten, Geld zu sparen.

In Lübeck war man mit den Ergebnissen des Gutachtens einverstanden. Im Spätherbst 1822 teilte man dies Kopenhagen mit und bot an, den Plan auf Kosten der Stadt umzusetzen. Auch wollte man die Lübeck ausschließlich zustehende Benutzung der Stecknitzfahrt für Kaufmannsgüter aufgeben, wenn das Schifferamt in Lauenburg dem Zwangs-Umladungsrecht für die aus der Stecknitz auf der Elbe abwärts zu verfahrenen Güter entsagen würde. Man wartet auf eine Antwort aus Kopenhagen. Die Stadt Lübeck hat den Graben, der 1803 geplant wurde, auf eigene Kosten vertieft. Auch wurde die Stecknitzfahrt noch einmal neu vermessen. Dadurch konnte bestätigt werden, dass die Angaben von Hogrewe richtig sind.

Die Beschreibung der Stecknitzfahrt ist sehr ausführlich. Wenn man noch mehr Informationen über den Kanal haben möchte, kann man sich die Topographie von H. L. Behrens anschauen. Darin sind drei Pläne und Profile enthalten. Sie wurden in Steindruck in Hamburg gedruckt und 1818 veröffentlicht. Die Karten von Behrens sind sehr detailliert und ergänzen die Informationen über den Kanal gut. Außerdem habe ich Notizen über die Stecknitzfahrt von dem Hamburger Deichinspektor Heidemann aus dem Jahr 1807. Diese Notizen waren eigentlich für dieses Buch gedacht, sind jetzt aber größtenteils überflüssig, da es schon viele Akten und eine Topographie gibt. Trotzdem sind sie interessant und belehrend, weshalb ich einiges daraus mitteilen will.

Heidemann hat über die Trave, Wakenitz, Stecknitz, die Flussfahrt der Trave und deren Ausmündung in die Ostsee sowie über die Reede, wo die größeren Seeschiffe beladen und geleichtert werden, geschrieben. Außerdem hat er über die schiffbare Gemeinschaft zwischen der Trave, Beste und Alster berichtet.

Die Stecknitz sollte verbessert werden. Dabei dachte man anfangs daran, die Wakenitz zu nutzen, um den Ratzeburger und den Möllner See zu verbinden. Der englische Minister Matthias hat sich für die Stecknitz eingesetzt. In einem Schreiben vom 20. Juni 1775 an den Herrn Grafen Suffolk, damaliger erster Staatssekretär von König Georg III. von England, erklärt er, warum die Stecknitzfahrt verbessert werden muss. Er betont die Bedeutung für die Hansestädte Hamburg und Lübeck sowie für die hannoverschen Lande. In diesem Schreiben empfiehlt er, die Stecknitz mit der Wake-

nitz zu verbinden, indem man den Möllner und Ratzeburger See nutzt. Er erwähnt, dass die Kosten dafür auf 60.000 Mark geschätzt werden.

In einem zweiten Schreiben vom 4. August desselben Jahres sagt der Herr Minister, dass man hier nicht so geschickt und erfahren sei, um ein so großes Projekt zu leiten. Er bittet darum, einen erfahrenen Mann aus England zu holen, um die Leitung zu übernehmen.

Auch der verstorbene Professor Büsch weist im zweiten Band seiner Übersicht zum Wasserbau auf die Verbindung des Möllner und Ratzeburger Sees hin. In den Paragraphen 26 und 27 sagt er am Ende, dass die Natur dem Kanal von dem Möllner See an einen leichteren Weg angewiesen hat, als der entworfene ist. Der Ratzeburger See ist nur eine Meile vom Möllner See entfernt und selbst drei Meilen lang.

