Hafenschuppen 6 und 9

Zwei Zeugnisse von Lübecks Übergang von einer mittelalterlichen Kaufmannsstadt zu einer modernen Hafenstadt

Die Schuppen mit den Nummern 6 und 9 sind die letzten beiden von einst insgesamt neun Kaischuppen am stadtseitigen Ufer der Untertrave. Sie gehören zu den ehemals insgesamt 22 der auf der Grundlage der so genannten *Rehder-Planung* bis 1909 neu errichteten, funktional gleichartigen Hafenschuppen. Zusammen besaßen diese einst eine Frontlänge von 1.800 Metern und eine Grundfläche von 31.000 Quadratmetern.

Konstruktion und Anordnung der Kaischuppen beruhten auf den neuen Anforderungen des frühindustriellen Hafenumschlagswesens, das in Lübeck bereits um 1850 mit dem Bau der Hafenbahn Einzug hielt. Die Lage des ersten Bahnhofs auf der Mittleren Wallhalbinsel beruhte auf dem ersten Gleisnetz, mit dem die damaligen und später neu hinzu gekommenen Hafenbecken für Seeschiffe an die über Land verlaufenden Handelsrouten angeschlossen wurden. Mit dem Bau der Eisenbahn mussten die noch aus der Barockzeit stammenden Stadtbefestigungswälle und Bastionen auf der Nördlichen und der Mittleren Wallhalbinsel weichen. Das anfallende Erdreich diente dazu, das Traveufer auf ein einheitliches, mit gemauerten Kaianlagen befestigtes Niveau zu erhöhen und die Dämme für die stadtauswärts führenden Bahntrassen (heute u.a. die Possehl-Str.) aufzuschütten.

Die alten, durch Bohlenwerke gesicherten Ufer im Bereich der nördlichen Untertrave wurden gut 20 m in den Flusslauf hinein verlegt. Dadurch und in Folge mehrerer so genannter *Travencorrectionen* wurde das Flussbett der Trave in die früheren Wallanlagen hinein verbreitert, begradigt und den immer größeren Dampfschiffen entsprechend vertieft. So blieb der Unterlauf der Trave den immer leistungsfähiger werdenden Dampfschiffen vorbehalten, während der Abschnitt an der Mittleren Wallhalbinsel weiterhin den Segelschiffen diente, die kleiner waren und daher auch weniger Tiefgang besaßen. Diese Dampfschiffe benötigten zum selbständigen Wenden auch den Raum, um mit ihren Schrauben das Ruder anstrahlen zu können.

Stadtseitige Ansicht des Schuppens 9: Die Fassade folgt dem Verlauf der Gleisstränge der alten Hafenbahn, welche die Transportgüter an die Schuppentore lieferte, um nach Zwischenlagerung praktisch durch die Schuppen hindurch auf die Schiffe verladen zu werden.

