Die Einmündung
des
Elbe-Trave-Kanals
und der
Kanalhafen bei Lübeck.

Erläuterungen zu dem Plane
die Lage des Kanalhafens bei Lübeck
zu den vorhandenen
Wasser- und Eisenbahnwegen
betreffend.

Durch den Plan wird eine genaue Übersicht über Kanalhafens im Bett der Innen-Wakenitz und die Einmündung des Kanalhafens in die Seehäfen gegeben. Die jetzige Lage der Gewässer, der Eisenbahnen, der Wege und Ländereien, welche von dem Kanal berührt werden, sind mit in den Plan aufgenommen und die jetzigen Wasserflächen in schwacher Querschraffur eingetragen. Die durch den Bau des Kanals neu gewonnenen Wege sind in braunem Ton wiedergegeben, die neuen Wasserflächen mit einem blauen und die bebauten Häuserflächen der Stadt mit einem rötlichen Ton belegt.

Es sei kurz vorausgeschickt, dass der Elbe-Trave-Kanal bei Lauenburg die Elbe verlässt, zunächst eine kurze Strecke der Delvenau folgt und seinen Lauf am westlichen Talrande bei Büchen nimmt. Dann folgt er in begradigtem Zustande der Richtung des alten Stecknitzkanals, der als der älteste Kanal Deutschlands im Jahre 1898 die 500jährige Jubelfeier seines Bestandes und Betriebes erreicht. Der Kanal erhält sieben Schleusen:

1. die Lauenburger Schleuse, 2. die Wizeezer Schleuse, 3. die Donnerschleuse,
4. die Behlendorfer Schleuse, 5. die Berkentiner Schleuse, / 6. die Krummesser Schleuse, ;
7. die Büssauer Schleuse,

sowie 30 Brücken:

1. die Hafenbrücke in Lauenburg, 2. die Fahrbrücke im Horster Damm, 3. die Fahrbrücke zwischen Lanze und Buchhorst, 4. die Fahrbrücke zwischen Basedow und Lanze, 5. die Eisenbahnbrücke bei Dalldorf 6. die Feldwegbrücke bei Dalldorf, 7. die Eisenbahnbrücke bei Büchen, 8. die Fahrbrücke bei Büchen, 9. die Fahrbrücke über die Wizeezer Schleuse, 10. die Fahrbrücke zwischen Göttin und Güster, 11. die Eisenbahnbrücke bei Grambeck, 12. die Chausseebrücke Mölln-Schwarzenbeck, 13. die Fahrbrücke über die Donnerschleuse, 14. die Straßenbrücke zwischen Anker und Kühsen, 15. die Kirchsteigbrücke bei Berkenthin, 16. die Fahrbrücke über die Berkenthiner Schleuse, 17. die Eisenbahnbrücke bei Berkenthin, 18. die Straßenbrücke bei Krummesse, 19. die Straßenbrücke bei Cronsforde, 20. die Fußgängerbrücke über die Büssauer Schleuse, 21. die Eisenbahnbrücke bei Genin, 22. die Straßenbrücke bei Genin.

Nach dem Passiren der letzten Schleuse bei Büssau durchschneidet der Kanal in Wasserstandhöhe der Trave, also als offener Fluss, den Eisenbahndamm vor Lübeck, der Lachswehr gegenüber. Hier wird die Mehrgleisige Eisenbahnbrücke bei der Schwellentränke gebaut, dann durchzieht der Kanal die dort gelegenen Wiesen, um bald darauf unterhalb der Sophienstraße nahe der Wipperbrücke in den toten Arm der Obertrave einzutreten. Hier fällt ein Stück der Bastion Pulverturm (Navigationsschule) und alsbald wird die Mühlentorstraße durchschnitten, wo selbst die Torstraßenbrücke am Mühlentor als prächtiger Bau entsteht. In den toten Arm des Krähenteichs eintretend macht der Bau des Kanals eine Durchdämmung des Krähenteiches, gewissermaßen in zwei Hälften, erforderlich. Der Krähenteich wird seinen Zulauf durch einen zwischen der Blankstraße und der Dorotheenstraße gelegenen Zulaufkanal, über den die Fahrbrücke in der Hürxtertor-Allee erbaut wird, und ein von diesem Zulaufkanal durch ein unter dem Kanal hindurchgeleitetes Dükerrohr erhalten (auf dem Plan durch punktierte Linien angedeutet).