Aus ihm fließt die Wakenitz eine Meile lang nach Lübeck und treibt dort Mühlen und eine Wasserkunst an. Ihr Fall in die Trave ist 18 Fuß tief. Der Fall vom Möllner See bis zur Trave ist 40 Fuß. Wenn der Wasserspiegel des Ratzeburger Sees und der Wakenitz bei Lübeck gleich ist, liegt der Möllner See 22 Fuß höher als der Ratzeburger. Zwischen den Seen liegt eine Ebene. Durch diese könnte man einen Kanal bauen, um die Seen zu verbinden. Dafür wären wahrscheinlich nur drei Schleusen nötig. Ich schreibe dies, sagt er. Büsch schreibt, dass dies nur ein Hinweis für die künftige Generation ist, die vielleicht die Vollendung dieses wichtigen Werks erleben wird. Ich glaube nicht, dass die jetzige Generation sie erleben wird. Ich habe mehr als zehn Jahre gebraucht, um das Projekt voranzutreiben.

Ich besitze einige Briefe von Herrn Matthias auf Englisch. Darin erklärt er seine Gründe. Ich werde sie hier übersetzt und abgekürzt nennen. 1) Wenn das Holz leichter abtransportiert werden kann, ist es mehr wert. 2) Man spart 4.500 Lasten Güter, die jährlich von Hamburg nach Lübeck und zurück gehen. Jede Last kostet 8-9 Rthlr. Eine Wasserfahrt würde diesen Umsatz drei- bis vierfach vermehren. Wenn man 15.000 Lasten jährliche Passage durch den vervollkommeneten Stecknitzkanal und 1 Rthlr. Kanalgebühren nimmt, so würde dies die Einnahmen des Kurfürstentums Hannover um 15.000 Rthle. vermehren. 3) Hannoversche Untertanen nehmen an diesem Handel teil. Es geht um die Städte Lauenburg, Mölln und Ratzeburg. Herr M. will den Kanal von Mölln über Ratzeburg in die Wakenitz verlegen. Dort sind die Lebenshaltungskosten niedriger als in Hamburg und Lübeck. Wenn die Passage durch den Sund unterbrochen wird, würde der englische Handel nach der Elbe durch den Kanal in die Ostsee nicht unterbrochen werden. Selbst einige Kriegsartikel wie Holz, Eisen und Hanf könnte England auf diesem Wege aus der Ostsee über Lübeck und Hamburg erhalten. 5) Die Kosten für den Bau des Kanals würden im Land bleiben. Es gibt genug Holz für die Schleusen. Zimmerleute und Schiffbaumeister hätten immer Arbeit. 6) In Zeiten von Teuerung und Getreidemangel wäre der Kanal eine große Hilfe für das Kurfürstentum.

Die Ostsee ist das Kornmagazin für Holland, Lübeck und Hamburg. Durch die erleichterte Zufuhr kann sie den Hannoverern helfen. Es gibt immer genug Korn und Brot. Hr. M. sagt in den Briefen nichts über die Größe und Beschaffenheit des Kanals. Nur, dass große Schiffe ihn befahren können, die viel Ladung und auch voluminöse Artikel wie Korn, Flachs usw. transportieren können. Der neue Kanal soll von Mölln aus zum Ratzeburger See führen. Auf der anderen Seite soll die Stecknitz oder die Delvenau (auf der hannoverschen Seite) elbwärts vertieft und erweitert werden. So gibt es genug Wasser für die Schiffe. Die Kosten betragen 60.000 \$.St. Herr Heidemann beschreibt nun die Verbindung, den Fall und die Schleusen der Stecknitz. Er zählt 8 Schleusen auf der Trave-Seite und 9 auf der Elb-Seite. Dann fährt er fort:

