

Neue Nutzung für die Hafenschuppen 10 und 11

Nach der erfolgreichen Sanierung und Umnutzung des alten Kaufmannsspeichers zeigt Architekt Klaus Mai mit seiner Konzeption für die denkmalgeschützten Schuppen 10 und 11 — bekannt auch unter den Namen „Gesamthafen-“, und „Halland-Schuppen“ — ein zweites Mal, wie mit den letzten Hinterlassenschaften der Lübecker Hafengeschichte eine denkmalverträgliche Anpassung städtebaulich bedeutender Strukturen an aktuelle Nutzungsanforderungen möglich ist. Zwar stellt das Vorhaben den bislang größten Eingriff dar, den das alte Bauwerk in seiner wechselvollen Geschichte erleben wird. Andererseits erlaubt die zukünftige Nutzung als Bürostandort mit einer gehobenen Gastronomie und gegebenenfalls kleineren Einzelhandelsgeschäften auch, den Fortbestand dieses stadtdenkmaltypisch, städtebaulich wie volkswissenschaftlich wichtigen Bauwerks zu sichern.

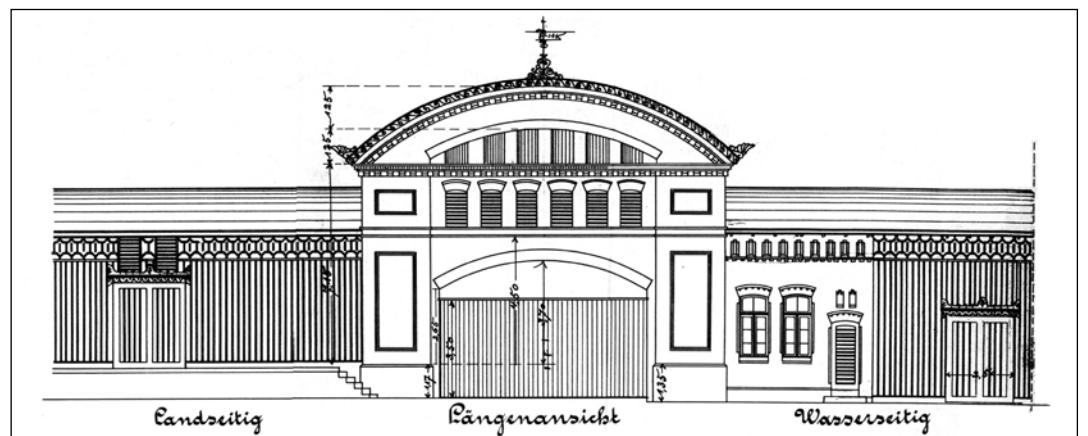
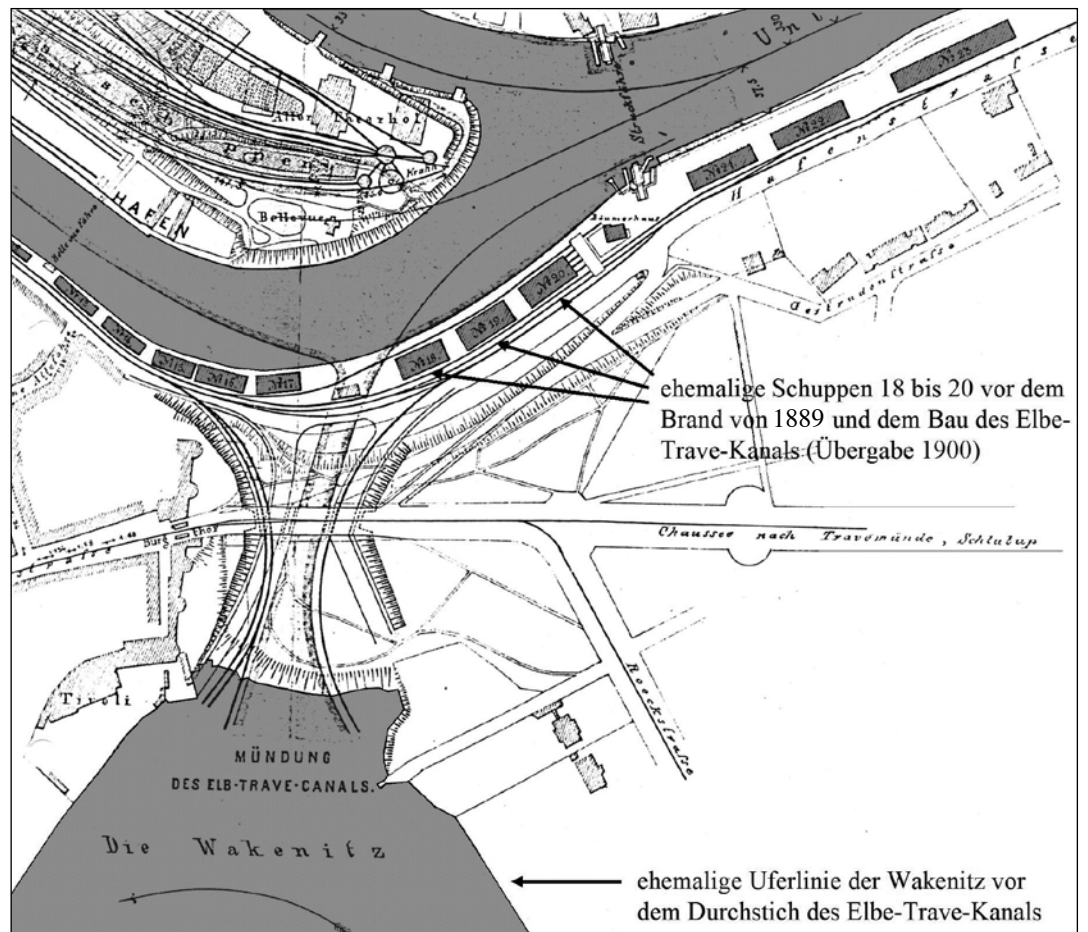
Die Geschichte der beiden überlieferten von ehemals drei Schuppen reicht zurück in das Jahr 1889, als drei noch getrennt voneinander stehende Vorgängerbauten mit den Nummern 18, 19 und 20 aus dem Jahr 1874 einem Brand zum Opfer fielen. Die Neuerrichtung der verlorenen Schuppen stellte aufgrund dieser Erfahrungen höhere Anforderungen an den Brandschutz, auch wenn wirtschaftliche Erwägungen dazu veranlassten, das gesamte Areal zwischen der Kaikante und dem stadtdenkmaltypisch gelegenen Hafenbahngleis vollständig zu nutzen. Noch 1889 wurden daher drei neue Schuppen in Holzbauweise errichtet, die über zwei weit über den Dachfirst der eigentlichen Lagerhäuser hinausreichenden, so genannte Durchfahrten verbunden sind. Diese in Backstein gemauerten und mit Wellblech