

Vergessene Technik



Ein Führer zu den Denkmälern der Industriekultur
zwischen Fehmarn und Elbe



Steintor-Verlag GmbH

LN
Lübecker Nachrichten

Inhalt

Vorwort von Axel Föhl	5
Einleitung	7
Produktion:	
1. Siedlung der Metallhüttenwerke, Lübeck-Herrenwyk	15
2. LMG-Werft, Lübeck – Beispiele: Werften	19
3. Kontormöbelfabrik Kayser & Wex, Bad Oldesloe	23
4. Rüstungsfabriken Lübeck-Schlutup – Beispiele: Fabriken	27
5. Wassermühle Warin – Beispiele: Wassermühlen	33
6. Windmühle Braak – Beispiele: Windmühlen	39
7. Motormühle Bad Kleinen – Beispiele: Motormühlen	45
8. Ölmühle Lübeck-Siems	51
9. Molkerei Krembz – Beispiele: Molkereien	55
10. Brennerei Krummesse – Beispiele: Brennereien, Brauereien, Mälzereien	59
Verkehr:	
11. Leuchtturm Staberhuk, Fehmarn – Beispiele: Leuchttürme	63
12. Elbe-Lübeck-Kanal – Beispiele: Schleusen und Kanäle	67
13. Hauptbahnhof Lübeck	73
14. Bahnhof Klütz – Beispiele: Bahnhöfe	77
15. Stellwerk „Lp“, Lübeck – Beispiele: Stellwerke	83
16. Walddörfer-U-Bahn, Ahrensburg-Großhansdorf	87
17. Busdepot Lübeck	91
18. Chaussee-Einnehmerhaus Mallentin – Beispiele: Wege, Straßen und Chausseen	95
19. Hubbrücke Lübeck – Beispiele: Brücken	101
20. Flughafen Lübeck-Travemünde	109
21. Seezeichen Gönitzter Berg – Beispiele: Aussichtstürme	113
Versorgung:	
22. Wasserwerk Lübeck – Beispiele: Wasserwerke	117
23. Wasserturm Lübeck – Beispiele: Wassertürme	121
24. Gaswerk Lübeck – Beispiel: Gasbehälter	127

25. Heizkraftwerk, Lübeck-St. Gertrud – Beispiele: Wärmekraftwerke	131
26. Wasserkraftwerk Farchau – Beispiele: Wasser- und Motorkraftwerke	135
27. Umspannwerk Alt Mölln – Beispiele: Umspannstationen	139
28. Schlachthof Lübeck	145
29. Lübecker Hafenschuppen – Beispiele: Schuppen, Speicher, Häfen	149
30. Hafen- und Werftkrane in Lübeck	155
Bewegliche Denkmäler:	
31. Museumsbahn Bergedorf-Geesthacht – Beispiele: Museumsbahnen	159
32. Schwimmbagger „Wels“, Museumshafen Lübeck – Beispiele: Museumsschiffe	163
Abkürzungen	169
Verwendete Quellen	170
Weiterführende Literatur	175
Bildnachweis	176
Namensregister	177
Ortsregister	182

1 Die Ziffern auf den Karten des vorderen und hinteren Einbanddeckels sind identisch mit den Ziffern des Inhaltsverzeichnisses und geben den Standort an.

Vorwort

Natürlich gibt es Regionen, die jeder sofort mit Technik und Industrie in Verbindung bringt. Jeder weiß: Im Ruhrgebiet kocht man seit 150 Jahren Stahl, im Rhein-Main-Gebiet sitzt die Chemie und in Berlin gibt es viel Elektroindustrie. Allzuleicht verführt dieses Wissen zu dem Umkehrschluß, daß überall anderswo „grüne Wiese“ ist. Zweihundert Jahre nach Beginn der Industriellen Revolution gibt es aber keine „grüne Wiese“, daß heißt keine technikfreien Räume mehr – zumindest nicht in unseren Breiten.

Es ist nur eine Frage des Bewußtseins, ob und wie man Zeugnisse des Industriezeitalters wahrnimmt. Diese Wahrnehmungsweise unterliegt Schwankungen: War es für den Baedeker-Führer der Ruhrgebietsstadt Essen um 1900 noch ganz selbstverständlich, auf die Existenz der kühnen Stahlkonstruktionen von Eisenhütten und Kohlezechen hinzuweisen, findet – vor allem seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs – ein Verdrängungsprozeß besonders der Schwerindustrie statt, der vor zehn Jahren in einer Anzeigenkampagne gipfelte, in der das Ruhrgebiet als eine Landschaft voller Opernhäuser, Erholungsparks und Theater vorgestellt wurde. Dinge, die es selbstverständlich gab und gibt, die aber doch nur ein Teil der gewachsenen Wirklichkeit sein konnten.

