

Nördliche Wallhalbinsel

Zum Denkmalwert der Hafenanlagen

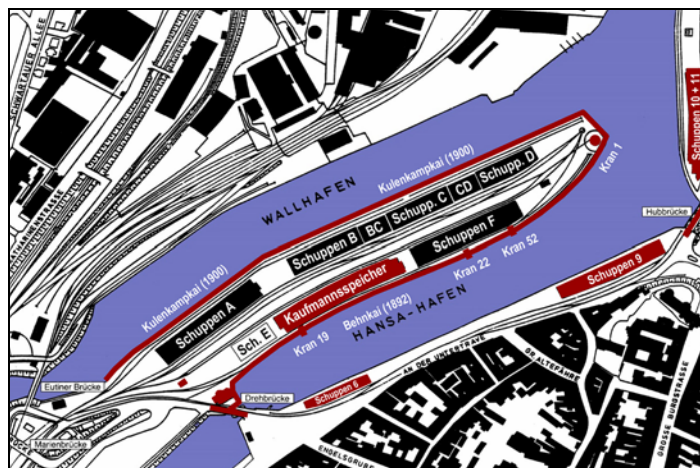
Der Augenschein

Von einem Standpunkt auf der Marienbrücke oberhalb der Eisenbahnanbindung der nördlichen Wallhalbinsel bietet sich nach Osten ein ausgezeichneter Überblick über die Hafenanlagen. Links überspannt an der Nordseite die alte 'Eutiner Eisenbahnbrücke', eine mit dem Drehgestell auf dem Schemel festgesetzte ehemalige Drehbrücke, den Stadtgraben zwischen dem alten Holzhafen und dem Wallhafen, mit ihren Auflagern beiderseits in die Uferböschungen eingeschnitten. An die Böschungen schließen die Kais an, die das Becken des Wallhafens einfassen. Nach Osten begrenzen die bis zur Drehbrücke umlaufenden Kaimauern an Kulenkampkai und Behnkai die Wallhalbinsel mit ihren Gleisanlagen in den gepflasterten Flächen und mit den langen, rotbraunen Hafenschuppen, ein deutlich erkennbar einheitliches und etwas über 100-jähriges Ensemble, zum Hafenumschlag geplant und errichtet.

Der Bestand und seine Geschichte

Den Kern des Planungskonzepts von Wasserbauinspektor Peter Rehder bilden die meist unbeachteten weil unscheinbaren Gleisanlagen des 'Bahnhofes' auf der Wallhalbinsel. Bahnhof im eisenbahntechnischen Sinn sind Gleise und Weichen der Gleisharfe vom Übergabegleis an der Eutiner Eisenbahnbrücke bis zur Drehscheibe bei dem Schwerlastkran. Bei dem Bau des 'Eisenbahnschuppens' am ersten Hafenbecken, welches im Lübecker Hafen unmittelbar bei dem Holstentor 1851 angelegt wurde — seine Kaimauern an Untertrave und mittlerer Wallhalbinsel formten es in 70 m Breite — liefen im Schuppen Ladegleise, doch keine auf dem Kai. Hier standen drei Eisenkrane neben Ladetoren. Ihre Standorte sind heute noch in den vorspringenden Kaiabschnitten erkennbar.

Auf der nördlichen Wallhalbinsel sind sowohl an Wasser- wie Landseite der Hafenschuppen Doppelgleise für An- und Abfuhr der Waggons gebaut und auf der Kaiseite auch Schienen für Kräne. In der gepflasterten Mitte liegen weitere Gleise für den Rangierbetrieb, so dass insgesamt ein schneller Umlauf der Waggons und damit der Güter ebenso möglich war wie das Abstellen zum Be- und Entladen. Nach Baubeginn 1890 waren um 1898 die Tiefbauarbeiten abgeschlossen und das Terrain für die Hochbauten vorbereitet. Zwischen den Kai- und Landgleisen stehen durchweg ca. 25 m breite Hafenschuppen. Der erste Kaischuppen war der Schuppen E von 1894, der um 2003 für die Schaffung eines Parkplatzes abgerissen wurde. Den zweiten Bau



Schwarzplan mit Gleisanlagen der Nördlichen Wallhalbinsel. Kennzeichnung (rot) der besonderen Kulturdenkmale: Kran Nr. 1 und Schuppen 6 und 9 (1988), Drehbrücke und Hubbrücke (1990), Kaimauerring und Kaufmannsspeicher mit Kran Nr. 19 (1993), Kran Nr. 22 und Nr. 52 sowie das kleine Waagenhaus mit Lkw-Waage (2012) im Bereich der Einfahrt auf die Halbinsel.

Bild unten: Einfahrt zur Nördlichen Wallhalbinsel von Süden nach dem Bau der Rampe zur Marienbrücke ab 1918. Foto: Appel, Fotoarchiv St. Annen-Museum.

errichtete die Kaufmannschaft 1898 als mehrgeschossigen, architektonisch in drei Abschnitten gegliederten Getreidespeicher am Behnkai. Er war der erste Stahlskelettbau Lübecks und gründete auf Beton-Punktfundamenten, an der Kaikante unterstützt durch darunter eingerammte Eichenpfähle. Der Wiederaufbau nach Kriegsschäden im Zweiten Weltkrieg ergab das heutige in der Höhe gestaffelte Erscheinungsbild. Auf der Kaiseite trägt das Gebäude auch die Schiene eines Halbrahmen-Krans für das Ladegeschäft. Das Gebäude mit Kran wurde 1993 in die Denkmalliste eingetragen.