gedeckten, segmentbogigen Tonnendächern überspannten Durchfahrten stellten die öffentlich zugängliche Verbindung zwischen Hafenkante und Hafenstraße her. Mit einer Breite von gut 13 Metern und einer Höhe, welche die Dächer der Schuppen um gut drei Meter überragte, sollten sie zukünftig verhindern, dass ein erneuter Brand in einem der drei Schuppen auf die jeweils anderen nochmals übergreifen würde. Ferner kam diesen Durchfahrten — ebenso wie den in Stein gemauerten Kopfbauten am nördlichen und südlichen Ende — eine aussteifende Funktion zu, damit die in Zimmermannstechnik errichteten Lagerschuppen dem wasserseitig gelegentlich stark auftretenden Winddruck standhalten konnten. Auch die heute denkmalgeschützten Schuppen 6 und 9 wie die ebenfalls noch aus dieser Zeit erhaltene westliche Schuppenreihe auf der nördlichen Wallhalbinsel folgen diesem konstruktiven Konzept. In den steinernen Kopfbauten im Norden und Süden und an den Flanken der Durchfahrten befanden sich wasserseitig kleine in Backstein ausgeführte Aufenthaltsräume für den Lagerwärter und den Güterschreiber. Im nördlichen Schuppen wurde hier ab 1895 eine Abfertigungsstelle des Zolls eingerichtet und innerhalb des Schuppens ein Zollverschluss hergestellt, der es ermöglichte, die vom Zollbüro aufgenommenen Waren von anderen Lagergütern innerhalb des Schuppens separat zu verwahren. Auch dürfte es bereits im heute nicht mehr vorhandenen südlichen Kopfbau einen Aufenthaltsraum für die Schauerleute gegeben haben. Schauerleute sind als Tagelöhner immer nur kurzfristig angestellten Hafenarbeiter, deren Aufgabe im Stauen bzw. dem Beladen und Löschen der hier landenden Frachtschiffe bestand, sofern die Schiffmannschaften diese Aufgabe nach Anzahl und Kräften nicht allein erfüllen konnten.