Die Industriedenkmalpflege, im weiteren Sinne auch die „Industriearchäologie“ versucht nun in Deutschland seit etwa 25 Jahren, dieses Bild wieder zu komplettieren. Durch Beschreibung und Veröffentlichung, durch Unterschutzstellung und Pflege der Zeugen technisch-industrieller Entwicklung soll unser Bild von Geschichte ganzheitlicher werden und ohne die einseitigen Bewertungen auskommen, die darin bestehen, daß man die gotische Kirche, das barocke Bürgerhaus oder den bäuerlichen Fachwerkbau, nicht aber die uns ja heute noch viel nachdrücklicher prägenden und bewegenden Produktions-, Verkehrs- und Technikbauten des Industriezeitalters in ihrem Wert erkennt und erhält. Erst das ganze „Ensemble“ im räumlichen wie im geschichtlichen Sinn erzählt uns ja, was gewesen ist und wie sich alles entwickelt hat.

So macht uns eine alte Tankstelle klar, daß wir bereits gute 70 Jahre mit der Massentorisierung leben, so regt uns der sorgsam gestaltete Bau eines Wasserkraftwerkes an, uns Gedanken zu machen über Möglichkeiten der Energiegewinnung in der „post-industriellen Gesellschaft“. Schließlich zeigen uns beispielsweise Anlagen wie Wasser-, Elektrizitäts- und Gaswerk, Schlachthof und Bahnhof in Lübeck, daß der Begriff einer Stadt am Ende des 20. Jahrhunderts nicht mehr allein aus mittelalter- oder bieder-

meierlicher Zeitschicht zu formen ist, sondern daß die Bauwerke der Technik dazu gehören und sehr gut die Entwicklung beschreiben können, die eine Kommune in den letzten 150 Jahren durchlaufen hat.

Und wer würde behaupten, daß der Lübecker Wasserturm an der Wakenitzer Straße außer seiner technikgeschichtlichen Bedeutung nicht auch von imponierender architektonischer Qualität sei?

Die Besonderheit des Gebietes in und um Lübeck ist, daß hier vieles unbeschadet über den letzten Krieg gekommen ist. Daher liegt die Bedeutung von Sven Barduas Führer zu historischen Bauten der Industriekultur vor allem darin, im oben beschriebenen Sinn Bewußtsein zu bilden – oder vorhandenes zu verstärken – für den Wert der landestypischen Technikbauten in und um Lübeck, dafür, daß auch sie zugunsten der Gesamtheitlichkeit unseres Geschichtsbildes beachtet, geschätzt und erhalten werden.

Wie spannend das sein kann, zeigt zum Beispiel die Tatsache, daß auch heute noch „Neuentdeckungen“ in vermeintlich vertrautem Umfeld möglich sind: So kam vor kurzer Zeit eine komplette historische Wollspinnerei der Jahrhundertwende mit einer Maschinenausstattung der Zwischenkriegszeit in Bad Segeberg zum Vorschein, deren Existenz noch in keiner Denkmalliste verzeichnet stand.

Axel Föhl

Axel Föhl ist seit 1974 Industriedenkmalpfleger im Rheinland und seit 1991 Sprecher der bundesweiten Arbeitsgruppe Industriedenkmalpfleger der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger.

Einleitung

Technische Denkmäler, die Dokumente der technischen Entwicklung, werden vor allem in Schleswig-Holstein immer noch sehr stiefmütterlich behandelt. Viele glauben, daß es hier – im Vergleich zu den Industrieregionen – nur wenige gibt (siehe Vorwort) und sehen sie nicht. Andere finden Herrenhäuser, Fachwerkkaten, Kirchen und mittelalterliche Bürgerhäuser ungleich bedeutender und mögen sich mit den – „dreckigen“ – technischen Denkmälern nicht auseinandersetzen, ähnlich wie ein sauber gekleideter Angestellter nichts mit Arbeitern zu tun haben will.

In der heutigen Dienstleistungsgesellschaft wird dieser Gegensatz immer größer. Un-

sere Welt ist zwar hochtechnisiert, doch wie etwas funktioniert, wissen nur noch wenige. Immer weniger Menschen haben mit der Produktion und anderen technischen Abläufen zu tun. Diese Entfremdung führt bei Unfällen oder Problemen (Umweltschutz) mit der „modernen Technik“ oft nur noch zu maßloser Verwunderung und Hilflosigkeit, ja, aber auch zu Falsch einschätzungen und folgenschweren Fehlentscheidungen.