Nach Durchschneidung des Hüxterdammes, durch welche das Grundstück Nr. 16 (bisheriger Eigner: Landrichter Dr. Sommer) beseitigt und wo selbst 26. die Torstraßenbrücke im Hüxterdamm

erbaut wird, tritt der Kanal in den eigentlichen Kanalhafen, die jetzige Innen-Wakenitz ein, welche von ihrer jetzigen Höhe + 3,56 m NN. (Normal Null)* auf das Niveau des Travewasserspiegels — 0,15m NN. abgesenkt wird. ; * Durch Berechnung festgestellter Punkt der Erdoberfläche.
Beim Burgtor wird gleich hinterm Tivoli ein Durchstich nah dem Seehafen durch die Israelsdorfer Allee angelegt und hier die Thorstraßenbrücke beim Burgtor, ebenfalls als hübsch verzierter Bau, sowie die Straßenbrücke (Hubbrücke) die Eisenbahnbrücke (Hubbrücke) und die aufgetreppte Fußgänger- Hochbrücke Hafenstraße erbaut.

Der Kanalhafen erhält 100 m Breite im Wasserspiegel, zweifache Uferböschungen und 3,5 m Tiefe unter dem gewöhnlichen Travewasserstand. Die Wassertiefe soll später mit der Vergrößerung der Kanaltiefe von 2,0 m auf 2,5 m um ein gleiches Maß, also auf 4 m erhöht werden. Die Höhe des Hafenufers an der Böschungsoberkante ist auf - 2,2 m NN., die Höhe der stadtseitigen Hafenstraße auf - 3,0 m NN. und die Höhe der vor stadtseitigen Hafenstraße auf - 3,14 m NN. festgesetzt.

Von der Uferlinie im Wasserspiegel bis einschließlich Hafenstraße wird, wie in seinem Bericht über den „Kanalhafen bei Lübeck“ Wasserbaudirektor Rehder ausführt, am Hafenkanal stadtseitig eine Terrain breite von 65 m, vor stadtseitig eine solche von 78 m als Hafenufer ausgelegt. Zur Vergleichung diene die Angabe, dass die Höhenlage der Straßen an der Trave jetzt nur - 1,2 m bis - 2,2 m NN. beträgt und laut Gesetz vom 13. Juli 1887 bei Neubauten exakt eine Fußbodenhöhe von mindestens - 7,80 m am Pegel oder + 2,30 m NN. innegehalten werden soll, sowie ferner, dass durch Rats- und Bürgerbeschluss vom 21. Juli 1890 für die mit Kaianlagen auszubauende Wallhalbinsel von Kaiufer zu Kaiufer eine Gesamtbreite von 102,50 m in Aussicht genommen ist. Die neuen Hafenufer werden vorläufig als gewöhnliche Erdböschungen ausgebildet und in der Wasserlinie mit einer leichten Bohleneinfassung gegen Wellenschlag geschützt. Wenn später eine allmähliche Benutzung des Uferlagerterrains Platz greift und eventuell auf der Uferkante ein Bahngleis herzustellen ist, wird eine Uferbefestigung mittelst eines Bohlwerkes etwa in gleicher Anordnung wie an den Vorwerker Wiesen zur Ausführung zu bringen sein. Die nutzbare Uferbreite stellt sich nach Abzug der Uferböschungen und der Straßenbreiten stadtseitig auf 49,5 m, vorstadtseitig auf 50,5 m.