Eine Besonderheit der drei neuen Schuppen war das wasserseitig ebenerdig und zur Kanalstraße hin in Wagonbodenhöhe der Hafenbahn ausgerichtete Bodenniveau. So wurde auf einer Strecke von 16 Metern über die Schuppenbreite ein Höhenunterschied von gut 1,4 Metern über eine flache Rampe ausgeglichen, die möglicherweise in Teilen noch erhalten ist. Die Schuppen dienen folglich nicht der längeren Lagerhaltung, sondern als



Pufferspeicher, also eher dazu, Ladungen vor Wind und Wetter geschützt von einem Transportmittel auf das andere durchzureichen und Diskontinuitäten in der Ankunft und Abfahrt der verschiedenen Transportmittelauszugleichen. Entsprechend standen auf der Hafenseite einer so dicht wie möglich angeordneten Reihe von Schiebetoren eine wesentlich geringere Zahl von gleichartigen Toren auf der Stadtseite gegenüber; die Leistungsfähigkeit des Hafens bemäße sich schließlich an ihrem primären Engpass: der Aufnahmefähigkeit von ankommenden Schiffen und damit der Verfügbarkeit freier Kai-kanten.

Mit der zweiten Travekorrektur von 1895 wurde vom damaligen Lübecker Hafenbaudirektor Peter Rehder auch der Durchstich des Elbe-Lübeck-Kanals geplant. Mit dem Bau des Kanals wurde die Altstadtinsel vom Festland abgetrennt. Mit der Travekorrektur wurde die gesamte nördliche Wallhalbinsel (zu dieser Zeit unter anderem noch Naherholungsgebiet mit dem Aussichtspunkt „Bellevue“) in das Hafengebiet einbezogen. Verschiedene Planungen (siehe Übersicht von 1884) sahen auch die Verbreiterung des Hafenvorfelds im Bereich der Altstadtinsel und der hier betrachteten Schuppen vor, die im Sinne eines breiteren Hafenbeckens verworfen wurde. Die Planungen für den Kanal fielen schließlich in eine Zeit, in welcher der technische Fortschritt in der Industrialisierung auch immer neue Anforderungen an die modernen Hochseehäfen stellte. Hinzu kam, dass das Dampfzeitalter auch in die Seeschifffahrt Einzug erhielt. Das erste funktionsfähige Dampfschiff war zwar bereits im Jahre 1783 entwickelt worden. Der erste hochseetaugliche Dampfer, der vollständig ohne Segel auskommen konnte, ging allerdings erst 1889 mit dem von Alexander Carlisle konstruierten White Star Liner Teutonic in den Dienst. Weitsicht war also gefordert, wenn auch die Hafeninfrastruktur Lübecks mit kommenden Entwicklungen im Schiffbau standhalten und zukünftige Anforderungen, die Tiefgang, Wenderadius und



Oben: Lübecks Burgtorhafen in der Planung für den Kanaldurchstich von 1884. Noch stehen die drei alten Schuppen Nr. 18, 19 und 20 aus dem Jahr 1874, die nach einem Brand durch den heutigen Neubau von 1889 ersetzt wurden. Die Fährverbindungen zur „Bellevue“ auf der Nördlichen Wallhalbinsel und zwischen Hafenstraße und Roddenkoppel zeugen von der Betriebsamkeit dieser Zeit. Noch war das Schussfeld vor dem Burgtor als Naherholungsareal genutzt, das Sommertheater Tivoli Ecke Wakenitzmauer/ Kaiserstraße ein beliebtes Ausflugsziel.

Unten: Ansicht der Durchfahrten und Schuppen in einer Planung von 1905. Gut erkennbar der heute fehlende Bauschmuck über den Schiebetoren und an Kanten und First der Tonnendächer. - Text und Fotos dieses Beitrags: Jörg Sellerbeck

Schiffslängen an den Hafen stellen würden, erfüllen können sollte.