**Schleusenbau auf der Stecknitz.** In seiner Anleitung zum Bau von schiffbaren Kanälen beschreibt Herr Oberst Hogreve im 10. Abschnitt eine Dückerschleuse, die er 1789 gebaut hat. Inzwischen wurden schon mehrere Schleusen neu gebaut, zum Beispiel die Büchner-Schleuse, die Berkentiner Schleuse. Dabei hat man sich nicht mehr ganz an die beschriebene Bauart gehalten. Die Büchner-Schleuse wurde 1807 neu gebaut, diesmal aus Holz. Die Büchner-Schleuse ist 40 Fuß lang und 18 Fuß breit. Diese Schleuse ist ähnlich wie die anderen hölzernen Schleusen auf der oberen und unteren Stecknitz gebaut. Ich erkläre euch jetzt, wie sie aufgebaut ist. Die Wände A und C, wo die Türen sind, sind weiter weg vom Einlass. Die Seitenwände AD und BD gehen rechtwinklig ab und sind 14 Fuß lang. Das Fundament besteht aus Spundwänden mit einem Rost aus Quer- und Längsbalken



und einem doppelten Boden. Die aufgeständerten Wände AD, CD dienen nur zur Verankerung. Oben sind sie mit ein paar Fuß Erde bedeckt. Die Schleusenwände haben gewöhnliche Kreuzanker. Die Türen schlagen unten gegen die Grundschwelle und oben gegen einen Drehbalken. Dieser ist gleichzeitig die Brücke über die Schleuse. Dieser Drehbalken wird bei jeder Durchschleusung geöffnet. Er steht mit den Türen nicht in Verbindung. Die Türen haben drei Fächer Stechschütten. Dadurch hat die Schleusenöffnung sieben Fächer Stechschütten. Die Türen der neuen Büchner-Schleuse unterscheiden sich von den übrigen Stecknitz-Schleusen. Ihre Schlagpfosten berühren sich und haben daher nur sechs Fächer.

Die Türen sind breiter und schwerer zu öffnen. Die Schleusentüren werden mit einer Erdwinde geöffnet, nachdem die Schütten herausgenommen sind. Nach vorne laufen ein paar Flügel schräg gegen das Ufer. Die Schleuse hat weder Vor- noch Hinterwand. Es sieht so aus, als glaube man, den Fall auf den Grund genugsam zu vermindern und der Schleuse und den Ufern unschädlich zu machen, indem man dem Wasser Raum gibt und die Schleusen-Kölke breit genug anlegt. Neue Schleusen werden gewöhnlich auf andere bequeme Stellen gebaut, sodass die Schifffahrt nicht behindert wird.

**Bau am Ufer.** Die Stecknitz hat nur unterhalb der Schleusen Uferbefestigungen. Die Ufer bei der Büchner-Schleuse sind mit Buschlagen und Zäunen befestigt. Der alte Schleusenkanal ist durch einen Erdwall begrenzt, der nach der Stauseite eine Buschvorlage hat. Die Ufer der alten Schleusen sind durch hölzerne Bollwerke befestigt. Diese sind aber sehr kostbar und werden deshalb durch Faschinenbau ersetzt. Um die Buschlagen zu erhalten, wirft man Schlamm und Modder in die Buschwand. Das funktioniert bei einem ruhigen Kanalwasser. Zwischen der Dücker- und der Palmschleuse gibt es kleine Uferdeiche von ein paar Fuß Höhe. Zwischen den meisten Schleusen gibt es niedrige Uferstellen, die durch Ufererhöhungen ausgeglichen sind.

Jeder neue Schleusenbau und jede neue Uferrichtung muss mit den Grundbesitzern abgesprochen werden. Das ist oft schwierig und führt oft zu übertriebenen Entschädigungssummen.

**Unterhaltung.** Der Kanal mit seinen Ufern, Schleusen, Bollwerken usw. wird von Lauenburg bis Mölln von der Hannoverschen Landes-Regierung und der Stadt Lübeck gemeinsam gebaut und erhalten. Bei der Erhaltung hat man sich geeinigt, dass das rechte und das linke Ufer von unterschiedlichen Seiten übernommen werden. Von Mölln bis Lübeck baut und erhält Lübeck den Kanal mit fünf Stauschleusen allein. Die Wege und Brücken über die Stecknitz werden von mehreren Interessenten gebaut und erhalten.