Die stadtseitige Hafenstraße erhält eine Fahrbahn von 8 m und einen Fußweg von 3 m Breite. Die Fahrbahn wird mit Kopfsteinen dritter Sorte und vorläufig nur in 6 m, unter der Brücke in 8 1 Breite gepflastert, der Fußweg soll mit einem 1,5 m breiten Klinkerpfade belegt, im Übrigen bekiest werden. Beabsichtigt wird ferner, zur Seite der 8 m breiten Fahrbahn eine Baumreihe zu pflanzen. Der Anschluss an den Hüxterdamm erfolgt von der Fleischhauerstraße aus in einer Steigung von 1 : 40, der Übergang in die auf ca. + 2,4 m NN. liegende Straßenstrecke unter der neuen Burgtorstraße wird durch ein Gefälle von 1 : 70 vermittelt. Der Stadtverkehr von und nah dem neuen stadtseitigen Hafenterrain erfordert naturgemäß die Verbindung der Querstraßen der Stadt mit der neuen Hafenstraße. Es muss deshalb die Fleischhauerstraße um 77 m, die Hundestraße um 29 m, die Glockengießerstraße um 67 m, der weite Lohberg um 77 m und die kleine Gröpelgrube um 50 m verlängert werden. Die Richtungslinie der Straße „Weiter Lohberg“ wird etwas verschoben, um das an: grenzende Bauterrain vorteilhafter zu gestalten. Die übrigen Straßenverbindungen werden in der vorhandenen Richtung angelegt. Das Straßengefälle nah der Hafenstraße hin stellt sich bei der Fleischhauerstraße auf 1 : 28, bei der Hundestraße auf etwa 1: 17, hier unter der Voraussetzung, dass der Kreuzungspunkt der Hundestraße mit der Straße „An der Wakenitzmauer“ um 42 cm tiefer gelegt wird, bei der Glockengießerstraße auf 1:25, bei dem weiten Lohberg auf 1:30 und bei der kleinen Gröpelgrube auf 1 : 21.
Sämtliche Straßenverlängerungen werden in der gesetzlichen Breite von 12m mit 8 m breiter Fahrbahn und je 2 m breiten Trottoir ausgebaut. Für die Fahrbahnen ist Kopfsteinpflaster dritter Sorte, für die Fußwege Klinkerbelag veranschlagt. Die Sielentwässerung wird ohne Weiteres durch die Verlängerung der Querstraßensiele bis zum Kanalhafen gewonnen. Der Anschluss der Johannisstraße und der großen Gröpelgrube ist außer Acht geblieben, weil diese Straßen zur Zeit keine Verbindung mit der Wakenitz haben.

Die vorstadtseitige Hafenstraße, (Falkenwiese ec.,) welcher in dem Bebauungsplan die Eigenschaft einer Ringstraße zugewiesen ist, wird in 23 m Breite ausgelegt, aber vorläufig nur mit einer 6 m

breiten, inmitten der Straße anzulegenden, aus Kopfsteinen dritter Sorte herzustellenden Fahrbahn und auf der Ostseite mit einem 7 m breiten Kieswege und daran anschließend bis zur Straßengrenze mit einem 1,5 m breiten Klinkerwege ausgerüstet. Die Straße selbst wird mit zwei Baumreihen wie in der Moltkestraße bepflanzt. Das vor den Grundstücken Nr. 28 bis 42 abgeschnittene Stück der Falkenstraße wird dem öffentlichen Verkehr entzogen und den angrenzenden Grundeigentümern im Austausch überwiesen.
Die Pelzerstraße wird mit einem Gefälle von 1:30 in gerader Richtung bis zur Ringstraße verlängert. Die Ringstraße steigt am südlichen Ende zunächst von - 3,14 m bis = 3,50 m NN. in einer Neigung von 1: 400 auf und gewinnt von da ab mit einer Steigung von 1:150 die Höhe der Kreuzungsecke des Hüxterdammes und der Hüxtertor-Allee. Diese Anordnung, welche den Terrainverhältnissen Rechnung trägt, ermöglicht zugleich überall eine Querneigung des Hafengestades von mindestens 1: 20 zwischen der Ringstraße und der eventuell nach der Hüxterdammbrücke hin in der Steigung von 1 : 400 anzulegenden Hafenbahn. Außerdem ist bei eintretendem Bedürfnis von der neuen Hüxterdammbrücke her eine besondere, in 1:30 geneigte gepflasterte Rampen zufahrt zu den Lagerplätzen ins Auge gefasst. Nach Norden hin erhebt sich die Ringstraße vom Anfangspunkte der Wakenitz durchdämmung ab in1: 40 Steigung von + 3,14 m auf - 6,80 m NN.; alsdann bleibt sie auf 44 m Länge über dem zukünftigen Schiffsdurchlass horizontal und gelangt danach mit 1: 100 Ansteigung auf die Höhe - 8,0 m NN. der zum Dampfschiffshafen abzuzweigenden und unter der neuen Burgtorstraße rechtsseitig an der Kanalmündung hin durchzuführenden neuen Verbindungsstraße und von diesem Punkte ab mit 1: 40 Ansteigung endlich auf die Höhe der Straßenkreuzungsstelle der Israelsdorfer Allee mit der Roeckstraße.
Für die eben erwähnte Verbindungsstraße zwischen der Ringstraße und der Hafenstraße ist eine Breite von 10 m, welche sich auf eine Fahrbahn von 6 m und zwei Fußwege von je 2 m Breite verteilt, angenommen. Die Fahrbahn wird mit Mosaiksteinen dritter Sorte gepflastert und der nördliche Fußsteig in 1,5 m Breite mit Klinkern belegt, der südliche Fußsteig bekiest. Die Straße fällt in der Neigung 1:24 von + 8,0 m auf + 2,4 m NN. und und läuft dann annähernd horizontal bis zur Hafenstraße.