Technische Denkmäler bieten deshalb eine gewaltige Chance: Sie stammen aus einer Zeit, in der Technik noch regelrecht „begriffen“ werden konnte. Wer sich mit der alten Technik beschäftigt, versteht vieles in



Sie steht als betriebsfähiges Denkmal unter Schutz, doch kann die Drehbrücke in Lübeck tatsächlich auf Dauer erhalten werden?

unserer heutigen Welt besser, nimmt nicht alles selbstverständlich hin und kann deshalb auch zukünftige Probleme besser lösen. So lehrt uns die aufwendige Technik des Lübecker Wasserwerkes an der Wakenitz, wie sehr wir unsere Flüsse verschmutzt haben. Hier wurde das Problem keineswegs gelöst, sondern verlagert: Weil das Wakenitz-Wasser zu schmutzig ist, wird heute Grundwasser gefördert.

Allerdings sind Technische Denkmäler keine offenen Bücher: Oft ist es aufwendig, ihr Inneres zu erkunden. Die Freude über den befriedigten Wissensdurst aber kann gewaltig sein. Als historische Dokumente, als Teile der Landschafts- und Ortsbilder sowie als Architekturvertreter – mit zum Teil sehr eigenwilliger Ästhetik – haben sie ohnehin eine Berechtigung, als Denkmal stehenzubleiben.

Es gibt Technische Denkmäler, die bereits jetzt von weiten Kreisen der Bevölkerung akzeptiert werden. Dazu gehören vor allem Wind- und Wassermühlen sowie einige Brücken, Wasser- und Leuchttürme, vor allem aber auch Eisenbahnen und Schiffe. Oft haben sich entsprechende Vereine gebildet, die sich für den Erhalt stark machen und deren Mitglieder sie liebevoll pflegen. Alle diese genannten Denkmäler sind auch typisch für die Region.

Ebenfalls typisch für die Region sind aber auch die vielen anderen erhalten gebliebenen Einrichtungen für Produktion, Verkehr und Versorgung. So gehören die Schuppen, Krane und Speicher am Hafen von Lübeck genauso wie die Kirchen in der Altstadt

einfach zur Stadt dazu. Lübeck wäre ohne das eine oder das andere nicht mehr vollständig. Um so unverständlicher ist die Ignoranz, mit der vielen wichtigen Technischen Denkmälern auch von offiziellen Stellen begegnet wird.

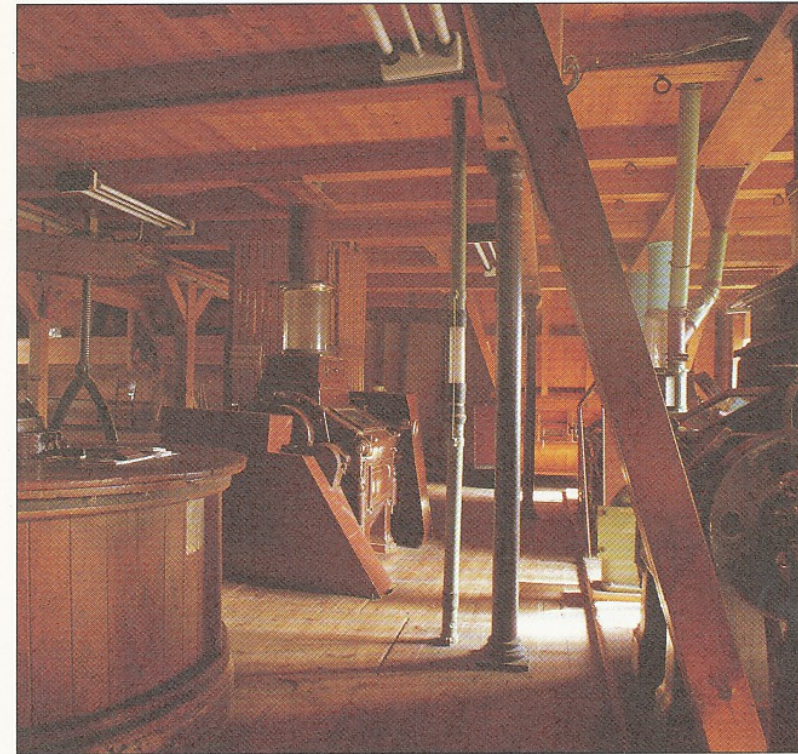
Vieles ist mehr oder weniger zufällig erhalten geblieben. Dies ist durch zwei Entwicklungen zumindest stark begünstigt worden: Die Bauten der Stadt Lübeck und ihres Umlandes sind – von einem schweren Bombenangriff abgesehen – weitgehend vom Zweiten Weltkrieg verschont worden.



Die Hafenschuppen auf der Wallhalbinsel gehören einfach zu Lübeck dazu: Doch sie sollen einem neuen Wohnquartier weichen.