Es gab Stecknitzbrücken. Außer den Fußbrücken gibt es von Lübeck aus noch eine Fähre in Genin, wo man mit Pferd und Wagen zur Judenstadt Meußlingen übersetzen kann. Weiter gibt es feste Fahrbrücken in Krumforth und Krumeß über die Stecknitz. Außerdem gibt es noch zwei Zugbrücken in Berkentin, wobei eine davon eine Fußbrücke ist. Diese drei Brücken liegen nahe beieinander und könnten zu einer Brücke verbunden werden.

d) die steinerne Bogenbrücke in Mölln,

e) die massive Bogenbrücke in Büchen,

f) die unterste Zugbrücke bei der massiven Palmschleuse.

**Zuflüsse der Stecknitz.** Der Möllner See erhält einen Zufluss vom Mühlenbach aus dem Drüsener See. Dieser Zufluss ist für die Fahrt auf der Stecknitz sehr nützlich. Außerdem gibt es noch andere Bäche und Quellen, die in die Stecknitz fließen. Das ist zwischen der Siebeneicher- und Büchner-Schleuse der Fall. Einige Zuflüsse führen Sand mit sich. Die schlimmsten Sandstellen der Delvenau sind bei Götten zwischen der Zienburger und Seeburger Schleuse sowie bei der Niebuhr- und der Siebeneichner Schleuse. Wenn nach vielem Regen viel Wasser kommt, werden die obersten Bretter nach oben gezogen, damit das Wasser nicht überläuft. Wenn es wenig Wasser gibt, müssen die Schleusenmeister die Schleusen gut schließen, damit während der Stauung kein Wasser verloren geht. Im Winter und während der Eiszeit sind alle Schleusen auf der Stecknitz und Delvenau offen, damit das Wasser abfließen kann. Die Überschwemmungen treffen die Wiesen zwischen Krumeß und Lübeck. Nach der Palmschleuse kommt die Elbe. Da stehen ein paar Eisbrecher, um die Schleuse zu schützen.

**Stecknitz-Reinigung** Auch wenn der Winter viel Sand und Schlamm von den Mühlen und Bächen in den Fluss bringt, gibt es trotzdem immer wieder Untiefen und Wasserpflanzen. Die Stecknitz wird jedes Jahr gereinigt. Die Untiefen werden ausgebaggert. Das Schilf und das Kraut werden mit einer Krautharke entfernt.

Vergleiche zur Stecknitz Die Stecknitz wird von Lübischen und Lauenburgischen Schiffern befahren. Das hat verschiedene Gründe. Lübeck darf den Kanal bis Lauenburg nutzen, Lauenburg hingegen darf nur auf der Elbe und auf dem Kanal bis Mölln fahren. Von Mölln bis Lübeck ist Lauenburg ausgeschlossen. So kleinliches und privates Schifferinteresse ist gegen das allgemeine Interesse des Verkehrs und gegen den Zweck des Werks. Deshalb sollte bei einer verbesserten Stecknitzfahrt darauf geachtet werden, dass die Schifffahrt frei und ungehindert ist.

**Stecknitz-Schiffe.** Die Schiffe sind 64 Fuß lang, 14 Fuß breit und gehen 2 ½ Fuß tief. Sie sind oben offen und haben Mast und Segel. Die Schiffer können die Segel mit einem Tau lichten und lösen. Es gibt etwa 40 Kähne, die auf der Stecknitz fahren. Die Schiffer aus Lübeck, die die Rechte für die Stecknitzfahrt haben, bilden eine eigene Gilde. Im Sommer leben sie mit ihren Familien auf dem Wasser.