Für die Einmündung des Kanalhafens in die Seehäfen kommen folgende Gesichtspunkte zur Geltung.

Der Kanal, welcher im Zusammenlauf aller Seehäfen, also in der günstigsten Weise mit dem Seeverkehr in Verbindung tritt, weil er das lästige Durchfahren des einen Seehafens, um zum andern zu gelangen, gänzlich vermeidet, muss die freie Ein- und Ausfahrt in den Seehafen sowohl flussaufwärts wie flussabwärts ermöglichen.
Weiter ist zur Ausgleichung der Schwierigkeiten, welchen die Kanalfahrt in den Krümmungen begegnet, die für den ganzen Kanalzug von Lübeck bis Lauenburg zu Grunde gelegte Konstruktionsregel, in den Krümmungen die Normalprofile um das Dreifache der Pfeilhöhe des von einer Sehne = 74 m größter Schiffslänge abgeschnittenen Bogenteils zu erweitern, auch hier befolgt. Sodann ist darauf Bedacht genommen, dass beide Lagerufer des Kanalhafens von der Hafenbahn mit Krümmungen von annähernd 180m Krümmungshalbmesser erreicht werden kann. Endlich ist Wert darauf zu legen, dass der Wärter der Hubbrücken in der Hafenstraße, welcher zugleich die Fahrsignale für die Schifffahrt gibt, einen solchen Standpunkt einnimmt, dass er von dem selben aus sowohl den oberen und unteren Seehafen, wie auch den Kanalhafen in ausreichender Ferne übersehen kann.
Sämtliche Brücken über die Kanalmündung werden in voller Durchfahrtsbreite, also ohne Einschränkung der Kanalbreite überführt.
Die geringste Breite der Kanalmündung besteht unweit der Hubbrücken für die Hafenstraße und beträgt selbst hier noch 32,5 m.
Von hier ab erweitert sich die Kanalmündung nach beiden Richtungen hin. Die Fahrkurve zum unteren Seehafen erreicht bequem 520 m, die Fahrkurve zum oberen Seehafen 200 m Krümmungshalbmesser.
Bei 22 m Normalsohlenbreite des Kanals würde also nach der oben über die Erweiterung des Kanalbettes in Krümmungen angegebenen Konstruktionsregel für die Fahrt von und nach dem

unteren Seehäfen eine Sohlenbreite von 22 - 3,96 = 25,96 m, für die Fahrt aufwärts eine Sohlenbreite von 22 - 10,35 = 32,35 m erforderlich sein. Der Entwurf genügt demnach auch noch den allgemeinen Anforderungen für die schwierige Fahrt von und nach dem oberen Seehafen. Erleichtert wird die Ein- und Ausfahrt durch das breite Seehafenbecken vor der Kanalmündung.

Beide Ufer der Kanalmündung erhalten in der ganzen Länge des Durchstichs Ufermauern, welche ähnlich wie Kaimauern die volle Uferhöhe einfassen und bis zur vollen Kanaltiefe hinabreichen. Der Übergang der Ufermauern in die Bohlwerklinien des Seehafens, aufwärts in etwa 10 m, abwärts in etwa 25 m Länge, ist jedoch einstweilen durch Bohlwerksbauten zu bewerkstelligen und kann erst später, wenn die Hafenbohlwerke durch Kaimauern ersetzt werden, in der abgerundeten definitiven Form zur Ausführung gelangen.

Die Brückenanlagen über die Kanalmündung sind ebenfalls mit möglichster Sorgfalt in die ganze Umgebung hineingepasst.