Und anschließend haben sie auf beiden Seiten der innerdeutschen Grenze fünf Jahrzehnte im Schatten der wirtschaftlichen Entwicklung gelebt. Deshalb ist die Lübecker Altstadt weitgehend erhalten geblieben, deshalb sind auch viele Technische Denkmäler stehen geblieben.

Eine große Rolle hat die Region bei der Rüstung und den Autarkiebestrebungen im

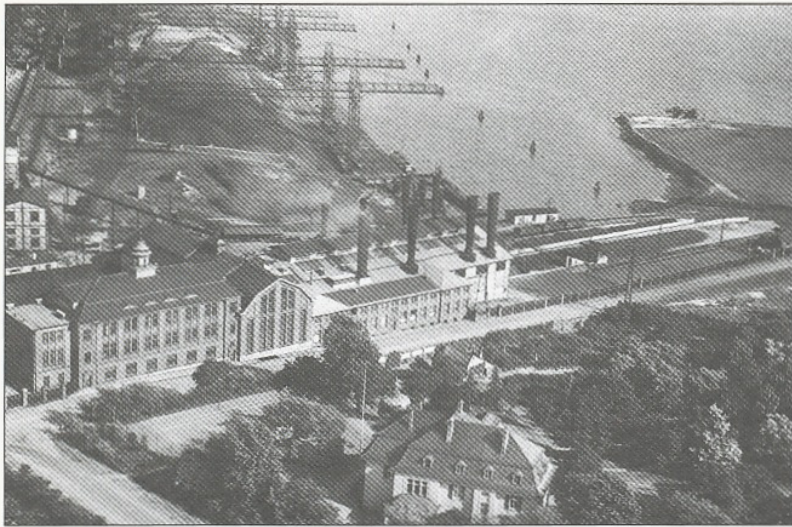


In Warin staubt eine Attraktion seit Jahren ein: Schrotgang und Walzenstühle in der Wassermühle.

Dritten Reich gespielt. Dies spiegelt sich auch bei den Technischen Denkmälern wider: Die Zeit wird zum Beispiel durch viele Getreidesilos und Rüstungsfabriken dokumentiert. Letztere sind vor allem wegen der hohen Arbeitslosigkeit in Lübeck angesiedelt worden. Andere Firmen haben in dieser Zeit entscheidende Aufbauphasen gehabt. Auch die damals ausgebaute Infrastruktur ist heute noch an den Bauten ablesbar: Dazu gehören zum Beispiel die Umspannwerke in Schwarzenbek und Lübeck-Niendorf, die Anschlußbahnen in Glinde, in Lübeck-Schlutup und vom

mecklenburgischen Dassow nach Pötenitz. Schließlich mußten sich das Motorenkraftwerk in Lauenburg und die Großmühle in Bad Kleinen wegen der Rohstoffknappheit in den 30er Jahren von Dieselöl auf Steinkohlegas als Treibstoff umstellen – auch diese Geschichten werden von den Technischen Denkmälern „erzählt“.

Eine immer noch weitgehend unbekannt, aber durchaus wertvolle Kategorie sind die Denkmäler der 50er und inzwischen sogar der frühen 60er Jahre. Zu den besonders wichtigen Objekten aus dieser Zeit gehören die Straßen-/Eisenbahnbrücke über



Ein fotografischer Nachruf: 1911 ging in Herrenwyk die erste Überlandzentrale des Landes in Betrieb, hier eine Aufnahme von etwa 1930.

den Fehmarnsund, das formschöne Sand-silo der Autobahnmeisterei Bad Oldesloe, das Pumpspeicherwerk Geesthacht, aber auch zum Beispiel Teile der Großmühlen-anlage in Hobbärsdorf.

Interessante Bauten der 50er Jahre sind aber auch der „Bauerndom“ in Neustadt und die Blockstelle mit Schrankenposten in Lensahn (Ostholstein): Bei letzterer stehen sogar noch die zeittypischen Zimmer-pflanzen an den Fenstern – ein Ensemble, was sich leider kaum konservieren läßt. Dies ist vor allem bei Technischen Denk-mälern ein Problem: Sie sind – wenn sie außer Betrieb genommen werden – oft schon „halb tot“, weil sich „der Betrieb“ eben nicht unter Schutz stellen läßt.

Während der Arbeit zu diesem Buch sind mehrere Objekte abgebrochen worden, zum Beispiel die um die Jahrhundertwende

gebaute Armaturenfabrik Herose (Bad Oldesloe) und das Schalthaus der Überland-zentrale Lübeck-Herrenwyk. Letztere war das erste Kraftwerk für die Überland-Stromversorgung in Schleswig-Holstein. Während die Armaturen-Fabrik mit Schwermetallen belastet war und ein Er-halt hohe Kosten verursacht hätte, ist bei dem großzügig dimensionierten Schalthaus nicht einmal der Versuch gemacht worden, es für eine neue Nutzung zu verwenden.