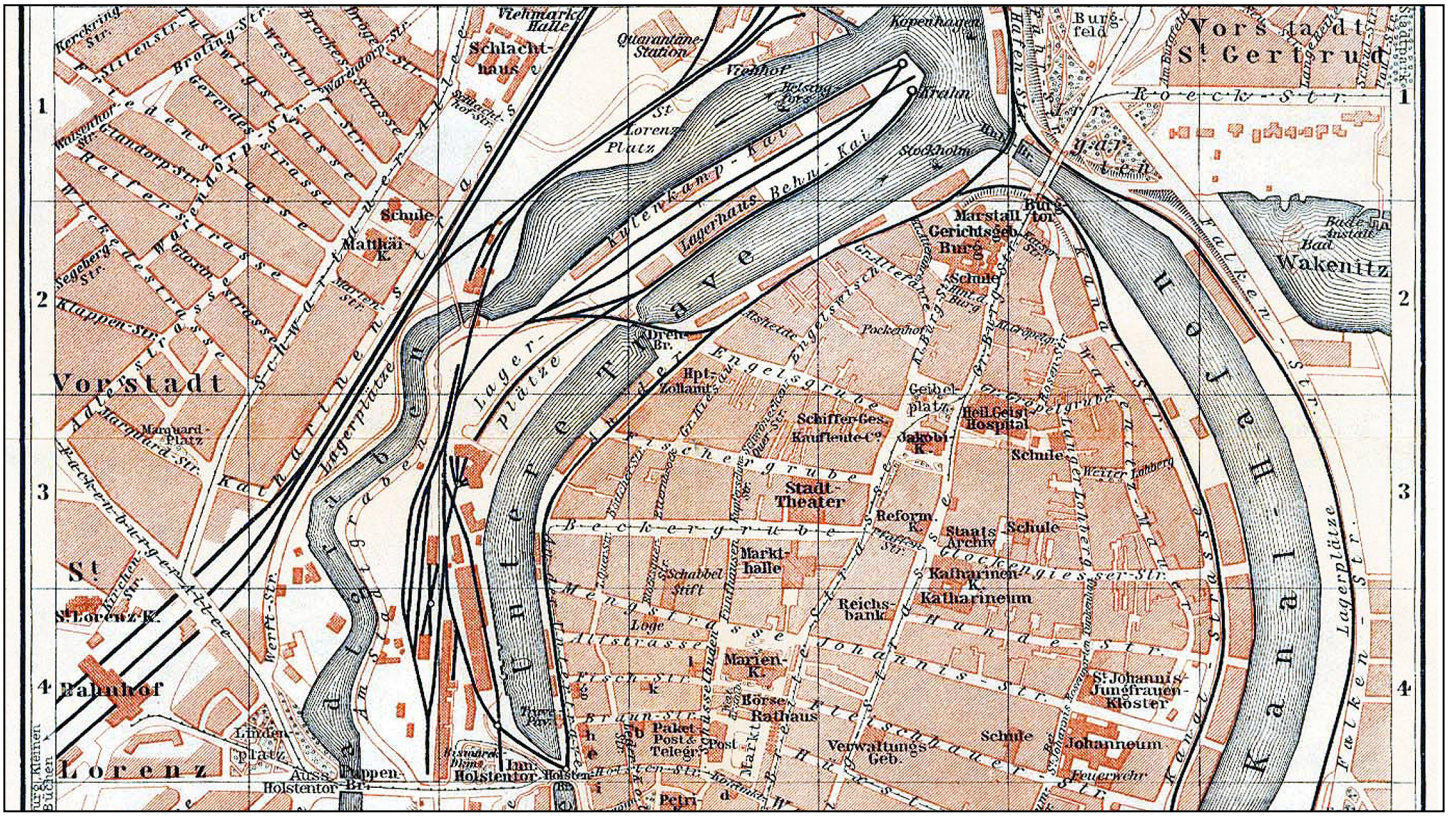
Unten: Schuppen A und dahinter E auf der Nördlichen Wallhalbinsel, dahinter die Schuppen 6, 5 und 4 an der Untertrave. Diese Schuppenreihe zieht sich weiter bis zum Holstentor und ebenso die gesamte Hafenstraße entlang bis vor die heutige Erich-Warburg-Brücke. Noch existiert die Rampe auf die *Marienbrücke* nicht, die erst 1919 als Verbindung der Vorstadt St. Lorenz mit der Altstadt gebaut wurde. Foto: zusammengesetzte Ansicht aus zwei Fotografien von Appel (vor 1919), Fotoarchiv der Hansestadt Lübeck im St. Annen-Museum.

Oben: Frühere Schuppen aus demontierten Lazarettbaracken um 1889 (oben) und um 1900 (unten). Fotos: Appel und Castelli, Fotoarchiv der Hansestadt Lübeck im St. Annen-Museum.