Die neue Burgtorstraßenbrücke überführt die Israelsdorfer Allee in der vorhandenen Richtung. Sie erhält 11 m breite Fahrbahn aus Kopfsteinpflaster erster Sorte und beiderseits 3,5 m breite asphaltierte Fußwege. Ferner beträgt die Brückenlänge zwischen den Widerlagsmauern 83,55 bis 90,05 m, die Stützweite der mittleren über den Kanal liegenden Öffnung 45,15 m und die Stützweite der seitlichen, die Uferstraßen und Bahngleise überspannenden Öffnungen 21,50 bezw. 23,65 m. Die Fahrbahnoberkante ist auf ca. - 11,30 m NN. gelegt. Die Konstruktionsunterkante wird demnach mindestens die Höhe von - 8,43 m NN. erreichen, also 6 m Lichthöhe über Straße und Bahn und rund 8,5 m Lichthöhe über Travespiegel gewähren. Die Überbrückung wird mit 4 Kragträgern ausgeführt, an welche die Fußwege mittelst Konsolen angebaut sind. Konsolen und Geländer erhalten eine dekorative Ausstattung. Das Gemäuer wird aus Beton hergestellt und über der Uferstraßenhöhe in den ebenen Flächen mit besten \lesischen Klinkern und in den Pfeiler vorlagen mit Granit verblendet und ornamental ausgebildet.

Die den Brückenübergang begrenzenden Erdböschungen sind vorstadtseitig durch verhältnismäßig kleine Futtermauern, stadtseitig dagegen mit Rücksicht auf den Schutz der dort befindlichen Gebäude durch kräftige Futtermauern gestützt. Diese durch die örtlichen Verhältnisse vorgeschriebene Ausführungsweise legte den Gedanken nahe, mit der hohen Futtermauer vor dem Ratschen Grundstück (Brauer-Garten) in Anlehnung an den südöstlichen Flügel des Brückengemäuers eine zum Kanalhafen hinabführende 3 m breite Treppenanlage zu verbinden und dadurch die hässliche Böschungsfront vor den hier errichteten neuen Gebäuden etwas gefälliger auszugestalten. Auf der anderen Brückenseite, wo selbst die Umführung der Hafenbahn eine 3 m hohe Futtermauer bedingt, lässt sich das ganze Bild durch Hinzufügung einer oberen ca. 5 m breiten Aussichts- und Umgangsterrasse um das Marstall -gefängnisses von der neuen Burgtorstraßenbrücke bis zur alten Marstalltreppe reizvoll gestalten. An diesem Umgang ist dann in der Nähe der Brücke : zur Verdeckung oder richtiger zur harmonischen Angliederung der gegen die Richtung der Israelsdorfer Allee schiefen Stellung des Burgtorturmes an die neue Umgebung ein aus-gebogener Aussichtsplatz zu errichten. Endlich wird der Garten des Marstallgefängnisses durch eine Mauer gegen die Terrasse eingefriedet werden.

Auch ist bei der Ausarbeitung in Betracht gezogen, wie eventuell eine zweite Durchfahrt durch das Burgtor zu legen sein würde, wenn die Verkehrszunahme in späterer Zeit zur Herstellung einer zweifachen Durchfahrt Veranlassung geben sollte. Auf der Vorstadtseite kann die Zuwegung von dem Brückenende nah den Uferstraßen mittelst geneigter Wege, also ohne Treppenanlagen durchgeführt werden, da hier keine baulichen Hindernisse bestehen. Nach dem vorliegenden Plane werden zwei Fußwege von je 3 m Breite angelegt. Die Fährstraße bleibt erhalten, ist aber im oberen Teile nah dem Brückenübergange hin zu verlegen.

Die Überbrückung der Hafenstraße wird dreiteilig beschafft, denn die Überführung der Hafenbahn muss annähernd in dem vorhandenen Niveau verbleiben, die Straßenbrücke ist möglich hoch zu legen, und der Fußgängerverkehr muss jederzeit die Kanalmündung überschreiten können. Daraus ergibt sich die Anordnung, die Straßenbrücke von der Bahnbrücke zu trennen und für die Fußgänger eine dritte aufgetreppte Brücke, welche bei gesperrter Straßenbrücke zu benutzen ist, zu erbauen.