Außerdem fielen das Brücken-Stellwerk Friedrichsruh bei Aumühle aus den 30er Jahren, zwei interessante Hafenkranen am Konstinkai in Lübeck (Bj. 1952 und 1957) und etliche Krane der Flender-Werft. Der Industriearchäologe Volker Rödel hatte die Vielfalt der historischen Krane bei Flender in seinem Führer zu den Technischen Denkmälern in Deutschland als „deutsches

Kranmuseum“ gesehen, nur: Kaum einer hat es gewußt. Und deshalb gab es keinen Aufschrei, als sie umgestoßen wurden. Einige Denkmäler wurden während der Zeit stark verändert und damit ihres Denk-malwertes zumindest teilweise beraubt, wie das zerlegte Fachwerk-Stellwerk Aumühle (Bj. 1910, es soll als Büro einer Reederei wieder aufgebaut werden) oder die neu verklinkerte und mit neuen Fen-tern ausgestattete Motormühle (Bj. 1892) an der Dorfstraße in Havighorst bei Glinde. Im Wert gefallen ist auch das – sonst sehr schöne – Bahnhofsensemble von Schön-berg (NWM): Hier wurde mit dem großen Güterschuppen ein Gebäude abgerissen, welches zum typischen Bahnhof dazu-gehört. Platz ist in Schönberg genug da, deshalb wäre der Abbruch nicht nötig ge-wesen. Nur: Auch hier hat sich wahr-

scheinlich niemand ernsthaft über eine zukünftige Nutzung Gedanken gemacht. Andere Bauten sind stark gefährdet bezie-hungsweise zum Abriß freigegeben: Dazu gehören der letzte alte Kran der Flender-Werft in Lübeck, die Schuppen und die jüngeren Krane auf der nördlichen Wall-halbinsel in Lübeck, das Stellwerk in Rein-bek, das Bahnwärterhäuschen (Bj. 1865) am Übergang Kneeden in Bad Oldesloe und die städtebaulich wichtige Claudius-mühle (Bj. 1949 bis 1956) in Reinfeld. Po-tentiell gefährdet sind zudem alle unge-nutzten Denkmäler, zum Beispiel das La-gerhaus am Bahnhof in Heringsdorf (OH), die Motormühle in Dassendorf (RZ) und das Heizkraftwerk der ehemaligen Schiff-swerft von Henry Koch in Lübeck-St. Ger-trud.

Bei vielen Technischen Denkmälern droht



Wenn der Bahnübergang Kneeden bei Bad Oldesloe geschlossen wird, droht auch das Bahnwärterhäuschen zu fallen.



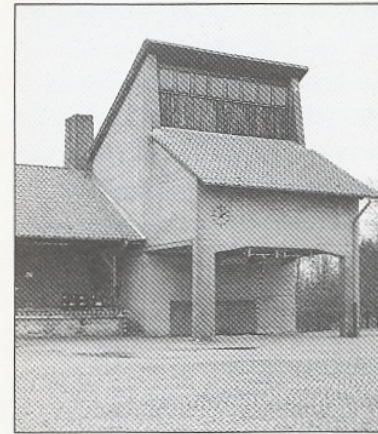
Gelungene Umnutzung eines Industriebaus: Mälzerei Grevesmühlen

ein schleichender Substanzverlust: bei den Schlachthof-Anlagen in Lübeck, beim Elbe-Lübeck-Kanal – an dem immer wieder mal etwas erneuert wird – und bei den Rüstungsfabriken in Lübeck-Schlutup, dessen Qualität bisher von den Behörden noch in keiner Weise berücksichtigt wurde. So war auch die Bushalle in Lübeck aus Unkenntnis bereits zum Abriß freigegeben. Ob sie nun dauerhaft erhalten werden kann, ist völlig offen. Und viele Brücken sind gefährdet, weil sie auf Dauer den Belastungen durch den Verkehr nicht gewachsen sind.

Dieses Buch baut auf eine Serie in den Lübecker Nachrichten auf, ist allerdings wesentlich umfassender. Trotzdem kann und soll es die Entwicklung der einzelnen Objekte nicht ausführlich beschreiben. Es soll als praktisches Nachschlagewerk einen Überblick verschaffen und dabei entschei-

dende Daten an die Hand geben. Es geht darum, den Blick für diese lebendige Geschichte des Industriezeitalters zu schärfen und Zusammenhänge herzustellen. Damit sollen die Objekte dem Vergessen entrissen werden. In Gesprächen mit Besitzern und Nutzern sowie beim Studium einschlägiger Literatur (siehe Anhang) kann jeder die Themen endlos vertiefen. Dabei bleibt die Entwicklung nicht stehen: Abbrüche, Veränderungen und neue Erkenntnisse werden zum Teil rasend schnell hinzukommen. Das Buch ist deshalb auch eine Beschreibung des Ist-Zustandes.