**Durchschleusung der Schiffe.** Schiffe werden durchgeschleust. Bei der Schifffahrt ist zu beachten, dass die unteren Schleusen geschlossen sein müssen, wenn auf dem Oberen Stau Schiffe zum Durchschleusen liegen. Die hinausgehenden Schiffe müssen warten, bis die Schiffe im Oberen Stau mit vollem Wasser anlangen. Wenn die Schleuse geöffnet wird, werden die Schiffe in die Stehpfähle gelegt, die längs der Schleusenufer stehen. So werden sie vor der Strömung geschützt. Die oberen Schiffe können ohne Gefahr passieren, wenn der Schleusenfall halbiert ist. Die unteren Schiffe werden durch den Schleusen-Stau gezogen, nachdem die oberen passiert sind.

Die Stecknitzfahrt ist beschwerlich, weil die Schiffe auf dem Grund sitzen oder nicht weiterkommen, weil sie zu wenig Wasser haben.

**Verordnungen für die Stecknitzfahrt.** Die hannoversche Landesregierung hat festgelegt, dass die Schiffe auf der Stecknitz nicht mehr als 6 Lasten laden dürfen. In den wiederholten gedruckten Befehlen sieht man, dass das nicht eingehalten wird. Ein Stecknitzschiff kann zehn Lasten tragen. In den gedruckten Verordnungen steht auch, dass man die Ufer der Stecknitz nicht betreten und die Pflanzen dort nicht abpflücken darf.

Es gibt keine Vorschriften oder Maßeinheiten für die Schleusen, nach denen Schleusenmeister und Schiffer sich richten müssten. Ob und wie viel Wasser nachgeschickt wird, liegt im Ermessen der Schleusenmeister und Schiffer. Die sogenannten Zapfeltage sind ähnlich. An diesen Tagen werden die Schleusen geöffnet. In der Regel passiert das dreimal pro Woche:

Bei der Berkentiner Schleuse: Dienstags, Donnerstags, Sonnabends.

Bei der Nieder - oder Donnerschleuse: Montags, Mittwochs, Freitags.

Bei der Ober-Schleuse: Dienstags, Donnerstags, Sonnabends,

Bei der Hahnenburger Schleuse: Montags, Mittwochs, Freitags.

Bei der Zienburger Schleuse: Montags, Mittwochs, Freitags.

Bei der Seeburger Schleuse: Dienstags, Donnerstags, Sonnabends.

Bei der Büchner Schleuse: Montags, Mittwochs, Freitags

Diese Tage sind Ausnahmen, weil sie bei Wassermangel gelten. Schleusenmeister und Schiffer regulieren sie. Wenn Schiffer sich nicht an die Regeln halten und die Schuten ohne Erlaubnis aufziehen, müssen die Schleusenmeister das dem Zoll in Lauenburg melden. Die Schiffer müssen dann eine hohe Geldstrafe zahlen.

Es ist leicht zu erachten, dass bei einer so komplizierten unvollkommenen Fahrt und so verschiedenem Interesse es an wechselseitigen Beschwerden und Beschuldigungen nicht fehlen werde.

Gang der Stecknitzfahrt. Nach diesen Vorkenntnissen von der Stecknitz wollen wir, um einen deutlichen Begriff von dem Gang der Fahrt selbst zu erhalten, in der Vorstellung eine Schiffskarawane von Lübeck bis Lauenburg, begleiten.

Von Lübeck fahren in der Woche zwei oder dreimal solche Schiffs-Gesellschaften ab, die aus 4, 8 und mehreren Schiffen bestehen, welche mit allerlei Holz, Steins gut, Eisen, Teer und andere dergleichen Artikel, die in offenen Fahrzeugen nicht verderben, beladen sind.