Entsprechend den Entwicklungen im Schiffbau fiel dann auch der schließlich ausgeführte Kanaldurchstich aus. Er forderte auch von den hier betrachteten Schuppen 18, 19 und 20 seinen Tribut: Der südlichste Schuppen Nr. 18 mitsamt Kopfbau wurde 1896 für den Kanaldurchstich abgebrochen,

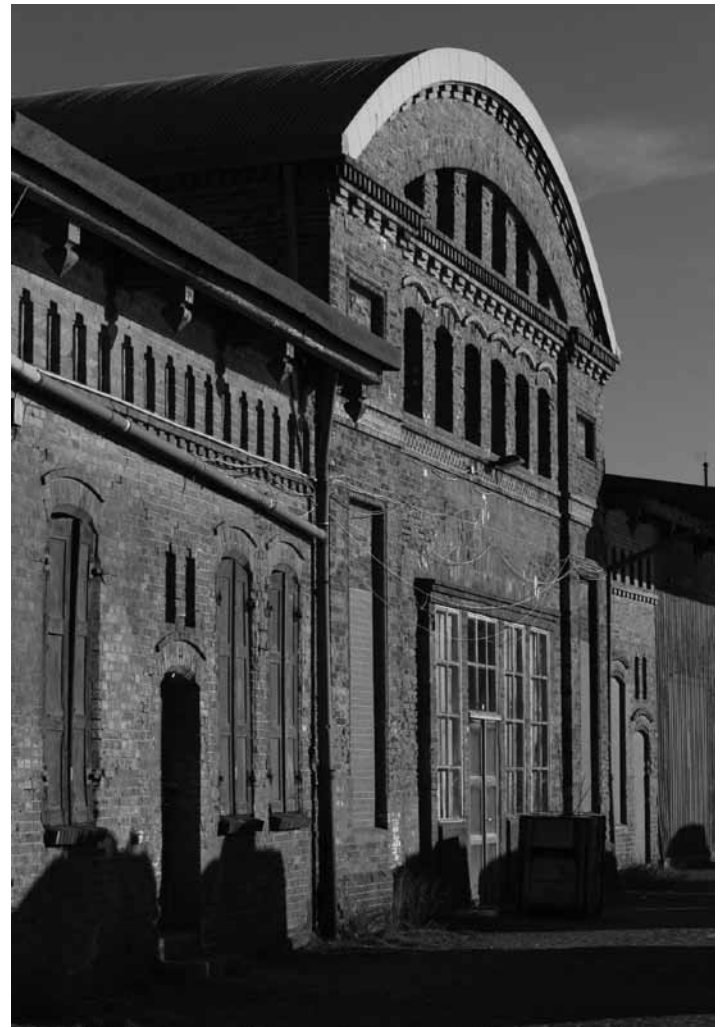
so auch Schuppen 17, der heute südlich halb über dem Kanal stehen würde. Die Gleisführungen der Hafenbahn auf beiden Flanken der Schuppen mussten bis auf das Gleis über die neue Hubbrücke nun südlich vor der Kanalmündung enden. Dort wurden sie in einer von Hand zu bedienenden Drehscheibe zusammengeführt, die noch heute vorhanden ist. In der dreieckigen Fläche zwischen

diesen Gleissträngen konnte ein neuer Aufenthaltsraum für die Schauerleute nebst „Abort“ und „Pissoir“ angefügt werden.

Als im Jahr 1905 das Fahrwasser im Burgtorhafen auf acht Meter vertieft wurde, kam es zu erheblichen Schäden an den Kaimauern und den Gründungen für die Schuppen. Die ehemals konkav verlaufende Kaimauer, der die



Links: Die 1905 technisch und stilistisch exakt ausgeführte Erweiterung des nördlichen Schuppens 11. Die in jüngerer Zeit zugesetzten Schiebetore zeichnen sich deutlich in der Holzverkleidung ab. Die Sanierungsplanung sieht vor, diese ehemaligen Tore zu öffnen und



darüber für die zweigeschossige Büronutzung kleine Fensteröffnungen neu zu schaffen. Rechts: Die nördlichen Durchfahrt von der Wasserseite aus gesehen: Links u. rechts in Ziegelmauerwerk ausgeführt die ehemalige Zollstation und die Wärterstube der Lagerflächen.

Schuppen in leichtem Schwung gefolgt waren, wurde um gut drei Meter in das Wasser hinein verlegt und nun entsprechend des Verlaufs eines weiteren wasserseitigen Hafengeleises mit einem Radius von 150 Metern konvex ausgebildet. Der Reparatur von Schäden am nördlichen Ende der Schuppen folgte eine stilistisch und technisch identische Verlängerung des Schuppens und die Verlegung des steinernen Kopfbaus um genau 26 Meter nach Norden.