Wünschenswert wäre eine – im Sinne des bewußten Umgangs mit Geschichte – positive Entwicklung, wie sie in Großbritannien, dem Mutterland der Industriellen Revolution, aber auch in anderen Ländern stattfindet. So wie in Deutschland bereits alte Schiffe, Eisenbahnen und Mühlen lie-



Das Sandsilo der Autobahnmeisterei Bad Oldesloe ist ein formschönes Denkmal aus den fünfziger Jahren.

bevoll in der Freizeit erhalten werden, budeln die Engländer schon seit langem an Wochenenden alte Kanalschleusen aus und nehmen sie in Betrieb oder arbeiten ehrenamtlich in einer kompletten alten Textilfabrik. Besonders geprägt wird diese Entwicklung durch die vielen engagierten „Laien“ aus allen Berufsgruppen, die sich an die alte Technik herantasten und selbst zu Fachleuten werden. Auch in Norddeutschland gibt es in dieser Hinsicht reichlich „Arbeit“. Dieses Buch gibt einen Überblick.

Einige Formalitäten:

Viele in diesem Buch vorgestellten Objekte stehen nicht unter Denkmalschutz, einige von ihnen sind – trotz hoher Qualität – den Denkmalpflegern nicht einmal bekannt. Dieser Versuch einer flächendeckenden Aufstellung ist deshalb von mancherlei Zu-

fälligkeiten abhängig gewesen. In das Buch wurden nahezu alle dem Autor bekannten Technischen Denkmäler der Region aufgenommen, die relativ vollständig und original erhalten sind und/oder wegen ihres historischen Wertes von besonderer Bedeutung sind. Sie alle sind es zumindest wert, als sogenannte „einfache Kulturdenkmäler“ eingestuft zu werden. Man wird sie nicht alle retten können. Aber bis zum Abriß lohnt ein genaues Hingucken.

Die Stichworte in den Kapiteln mit Beispielen sind so gegliedert, daß zuerst immer der Ort mit genauerem Hinweis (Straße), dann das Baujahr und weitere Hinweise – chronologisch sortiert – aufgeführt werden. Zum Schluß steht – nicht immer – jeweils die heutige Nutzung. Die Angaben sind nicht immer vollständig: Aus Gründen der Übersichtlichkeit und der Gewichtung habe ich vieles nicht erwähnt, in anderen Fällen war das Beschaffen der Daten gar nicht oder nur mit unvertretbar hohem Aufwand möglich. Hier gibt es zum Teil erhebliche Lücken. So war zum Beispiel das Baujahr der alten Betonbrücke in Kirch-Mummendorf nicht zu erfahren. Es gibt keine Bauakten. Die gemachte Angabe beruht auf Aussagen von Dorfbewohnern.

In diesem Buch wird eine hohe Zahl von Objekten vorgestellt. Oft wurde über sie noch nie geschrieben, über einige Objekte wissen nicht mal ihre Besitzer Bescheid. Deshalb haben sich – unbeabsichtigt – möglicherweise Fehler eingeschlichen. Damit diese Fehler bei Neuauflagen und anderen Veröffentlichungen in Zukunft nicht wie-

derholt werden, bitte ich um entsprechende Hinweise an den Verlag.

Die vorgestellten Technischen Denkmäler sind – leider – oft nicht öffentlich zugänglich und nur eingeschränkt „von außen zu besichtigen“. Andererseits sind viele Besitzer, wenn man ihnen freundlich gegenüber-

tritt, auch entgegenkommend: Sie zeigen gern einmal ihre Schätze und erzählen darüber. In vielen Fällen werden „Tage der offenen Tür“ veranstaltet, die eigentlich immer in den regionalen Zeitungen angekündigt werden. Umgekehrt ist es wichtig, daß ein „Betreten verboten“ unbedingt respektiert wird.