Eine solche Schiffsgesellschaft soll z.B. des Dienstags Morgens von Lübeck abfahren; die Schiffe werden auf dem Spiegel der Stecknitz heraufgezogen und kommen des Abends bei der Brücke zu Krumeß an, wo selbst die Schiffer übernachten, und auf Wasser von Berkentin warten. Am Mittwoch Morgen setzen sie ihre Reise mit dem Berkertiner Wasser fort, erreichen Berkentin und bewegen sich am Abend auf diesen Schleusenstau, hier übernachten die Schiffer und halten am Donnerstag Rasttag. Am Freitag setzen sie ihre Reise mit dem Wasser von der Donnerschleuse fort, passieren die kleine Stauschleuse und bewegen sich am Abend vermittelst dieser auf den großen Stau. Bis zur Donnerschleuse werden die Schisse heraufgezogen,- es ist weicher Wiesengrund an der Stecknitz - man hält zu 4 gedoppelten Schiffen 8 Mann an der Zuglinie. Diese Zieher wohnen in den angrenzenden Dörfern, gehören zu der Stecknitz-Gilde und beobachten unter sich ihre Gerechtsame und Interessen.

Die Schiffer bleiben bis Samstag oder Sonntag auf der Donnerschleuse. Dann fahren sie mit dem Wasser der Oberschleuse weiter. Sie erreichen diese aber erst am Montag oder Dienstag. Dann können sie sich erst am Mittwoch oder Donnerstag auf den Stau fahren. Am Mittwoch oder Donnerstag setzen sie ihre Reise fort. Am Donnerstagabend kommen sie dann vor der Kehlschleuse zu Hahnenburg an.

Der Zustand des Möllner Sees ist dabei sehr wichtig. Die Schiffer müssen wissen, ob viel oder wenig Wasser im See ist. Der Möllner See bekommt sein Wasser aus dem Drüsener See und dem Obern Stecknitzkanal. So viel Wasser fließt durch die Hahnenburger Durchschleusung. Deshalb ist es für die Schifffahrt auf der unteren Stecknitz wichtig, dass der Möllner See in nassen Jahreszeiten genug Wasser hat.

Die Stauschleuse Nr. 9 am Kanal ist auch nicht gut für die Schifffahrt. Der Kanal füllt sich durch den Breitenfelder Bach, den Hornbecker Bach und Quellen. Das dauert zwischen drei und fünf Tagen. Von der Ankunft des Schiffs an der Kehlschleuse am nördlichen Ende des oberen Kanals bis zur Abfahrt von der Stauschleuse am südlichen Ende dieser oberen Kanalstrecke vergehen acht Tage. Eine Fangschleuse ist deshalb besser als eine Stauschleuse. So hat man immer genug Wasser. Der Schleusenmeister muss darauf achten, dass die Schifffahrt nach Hahnenburg nicht beeinträchtigt wird.

Wir wollen zu unserer Reisegesellschaft zurückkehren, die wir vor der Kehlschleuse gelassen haben. Am Freitag oder Sonnabend werden die Schiffe durch die Hahnenburger Schleuse auf den Kanal gezogen. Auf dem Kanal fahren sie mit Mast und Segel oder Schubstaken weiter zur Stauschleuse. Dort müssen sie bleiben, bis der Wasserstand des Zienburger Schleusenkanals es erlaubt. Das kann bis Dienstag dauern.

Am Mittwoch, 14 Tage nach der Abfuhr von Lübeck, sollen die Schiffer von der Kanal-Stauschleuse abfahren. Sie passieren dann die Zienburger Schleuse und bleiben am Abend auf dem Seeburger Schleusenstau liegen.

Am Donnerstag fahren sie weiter nach Büchen.

In Büchen müssen die Schiffe warten, bis das Wasser wieder abgelaufen ist. Dann können sie weiterfahren.

Am Montagmorgen fahren die Schiffer mit vollem Wasser durch die Niebuhr- und Dücker-Schleuse bis zur Palmschleuse. Dort bleiben sie auf dem Stau liegen und gehen am Dienstag durch die Palmschleuse und die Frauenweider Schleuse in die Elbe. Sie anlanden dann beim Kaufhaus in Lauenburg. Die Reise dauert drei Wochen. Die Rückfahrt von Lauenburg nach Lübeck ist genauso langweilig wie die Hinfahrt.