Die Fahrbahn der Straßenbrücke wird aus Holzpflaster, der Fußweg zu beiden Seiten aus Bohlenbelag gebildet, Die Hafenbahnbrücke wird mit Bohlenbelag abgedeckt. Die Fußwegbrücke erhält einen Belag aus Monierplatten. Während die durch Treppen zugänglich gemachte Fußwegbrücke in solcher Höhe liegt, dass die Kanalkähne auch bei höheren Wasserständen frei passieren können, sind die Straßen- und Bahnbrücke beweglich einzurichten. Zur Ausführung gewählt sind hydraulische Hubbrücken, da sie die einfachste Anordnung gestatten. Zwischen den beiden Brücken wird am südlichen Brückenende der Druckturm und am nördlichen Ende das Maschinen- und Wärterhäuschen erbaut. Im Druckturm werden zwei Akkumulatoren aufgestellt, wovon der eine für die Straßenbrücke, der andere für die Bahnbrücke bestimmt ist. Das Wärterhaus ist zweistöckig angelegt, um in den oberen mit Wendeltreppe zugänglichen Stock den nötigen Schlafraum ec. zu gewinnen. Sämtliche Hochbauten sind im gotischen Style entwickelt und so gehalten, dass sie mit dem durch das Burgtor charakterisierten Gesamtbild in Einklang treten.

Für die Zeit der Bauausführung wird die Israelsdorfer Allee westlich und die Hafenstraße östlich von der Brückenbaustelle verlegt werden.

Über den Bauvorgang der hier in Rede stehenden Bauten hat “Wasserbaudirektor Rehder am 28. Januar d. Jahres. wie folgt berichtet: Die Brückenbauten im Eisenbahndamm bei der Schwellentränke, in der Mühlenthorstraße (Mühlenbrücke), im Hüxterdamm und im Durchstich am Burgtor werden baldigst und im Trockenen beschafft werden. In gleicher Weise wird der Wakenitzdüker hergestellt.

Die Erdarbeiten beginnen mit dem Abgraben des Rosenwalles, des Hundewalles und der Wälle an der Bastion Pulverturm (Navigationsschule) und Schwansort, sowie mit der Herstellung des Durchstichs am Burgtor (bis etwa 0,5 m über Travespiegel).

Die gewonnene Erde wird verwandt :

1. zur Herstellung einer Durchdämmung des Krähenteichs von der Spitze der Bastion Schwansort bis zu den Gärten der Grundstücke Nr. 2 bis 14 am Hüxterdamm;
2. zur Aufschüttung des zukünftigen Straßenplateaus an der Stadtseite vom Brauer-zunftgarten am Burgtore bis in die Nähe der Fleischhauerstraße;
3. zur Herstellung einer Durchdämmung von der Spitze der Falkenwiese bis zum Garten des Grundstückes Nr. 2 an der Roeckstraße ;
4. zur Aufschüttung des zukünftigen Ringstraßenplateaus an der Falkenwiese ;
5. zur Ausfüllung der toten Bucht des Stadtgrabens am St. Annenkirchhof bis zu etwa 3 m Höhe über Travespiegel;
6. zur Ausfüllung der toten Bucht des Stadtgrabens bei dem Verwaltungsgebäude der Alters- und Invaliditätsversicherung, und
7. zur Aufhöhung der Wiesen zu beiden Seiten der Kanalstrecke zwischen der Sophienstraße und dem Eisenbahndamm.

Diese Arbeiten kommen nach und nah zur Ausführung, größtenteils im ersten Baujahre. In der Durchdämmung des Krähenteichs wird an der Spitze der Bastion Schwansort und erforderlichen Falles auch südlich von dem Wakenitzdüker eine Öffnung für den Wasserdurchfluss gelassen, bezw. wieder hergestellt, so lange bis der abgeschnittene Teil des Krähenteiches gesenkt werden soll.

Die Ausschüttung des Straßenplateaus an der Stadtseite der Wakenitz hat den Zweck, die vor den Sielmündungen angesammelte Modde mit Erde zu überschütten und unschädlich zu machen. Sollten dazu wider Erwarten die Abgrabungserdmassen nicht ausreichen, so wird beabsichtigt, mit Schuttanfuhren zu Hilfe zu kommen.

In der Durchdämmung der Wakenitz an der Spitze der Falkenwiese verbleibt vorläufig eine ausreichende Öffnung für die Schiffsdurchfahrt und den Wasserabfluß, es wird aber beabsichtigt, diese Öffnung sofort mit einer provisorischen Fußgängerbrücke zu überbrücken, um möglichst bald eine Fußgängerverbindung über den neuen Damm zwischen der Vorstadt St. Jürgen und St. Gertrud zu schaffen.