Dank:

Weit mehr als hundert Menschen haben mir – fast immer unkompliziert und selbstverständlich – bei diesem Buch geholfen, ohne sie wäre es nicht möglich gewesen. Ihnen allen gilt mein Dank. Gefreut habe ich mich außerdem über das Zurverfügungstellen der alten und neuen Fotos (siehe Bildnachweis auf Seite 176). Wegen des besonderen Engagements aber möchte ich folgende Helfer besonders erwähnen: William Boehart, Ulrich Nieschalk, Hanna

Schuldt, Günter Friege, Kurt Griese, Uwe Karstens, Walter Skau, Klaus Koschnig, Karl-Heinz Fabricius, Karl Steinhagen, Werner Urban, Christina Düvell und Jochen Veen, die Brüder Meyer in Besenthal-Sarnekow (sie zogen meinen festgefahrenen VW Käfer mit dem Traktor raus) sowie Sabine Skibbe für ihre gründliche Korrektur.
Hamburg, im April 1997
Sven Bardua

Lübecker Hafenschuppen

- Art:** Schuppen und Lagerhaus, zwischen 1897 und 1907 für die Lübecker Kaufmannschaft sowie 1941 (Schuppen F) für die Lübecker Hafen-Gesellschaft gebaut.
- Ort:** in Lübeck, an den Stadthäfen auf der nördlichen Wallhalbinsel westlich der Altstadt sowie auf dem gegenüberliegenden Ufer im Zuge der Straße An der Untertrave und der Hafenstraße.
Zu erreichen über Autobahn-Abfahrt Lübeck-Mitte, Richtung Zentrum, die Friedenstraße und die Marienstraße zur Wallhalbinsel bzw. über An der Untertrave weiter zur Hafenstraße. Bahnfahrer müßten vom Hauptbahnhof zum Holstentor und von dort die Trave entlang nach Norden laufen.
- Hinweis:** Die Kaianlagen sind keine öffentlichen Wege. Das Ensemble kann aber sehr gut von den gegenüberliegenden Ufern und von den Straßen aus begutachtet werden.



Auf der nördlichen Wallhalbinsel in Lübeck soll ein Wohnquartier entstehen: Bis auf das Lagerhaus sollen alle Gebäude abgerissen werden.

100 Jahre altes Hafen-Ensemble

Seit einem Jahrhundert werden die am Rande der Altstadt liegenden Stadthäfen von Lübeck vor allem durch Schuppen und Lagerhäuser aus rotem Backstein geprägt. Sie wurden – im Stil der damaligen Zeit – recht aufwendig gestaltet und hatten doch nur einen recht profanen Zweck: Die Güter sollten geschützt gelagert werden können. Begutachtet oder veredelt wurde dort kaum etwas. Für das schnelle Umschlagen von Gütern waren außerdem ihre Anordnung und technische Ausrüstung sehr wichtig. Mit veränderten Verkehrsströmen und Ansprüchen an die Umschlagtechnik aber sind sie weitgehend überflüssig geworden und warten als Technische Denkmäler auf eine neue Zukunft.

Die ursprüngliche hafen-industrielle Gestalt der nördlichen Wallhalbinsel und der gegenüberliegenden Kais am Hansa-Hafen und am Burgtor-Hafen ist weitgehend erhalten geblieben. Damals galt sie als eine hochmoderne Anlage: Die Waren konnten hier auf kurzen Wegen zwischen Schiff, Bahnwaggons und Schuppen (in Lübeck auch Warenschauer genannt) mit leistungsfähigen Kränen und anderen Hilfsmitteln umgeschlagen werden. Auch auf der Landseite gab es Gleise direkt an den Schuppen und einen Hof für Fuhrwerke und Autos.

Zusammen mit dem Elbe-Lübeck-Kanal (1900 eingeweiht) und dem nach Süden verlegten Hauptbahnhof (1908 einge-

weiht) sollte dieser neugebaute Hafen die Wirtschaft der Stadt ankurbeln. Auch die technischen Einrichtungen wie Kräne (siehe Seite 155) und Brücken (siehe Seite 101) waren modern. Der Erfolg mit dem neuen Hafen blieb aber hinter den Erwartungen zurück. Die Pläne dafür hatte Wasserbaudirektor Peter Rehder 1884 vorgelegt und mehrmals verändert. Betrieben wurden die Anlagen vor allem von der Lübecker Kaufmannschaft. 1935 übernahm die federführend von der Stadt gegründete Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) den Betrieb und modernisierte ihn.

Geprägt wird das Ensemble durch das 1897/98 im Stahlskelett mit Backsteinen erbaute und 1942 durch Bomben teilweise zerstörte Lagerhaus auf der Stadtseite der nördlichen Wallhalbinsel. Es besteht aus einer feuersicheren Eisenkonstruktion mit Betongewölben und Asphaltfußböden, hatte rasch elektrische Beleuchtung und elektrische Elevatoren. Während in dem Untergeschoß vor allem Stückgut gelagert wurde, waren die beiden Oberböden für Getreide vorgesehen. Halbportalkräne und Saugheber für Getreide gehörten lange Zeit zu den Markenzeichen des Hafengebäudes. Ursprünglich wurde das Getreide dort noch sackweise umgeschlagen und zum Teil auch gelagert.