**Die Stecknitz hat eine Erhaltungs- und eine Verbesserungsdirektion.** Die Erhaltungsdirektion hat Hannoversche Seite der Herr Oberdeichgraf Kehrer zu Harburg. Er muss die Stecknitzfahrt so erhalten, dass möglichst wenig Kosten entstehen. Die Direktion der Verbesserung hat der Herr Oberst Hogrewe zu Hannover Professor Büsch erzählt, dass er im Jahr 1782 die genauesten und saubersten Risse mit einem Anschlag von 320.000 Rthlr. vollendet gesehen hat. Oberst Hogrewe hat die Stecknitz und Delvenau verlassen. Neben diesen Flüssen sollte ein neuer Kanal gebaut werden. Dieser Kanal sollte nach der vollkommenen Kunst unserer Zeit gebaut werden. Die Fangschleusen sollten eine schickliche Länge und Breite für Schiffe bekommen, die 20 Last tragen können.

*Auch wenn in den Jahren von 1775 bis 1782 viel für die Verbesserung der Stecknitz getan wurde, passierte nichts. Büsch war darüber sehr verärgert. Hogrewe hat dann 1802/1803 mit der Verbesserung der Stecknitz begonnen.*

**Die Stecknitz-Verbesserung** *Die Verbesserung ist an dem Kanal oder Delvenauer Graben vorgenommen worden. Der Kanal ist jetzt 50 Fuß breit. Es gibt einen Zierpfad und feste Ufer.*

*Die Hahnenburger Schleusen befinden sich auf etwa zwei Dritteln des Weges nach der Stauschleuse Nr. 9. Unter dem Ziehpfad sind kleine Rinnen mit Busch und Steingrand angebracht. So können die Bergquellen dem Kanal unschädlich zugeführt werden. Das Kanalufer ist nur mit einem Zaun befestigt, weil das ausreichend ist.*

*Die durchschnittenen Sandhügel könnten noch Sandwehen verursachen, weil sie steil und abschüssig sind. Man könnte vermuten, dass die Anwendung der Modererde aus dem Kanal noch etwas besser bearbeitet werden müsste. Außerdem wurde eine Fangschleuse bei der Stauschleuse Nr. 9 gebaut. Bis jetzt ist sie aber noch nicht fertig. Die Baumaterialien sind auf dem Bauplatz vorrätig und man sieht, dass am Fundament der Schleuse gearbeitet wird. Es sieht so aus, als würde eine gewöhnliche Kanalschleuse mit Fallmauer für die Passage eines Schiffes eingerichtet werden. Diese Verbesserung wurde leider nicht fertiggestellt. Die Stecknitzfahrt ist so wenig brauchbar, dass sie die Kosten nicht trägt. Wenn die Verbesserung so schlechten Fortgang hat, liegt das Problem wohl in der kameralistischen Behandlung.*

**Schlussbemerkung.** *Ich glaube, dass es davon abhängt, wo man welche Kanäle braucht, und wie viel Kraft das Land hat.*

*Was die Stecknitz betrifft, so ist die Fahrt bereits unvollkommen. Es geht nur noch darum, sie zu verbessern. Größere Schiffe, kürzere Fahrten und mehr Wasser sind das Ziel. Das ist hier möglich, weil das Gebiet dafür geeignet ist.*

*Die Stecknitz verbindet zwei große Handelsstädte und zwei schiffbare Flüsse, die in zwei verschiedene Meere fließen.*

*In der Berliner Monatsschrift vom April 1788 und in den Annalen der Braunschweig-Lüneburgischen Churlande vom Jahr 1789 im ersten Stück stehen die staatswirtschaftlichen Ausmaße der Stecknitz. Danach ist klar, dass sich die verbesserte Stecknitzfahrt sehr gut lohnt. Unter diesen Umständen sollte man meinen, dass sich die Kosten durch Aktien decken lassen. Dann wäre das Projekt eine Wohltat für das Land.*

---