Die Ausführung der Durchdämmungen wird, wie das Beispiel der Durchdämmung an der Moltkestraße vor Aller Augen zeigt, keine bedenkliche Umwälzungen hervorrufen. Es wird nämlich Vielen unbekannt sein, dass der Wakenitz-grund aus Wiesen besteht, die vor der Aufstauung

verpachtet waren. Diese Wiesen sind noch heute in ihrer früheren kompakten Form vorhanden und trotz der 600 jährigen Dauer der Wasserüberstauungen an den meisten Stellen - abgesehen von den dem Ufer näher liegenden Flächen - nur mit einem 0,5 bis 1 m dicken, ziemlich dicht abgelagerten Schlamm überdeckt. Das in den Wiesen sich hinschlängelnde frühere Flussbett hatte nah den ausgeführten Bohrungen ungefähr 30 m Spiegelbreite.
Durch die Absenkung des Stauwassers wird also nur der frühere Zustand wieder hergestellt.
Über die Frage nach dem Verbleib der Sielmündungen bei der Ausdämmung der Ufer sind die folgenden Erläuterungen zu geben. Die Sielmündungen unterhalb der kleinen und großen Gröpelgrube, unterhalb der Hundestraße und unterhalb des St. Johannisklosters werden über die Anschüttung hinaus vorgeschoben und später nach Senkung des Wasserstandes in den Kanalhafen eingeführt. Die Sielmündungen unterhalb des weiten Lohbergs und der Glockengießerstrasse werden in gleicher Weise vorgebaut, oder wenn es bei der Ausführung sich als vorteilhaft herausstellen sollte, nach dem festeren Uferrand des Rosenwalles und Hundewalles hin provisorisch verlegt und hinausgestreckt. Die Mündung der Siele aus der Fleischhauerstraße bleibt offen, der Vorbau zum Kanalhafen kommt erst später in der Anschüttung zur Ausführung.
Die Sielmündungen beim St. Annenkirchhof und unterhalb der Bismarkstraße werden provisorisch mit der Ausschüttung nach dem Krähenteiche hin vorgestreckt. Das Siel des Hüxterdammes wird provisorisch über die Ostseite des Grundstückes Nr. 16 hinüber an die Mündung des Siels unterhalb der Wakenitzstraße angeschlossen, diese Mündung aber provisorisch nach Süden hin bis hinter die Abdämmung des Wakenitzdükers verlegt. Nach Fertigstellung des Kanals werden alle provisorischen Verschiebungen der Sieleinläufe durch direkten Anschluss an den Kanal ersetzt.
Vor Beginn der Senkung des Wasserstandes in der inneren Wakenitz ist inmitten des zukünftigen Kanalhafens eine Rinne auszubaggern, welche bei der späteren Senkung des Wasserstandes die Aufgabe zu erfüllen hat, dass die frei fallende Modde nebst Wiesen schnell entwässert und daher rasch austrocknet. Der ausgebaggerte Rinnboden wird im Kreissee hinter dem Kaninchenberg verklappt.
Die große Masse des Aushubbodens des Kanalhafens wird dagegen erst nach Senkung des Wasserstandes ausgebaggert und mittelst Schutentransportes teils durch die neue Ausfahrt am Burgtor nach den unteren Vorwerker Wiesen, teils auf dem neuen Kanalwege unter der Hüxterdammbrücke, Mühlenbrücke und Eisenbahndammbrücke hindurch nach den oberen Travewiesen gebracht. Die im abgeschnittenen Teil des Krähenteichs auszubaggernde Modde wird gleichfalls mittelst Schuten auf dem neuen Kanalwege nach den oberen Travewiesen fortgeschafft.
Die Absenkung des Stauwassers in der inneren Wakenitz findet statt, sobald die Bauwerke am Burgtor fertiggestellt sind und der Durchstich hier selbst für die Schifffahrt, d. h. für den Baggerschutenverkehr, von und nach der Trave eröffnet werden kann.
Bis dahin bleibt der bisherige Wasserdurchfluß durch die Wakenitz unverändert erhalten. Geplant ist, die Absenkung im Winter vor dem letzten Bausommer vorzunehmen.
Die Trockenlegung des in die abgedämmte Baugrube des Wakenitzdükers fallenden nördlichen Teiles der abgeschnittenen Krähenteichfläche wird natürlich sofort nach genügender Konsolidierung der Abdämmung bewirkt. Die Absenkung des kurzen südlichen Reststückes der abgeschnittenen Krähenteichfläche erfolgt, sobald die Herstellung eines für Baggerschuten schiffbaren Kanallaufes vom unteren Steinhofe her einschließlich Überbrückung der Mühlentorstraße bis zur nördlichen Spitze der Bastion Schwansort vorgerückt ist. Alsdann wird das südliche Reststück der abgeschnittenen Krähenteichfläche ausgebaggert und die Außenwakenitz durch den mittlerweile ausgehobenen Verbindungskanal zwischen der Dorotheen- und der Blanckstraße in den vorher fertiggestellten Wakenitzdüker eingeleitet und durch diesen wieder in den unverändert gebliebenen aufgestauten Krähenteich überführt. Selbstredend kann nicht eher zur Absenkung der Innenwakenitz geschritten werden, als bis die neue Zuleitung des Wakenitzwassers zum Krähenteich regelrecht funktioniert.
Um bei der Senkung des Wasserstandes der Innenwakenitz dem Eintreiben von Schlamm in die vorher ausgebaggerte Rinne tunlichst vorzubeugen, wird beabsichtigt, in der Linie der zukünftigen Ufergrenzen des Kanalhafens besonders an denjenigen Strecken, wo das uralte Flussbett