Spätestens ab 1907 wurde die Zollstelle im nördlichen Schuppen 20 aufgegeben, da hier nun die Halland Dampfschiff AG einen Sitz nahm und damit die Nutzung vom Stückgutverkehr auf den Passagierschiffsbetrieb umgestellt wurde. Der Halland-Linie diente der Schuppen als Empfangs- und Abfertigungsgebäude für den Schiffsverkehr nach „Gedser, Kopenhagen“ und „Westschweden“ — dort Malmö und Göteborg, wie an der Fassade der nördlichen Durchfahrt noch mäßig zu lesen ist. Desgleichen zierte die ebenso auf den Backstein gemalte Firmierung der Halland-Linie noch heute den landseitigen Segmentgiebel — erhaltenswürdige Zeugnisse von Lübecks jüngerer Hafengeschichte.

1936 wurde die südliche Durchfahrt mit einem neuen massiven Anbau für die Arbeitsverteilungsstelle des Gesamthafenbetriebs zusammengeführt. Die Durchfahrt wurde dafür südlich geöffnet und dem Anbau als Teil des neuen Aufenthalts- und Versammlungsraums angebunden. Stadtseitig wurde sie mit einer großen Fensterfläche geschlossen und über zwei doppelflügeligen Türen mit innen liegendem Windfang zugänglich gemacht. Wasserseitig wurde die Durchfahrt ebenfalls geschlossen bis auf einzelne Fenster für die Schalter- und Büroräume der Angestellten und

den Geschäftsführer des Gesamthafenbetriebs. An der Südspitze schloss sich an den Versammlungsraum eine zunächst „Kaffeeklappe“ genannte und später zu einer richtigen Kantine erweiterte Ausgabestelle an. Entlang der in der ehemaligen Durchfahrt eingezogenen Stützen und entlang der Wände im Anbau wurden große Bänke aufgestellt, auf denen die Hafentarbeiter auf die Arbeitsverteilung wartend Platz finden konnten. Die Durchfahrt erhielt eine Zwischendecke und war wohl erst jetzt zweigeschossig unterteilt, ohne dass im Obergeschoss eine Nutzung vorgesehen wurde. Ebenfalls 1936 erhielten die Schuppen ihre neue Nummerierung mit den Zahlen 10 und 11, woraus zu schließen ist, dass die Zahl der Lagerhäuser entlang der Ober- und der Untertrave auf insgesamt neun Schuppen reduziert worden war.

1952 wurde das Obergeschoss der südlichen Durchfahrt in drei Wohnungen umgewandelt. In dieser Zeit wurden die bisher nur mit Holzlamellen verschlossenen Öffnungen in den Segmentgiebeln und auch die Blendnischen für den Einbau von Fenstern geöffnet. Die Treppenanlage wurde in das Obergeschoss in den angrenzenden Schuppen eingebaut, dort die landseitige Holzwand im Erdgeschoss in Stein ausgeführt und befenstert. Neue Räume im Erdgeschoss des Schuppens Nr. 10 beherbergten von nun an das Lohnkontor, die Buchhaltung, den Betriebsrat, weitere Toiletten-, Dusch- und Waschräume für die Hafentarbeiter und einen Heizungsraum zur Warmwasseraufbereitung.

Weitere Veränderungen hatten nur unwesentlichen Einfluss auf die äußere Gestalt der Schuppen: 1960 erfolgte in der nördlichen Durchfahrt der Einbau eines Büros und Aktenlagers für die Speditionsfirma H. Graeser

& Co. 1963 wurde die Koksfeuerung für die Warmwasseraufbereitung in der Arbeitsverteilungsstelle auf Ölfeuerung umgestellt. Dafür wurde auf Wasserseite an die Kantine ein Anbau errichtet, der einen 10.000 Liter großen Tank aufnehmen sollte. Die überdachten Fahrradabstellplätze an dieser Stelle fielen weg. Der gesamte Anbau aus dieser Zeit ist inzwischen wieder abgebrochen worden. 1965 erfolgte der Umbau des Obergeschosses im südlichen Kopfbau — wieder für die Speditionsfirma H. Graeser & Co. — in Büroräume. 1966 erfolgte der letzte Umbau der Kantine unter Hinzunahme von Teilen des Versammlungs- bzw. Wärterraums. Die WC-Anlagen auf der Westseite wurden erneuert, eine Brunnenanlage mit Trinkwasserspender in den neuen Ess- und Aufenthaltsraum eingebaut.