Unten: Stadtplan von Lübeck um 1910 mit den in Schwarz sehr kräftig eingezeichneten Gleisführungen der Hafenbahn und der Trassen des neuen Hauptbahnhofs in St. Lorenz. Die Mittlere Wallhalbinsel ist noch fest in Nutzung durch die Hafenbahn und besitzt sogar ein durchfahrbares Lagerhaus. Deutlich erkennbar sind auch die als Kreis eingezeichneten Drehscheiben an der Holstentorbrücke und an der Nordspitze der Nördlichen Wallhalbinsel. Wären alle Gleisführungen noch intakt, wäre die Stadtbahn für Lübeck sofort zu realisieren.

Bereits 1854 führte stadtseitig ein Gleis von der neu gebauten Holstentorbrücke das gesamte Traveufer entlang bis zur Burgtorbrücke. Eine von Hand betriebene Drehscheibe an der Einmündung der Holstentorbrücke in die Untertrave erlaubte den Wechsel von einzelnen Wagons von den Gleisen der Wallhalbinsel auf das Gleis entlang der stadtseitigen Schiffsliegeplätze. Der Bau dieser Gleise erforderte den vollständigen Abbruch von Resten der alten Stadtmauer und der frühen, meist offenen an die Stadtmauerreste angebauten Lagerschuppen, so genannten Schauern. Als Ersatz der Schauer der Stockholm-, Nowgorod- und Rigafahrer wurden seitens der Eisenbahngesellschaft an der oberen Untertrave vier neue Schuppen errichtet. Die Kaufmannschaft ließ acht weitere Schuppen bauen, die als Warenzwischenlager und Abfertigungsgebäude dienten.

Der sich nach dem Ende des deutsch-französischen Kriegs von 1870-71 stark belebende Handelsverkehr mündete in einer weiteren Ausdehnung des Hafens nebst Hafenbahn flussabwärts. Weitere Hafenschuppen säumten nun das Ufer bis in den neuen Burgtorhafen hinein. Auch der erhielt 1876-77 Gleisanschluss. Einige provisorische Vorläufer der heutigen Schuppentypen bestanden auch aus zweitverwendeten Kriegslazarettbaracken, die teils landseitig geschlossen und wasserseitig offen waren. Die Schuppen waren spezifischen Städteverbindungen und damit auch bestimmten Güterverkehren zugeordnet. Im Jahr 1885 veröffentlichte der Wasserbauinspektor und spätere Oberbaudirektor Lübecks, Peter Rehder, ein Gutachten zur baulichen Entwicklung der Lübecker Seehäfen. Mit diesem Gutachten waren die Grundlagen für zwei das betrachtete Areal betreffende Bauabschnitte geschaffen. Im Zuge des ersten Bauabschnitts wurden die verbliebenen Reste der alten Wallanlagen auf der Nördlichen Wallhalbinsel abgetragen, die hier befindlichen Holzlagerplätze aufgelöst und die letzten Teile der alten Dröge, das städtische Gießhaus und alle Reste von mittelalterlichen und barocken Befestigungsanlagen geschleift. Die Nördliche Wallhalbinsel erhielt ihre heutige Form und wurde von gemauerten Kaianlagen auf hölzernen Pfahlgründungen eingefasst. Das gesamte Areal entlang der Wasserläufe war von nun an dem Schiffsverkehr und der Industrieansiedlung vorbehalten. Mit der 1891-92 errichteten Drehbrücke wurde die Wallhalbinsel an die stadtseitigen Kais und deren Gleise angebunden. Neue Gleisführungen auf der Nördlichen Wallhalbinsel und an der Untertrave erlaubten eine bisher beispiellose Kapazitätserhöhung des



Oben: Schuppen 9 von der Wasserseite und in der Ansicht von Norden. Ein weit ausgestelltes Vordach schützt den Güterumschlag auf dem Kai.

Unten: Lübecks Stadthafen nach 1942. Noch stehen Schuppen 7 und 8 und bei der LMG herrscht reger Schiffsbaubetrieb auf so genannten Pallen, von denen die fertigen Rümpfe der Schiffe beim Stapellauf in das Wendebecken an der Nordspitze der Wallhalbinsel glitten.