Im Gegensatz zu dem aufwendig gebauten Lagerhaus waren die eingeschossigen und einfacheren Hafenschuppen für kurzfristige Lagerung von Waren gedacht: Für den reibungslosen Umschlag mußten die



Das 1897/98 erbaute Lagerhaus wurde im Zweiten Weltkrieg teilweise zerstört.

Schuppen hell sein, große Öffnungen mit platzsparenden Schiebetoren sowie wenig störende Wände und Pfeiler haben. Die Fußböden und Rampen lagen zum Teil über der Hochwassergrenze und in Höhe der Waggonböden der Bahn. Die Satteldächer ragten weit über die Rampen hinaus, um die Arbeiter und die abgestellten Waren zu schützen. Im Gegensatz zu dem Lagerteil, der aus luftdurchlässigen Holzkonstruktionen (geteilt durch Brandmauern) bestand, waren die an den Giebelseiten angebauten Kopfbauten massive

Steingebäude: Hier waren Kontore und Sozialräume untergebracht.

Erhalten geblieben sind die Schuppen 14, 15 und 16 an der Hafestraße (Bj. 1885, 1890 und 1901), die Schuppen 10/11 (Bj. 1889, 1903 erweitert) am Burgtorkai und die Schuppen 6 und 9 (Bj. 1906) an der Untertrave sowie die Schuppen auf der nördlichen Wallhalbinsel. Letztere sollen im Zuge der städtebaulichen Neugestaltung abgebrochen werden: Schuppen E wurde 1894, Schuppen C 1901, Schuppen A 1903, Schuppen B 1904 und Schuppen

D 1907 gebaut. Im Gegensatz zu der sonst üblichen Holzkonstruktion hat der 1941 gebaute Schuppen F Betonträger. Die Schuppen A,C und D brannten nach dem Bombenangriff 1942 völlig aus, wurden aber wieder aufgebaut. Viele von ihnen wurden den bereits vorhandenen Gleisen der Hafensbahn regelrecht „angepaßt“.

Außer den Großbauten prägen auch die vielen Details wie Straßenpflaster und auch das LHG-Pförtnergebäude und Häuschen der Fuhrwerkswaage (Bj. um 1950) das einmalige Ensemble. „Die inneren Stadthäfen sind mit ihren Kaimauern, die zum Teil aus der Mitte des 19. Jahrhunderts stammen, der Hafensbahn, den Schuppen, Speichern und anderen Anlagen ein einziges großes Denkmal, das die Geschichte der Stadt lebendig erscheinen läßt“, betont die mit der Industriedenkmalpflege in Lübeck befaßte Historikerin Hanna Schuldt. Und: „Es sind wichtige Zeitzeugen, mit denen wir achtsam umgehen sollten.“

Vor allem nach dem Ersten Weltkrieg wurde Getreide – ebenso wie andere Massengüter wie Zement und Kohle – in Deutschland immer mehr in den Zellen von Silos statt umständlich in Speichern gelagert. Möglich war dies wegen der neuen maschinellen Fördertechniken und des Beherrschens des neuen Baustoffes Stahlbeton, mit dem sich preiswert und schnell gewaltige Bauten für große Mengen auf kleinem Grundriß errichten ließen. Außerdem sind Silos dank des Materials weitgehend feuersicher.

Für diese Entwicklung steht das 1923 erbaute und unverändert erhaltene Silo der Getreidemühle H. & J. Brüggens an der Hafensstraße für 3000 Tonnen. Ein Jahr später wurde es beim LHG-Schuppen 14 mit einer pneumatischen Getreidelöschanlage ausgestattet, so daß die Mühle ihren Rohstoff nach Angaben von Brüggens direkt und „fast ohne Kosten“ (Brüggens-Broschüre) aus den Schiffen ins Silo umschlagen konnte. Für diese Entwicklung stehen auch die im Rahmen der Autarkiebestrebungen des Dritten Reiches erbauten Silos unter anderem am Vorwerker Hafen in Lübeck, am Hafen in Mölln und am Bahnhof in Bad Oldesloe.

Beispiele: Speicher, Silos, Schuppen, Häfen

- Hornscher Speicher, Neustadt (OH), am Hafen, Bj. 1824, Fachwerk, Gastronomie.
- Pagodenspeicher, Neustadt (OH), J.-H.-Petersen-Weg, Bj. 1830, Fachwerk mit Trockenluken im Dach, Gastronomie.
- Speicher in Neustadt (OH), Lienaustraße, Bj. 1829 für Jakob Lienau, nach Brand 1958 mit Eternitplatten und Werbung „zeitgemäß“ verkleidet, heute Fa. C. F. Janus.
- Speicher in Lübeck, „Salzspeicher“ am Holstentor, Bj. 1579 (Speicher I, vom Holstentor aus gesehen), Bj. 1599 (Speicher II), Bj. um 1601 (Speicher III), Bj.