Trotz all dieser Veränderungen ist stilistisch und konstruktiv ein sehr guter Originalzustand der ursprünglichen Schuppenanlage bis heute erhalten geblieben. Was den heutigen Bauten gegenüber der ursprünglichen Planung fehlt ist schnell angeführt: Neben dem ehemaligen südlichen Schuppen werden heute die Schiebetore auf der Wasserseite vermisst. Sie besaßen laut einer Aufrisszeichnung von einst eine hölzerne Bedachung mit einem Besatz aus gelochten und nach unten rautenförmig besägten Schalbrettern (siehe Planung von 1905). Die Oberkanten der Bedachungen waren wie auch die Tonnendächer der beiden Durchfahrten mit je drei Akroteria nach dem Vorbild des Dachbesatzes griechischer Tempel verziert. Den Planungen von 1905 sind zu entnehmen, dass auf den Dachfirten der Durchfahrten kleine Wetterfahnen saßen. Die ursprüngliche Funktion der Durchfahrten ist mit ihrer Schließung aufgegeben worden.

1988 wurde die äußere Gestalt der Schuppen 10 und 11 nebst ihrer stadtsseitigen Rampen unter Schutz gestellt. Die zukünftige Nutzung der Schuppen sieht nun vor, dass in der ehemaligen Arbeitsverteilungsstelle, der Kantine und den zugehörigen Büros ein Restaurant eingerichtet wird. Die mit Ziegelsteinen und Holzschalungen verblendeten Anbauten im Süden der ersten Durchfahrt werden hierfür einem Neubau in Glas- und Stahlkonstruktionsweise weichen. Aus diesem sind Ausblicke auf die Hubbrücke und den Burgtorhafen möglich. Das Vorfeld auf der Hafenseite ist für Außensitzplätze der Gastronomie vorgesehen. Innerhalb der südlichen Durchfahrt soll ein neues Treppenhaus eingezogen werden, über welches mehrere Gast- und Besprechungsräume des Restaurants im Obergeschoss erschlossen werden. In den nördlichen Schuppengebäuden und der nördlichen Durchfahrt soll eine Zweigeschossigkeit hergestellt werden, die Büroflächen auf zwei Ebenen beherbergen können. Hierfür werden die derzeit verschlossenen Schiebetoröffnungen zur Hafenseite wieder geöffnet und mit großflächigen Fenstern nach dem Muster des Kaufmannspeichers bestückt. Für die Belichtung der Obergeschosse wird die hölzerne Außenhaut mit kleinen Zwillingfenstern geöffnet.



Die südliche Durchfahrt von der Hafenseite aus gesehen: Flankierende Lisenen tragen den flachen Segmentgiebel, der sich nach der Art des römischen Thermenfensters in einer durch Mauerpfosten geteilten Fenstergruppe öffnet. Eine reiche plastische Gestaltung der Mauerflächen mit von Rundstäben gefassten Blendnischen, Konsol- und Zahnfriesen sowie farbigen Ziegelbändern und Schachbrettfriesen sind Ausdruck der Wertschätzung, die man seinerzeit dem Hafen als wichtigsten Wirtschaftsfaktor Lübecks entgegenbrachte. Die Plastizität des Ziegelmauerwerks erforderte eine steingenaue Planung. Der Ziegel war Modul und damit Maßstab für die Proportionen des gesamten Bauwerks.

Auch wenn die Wiederherstellung der Durchfahrten und damit deren städtebauliche Wirkung als öffentlich zugängliches Bindeglied zwischen Hafenkai und Stadt wünschenswert wäre, ist die geplante Nutzung als Büro- und Gastronomiestandort auch im Hinblick auf die zu erwartende Belegung des angrenzenden Kai-Areals vor dem zukünftigen Hansemuseum zu begrüßen. Besonders im Hinblick auf die gastronomische Erschließung einer der schönsten Hafenspektiven Lübecks ist die geplante Maßnahme ein Gewinn für Bewohner und Besucher dieser Stadt.

Jörg Sellerbeck, jr.

Prian's Café
 Große Burgstr. 13
 täglich ab 16⁰⁰ Uhr
 -auch für Raucher-

lies' mal wieder
 die BIRL-Bücher!

Manfred Finke
116mal Lübeck
 Denkmalschutz
 Sanierung
 Neue Architektur
 Verlag Schmidt-Römhild 14,80 €

Manfred Finke
UNESCO-Welterbe
 Altstadt von Lübeck
 Ein StadtDenkmal der Hansezeit
 Wachholtz-Verlag 25 €

in allen Buchhandlungen

unser Lübeck
 Kunst • Musik • Film • Tanz • Literatur • Theater

Die Bürgernachrichten der BIRL jetzt
 online lesen unter der Rubrik 'Service'

www.unser-luebeck.de