Hafenumschlags. Die Dampfmaschine für die Bedienung der Drehbrücke versorgte auch den 1893 an der Nordspitze der Wallhalbinsel installierten hydraulischen Drehkran Nr. 1, der mit einer Hebekraft von 40 t eine lange Zeit nicht übertroffene Leistungsfähigkeit besaß. Der zweite Bauabschnitt umfasste den Ausbau des Stadtgrabens zum heutigen Wallhafen und der Roddenkoppel zum neuen Hauptumschlagplatz für den Holzhandel.

Die Kaianlagen auf der Wallhalbinsel und der Roddenkoppel wurden wasserseitig mit Doppelgleisen ausgestattet und gleichartige, für den erhöhten Güterstrom wesentlich breiter angelegte Kaischuppen neu errichtet. Zwischen 1901 und 1907 entstanden auf der Nördlichen Wallhalbinsel die Schuppen A bis D und 1906 stadtseitig entlang der Untertrave nach gleichem Muster die Schuppen 6 bis 9 — jedoch ohne die als Laderampen und Flächengründungen dienenden Sockel.

Diese konstruktiv gleichartigen Schuppen aus gemauerten Kopfbauten und hölzernen Hallen folgen bzw. folgten dabei landseitig dem jeweiligen Verlauf der Gleise und wasserseitig den zugehörigen Kaikanten, weshalb ihre Tiefe gezwungenermaßen variierte. Die Schuppen 7 und 8 mussten dem vierspurigen Ausbau der Straße An der Untertrave weichen, ebenso der nördliche Teil von Schuppen 6 mit seinem steinernem Kopfbau. Beide Schuppen bestehen jedoch weiterhin aus je zwei Lagerhallen von ursprünglich annähernd gleicher Größe, die mittels zweier aus Backstein gemauerter Brandabschnittswände feuersicher voneinander getrennt werden.

Der aufgrund seiner größeren Breite zweischiffig errichtete Schuppen 9 besitzt stadtseitig auf der Höhe dieser Brandabschnittswand einen den Kopfbauten ähnlichen Mittelgiebel in ebenfalls backsteinsichtigem Mauerwerk. Alle gemauerten Giebelfassaden sind ausgezeichnet durch Ziermauerwerk in Form von Treppenfriesen, Gesimsen und heute teils abgenommenen Eckbetonungen aus fialenartigen Turmaufsätzen. Die Giebelspitzen aller besitzen eine prominent gestaltete Firststaffel, in der eine Rundblende mit der den Schuppen bezeichnenden Zahl eingelassen ist. Die hölzernen Lagerhallen sind als ebenerdige, flexibel teilbare, ein- bzw. zweischiffige Pufferspeicher ausgelegt, in denen an- und abzufahrende Güter im Schiffs- und Bahnverkehr zwischengelagert wurden. Die beheizbaren steinernen Kopfbauten beherbergten Büro-, Aufenthalts- und Sanitärräume für die Lageraufseher, Lagerarbeiter, Zöllner und Schauerleute.

Lage und Form von Schuppen 6 und 9 dokumentieren im Verbund mit dem historischen Stadthafen, den verbliebenen Zeugnissen der alten Hafenbahn und den historischen Kaianlagen des Hansa-Hafens die erste, eng mit der Altstadt verknüpfte Ausbauphase des Lübecker Hafens im Industriezeitalter und stehen seit 1988 unter Denkmalschutz. Heute werden sie als Allzweckhalle und Versorgungsräume für die angrenzende Marina (Schuppen 6) bzw. von privaten Gewerbetreibenden als Räumlichkeiten für Konferenzen und Feierlichkeiten, für einen Antiquitätenmarkt, sowie als allgemeine Lager- und als Büroflächen (Schuppen 9) genutzt.

Jörg Sellerbeck jr.