durchschnitten wird, Buschbetten beim Ablassen des Wassers abzusenken. Es ist dies eine Vorsichtsmaßregel, die zugleich die Ausbildung der Hafenufer erleichtern soll. Falls sich an einigen Stellen der freigelegten austrocknenden Modde, die sich übrigens erfahrungsgemäß rasch begrünt, Ausdünstungen bedenklicher Art bemerklich machen, so soll daselbst die Modde mit Erde eventuell auf Buschlagen, übergekarrt werden. Der dazu erforderliche Boden befindet sich überall zur Stelle, indem er stadtseitig auf dem neuen Straßenplateau vorher überschüssig angefahren ist und vorstadtseitig teils aus der Abgrabung des neuen Plateaus für die innere Ringstrasse reichlich zu Gebote steht, teils aus der Regulierung der Schuttablagerung am Krähenteich hinreichend gewonnen wird. Da die neuen Hafenufer eine starke Belastung mit schwerem Boden nicht zulassen, so ist der aus der Hafenvertiefung geförderte kompakte Wiesenboden in ähnlicher Weise, wie es bei der Aufhöhung der Vorwerker Wiesenufer geschah, zum Aufbau der Lagerufer mitzuverwenden.
Die festere, nutzbare Gestaltung der Lagerufer wird demgemäß nur langsam von Statten gehen und zum Teil erst allmählich in einigen Jahren nach Eröffnung des Kanalbetriebes zu erzielen sein.
Wie aus dem Plane ersichtlich, ermöglicht die zur Ausführung kommende östliche Linie eine großartige Entwicklung der Hafenanlagen und der städtischen Bebauung, sie schafft eine nutzbare Wasserfläche von reichlich 1000 m Länge und 100 m Breite, sowie an den beiderseitigen Ufern Hafenstraßen und ausreichend breite Lagerplätze und gestattet daher die Erschließung des Verkehrs in industrieller und kommerzieller Beziehung auf breitester Grundlage. Sie verbessert endlich die Zufahrt von den Seehäfen nach den Straßen des östlichen Stadtteiles dadurch, dass sie eine bequeme horizontale Verbindungsstraße an der Kanalmündung entlang unter der neuen Burgtorbrücke hindurch schafft statt des beschwerlichen Weges über den steilen Rücken der Stadt und vereinigt die Vorstädte St. Jürgen und St. Gertrud auf dem kürzesten Wege der neuen vorstadtseitigen Hafenstraße als der zukünftigen inneren Ringstraße zwischen der Hüxtertor-Allee und der Ecke der Israelsdorfer Allee und der Roeckstraße.
Die gleichfalls in den Plan eingetragenen Linien, die der Kanal um die westliche Stadtseite durch den Stadtgraben hätte nehmen müssen, führen klar vor Augen, dass hier trotz derselben, ja vielleicht höherer Kosten sehr wenig nutzbringendes Terrain gewonnen, dagegen manche kostbare Ländereien verloren gegangen wären.

Baustelle Hubbrücke 1899 - 1900