Die folgenden Hafenschuppen A (1903), B (1904), C (1901) bis D (1907) am Kulenkampkai sind funktionale Gebäude, einfach und aus Holz mit einer Höhe errichtet, in die die Güter der parallel festgemachten Schiffe im Ladebetrieb auf kurzen Wegen eingelagert oder herausgegeben werden konnten. Die Kopfbauten der Schuppen sind mit Ziegeln gemauert und enthielten Räume für den Zoll wie den Stauerei- und Hafenbetrieb. Da die Be- und Entladung auf der Wasserseite von den Stauereien betrieben wurde, genügte eine geringere Anzahl der charakteristischen Ladetore als auf der Landseite, wo verschiedene Spediteure und Bahngesellschaften die Güter mit Pferd und Wagen, Eisenbahnwaggon oder LKW anlieferten oder abfuhrten. Für die Zeit seiner Errichtung war der an der Spitze aufgestellte und mit derselben Hydraulik wie die Drehbrücke betriebene Schwerlastkran, der 40 t tragen konnte,





Nördliche Wallhalbinsel von Norden, Aufnahme vor 1939: Zwischen dem zentralen Gleisfächer und den Außengleisen liegen die „Terrains für Kaischuppen“, wie sie in der Rehder-Planung bezeichnet werden. Hier entstehen zwischen 1894 und 1907 nach und nach der Kaufmannsspeicher und die Schuppen A bis D. Der Schuppen F folgt auf dem Freifeld links im Bild erst 1939. Foto: Appel.

eine Besonderheit. Mit diesem Kran ließen sich große Maschinen heben und verladen. Er ist seit 1988 in die Denkmalliste eingetragen. 1939 wurde mit dem Bau des unterkellerten Schuppen F in der Verlängerung des Speichers der Kaufmannschaft begonnen, ein Stahlbetonbau mit erhöhtem Mittelteil mit Fensterbändern, außen ziegelsichtig. Wie alle anderen Gebäude liegt er in den ursprünglich von Rehder vorgesehenen Bauflächen und war 1949 fertig.

Die sozialen Beziehungen zwischen Stadt und Hafen

Noch heute endet der Blick vom Stadthügel die Gruben hinunter an den Schuppen und Wasserflächen im Hafen. Er folgt dem früheren Weg der Arbeiter aus ihren Wohnungen und Ganghäusern zu ihren Arbeitsplätzen. Stadt und Hafen waren eng verflochten und Geschehnisse im Hafen wie Hochwasser Havarien bewirkten eine unmittelbare Reaktion in der Stadt. Dies findet selten einen vergleichbaren baulichen Ausdruck, wie er hier in Lübeck noch gegeben ist. Die Gewerke der Träger, dann ihre Kompanie mit Schauerleuten und später die große Zahl der Hafentarbeiter vermittelten den Lastverkehr in der Symbiose zwischen Stadt und Hafen. Ebenso waren die Kapitäne und Seeleute an dem Zusammenwirken beteiligt und 'last not least' die vielen



Nördliche Wallhalbinsel von Westen um 1950, dahinter die nördliche Altstadt mit Schuppen 9 und 8 an der Untertrave. Im Vordergrund die Schiffbauplätze der LMG und die Gebäude der Batra Werft. Die Einmündung vom Wallhafen in die Trave diente als Aufschwimmfläche der Stapelläufe. Foto: Verlag Schöning & Co, Lübeck, Lü Fig. 6039-f 02.

Kaufleute der Reedereien, Speditionen und Lagergesellschaften in ihrer bestimmenden Stellung. Wenn bei der Eintragung der Hansestadt Lübeck in die Welterbeliste von den Gutachtern und der UNESCO darauf hingewiesen wurde, dass bei Erhalt der Wohngänge auch auf einen Erhalt der Sozialstruktur zu achten sei, so sollte dieser Hinweis auch auf die vormaligen Arbeitsstätten bezogen werden.

Abschluss und Bewertung

Der Wasserbauinspektor Peter Rehder hatte die Aufgabe gestellt bekommen, zu dem im Verfahren befindlichen Bebauungsplan der Vorstädte der Freien und Hansestadt Lübeck eine Stellungnahme zum Ausbau der Seehäfen abzugeben. Mit seinen Ende des Jahres 1884 schließlich vorgelegten Plänen, war ihm ein außerordentliches Werk gelungen: Auf einen Zeithorizont von 50 Jahren (!) bezogen, mit Schiffsgrößen bis 10.000 to und 7,5 m Tiefgang zukünftig rechnend, sahen seine Pläne einen Ausbau in zwei Stufen vor.

Der Hohe Senat der Freien und Hansestadt Lübeck erkannte in seiner Beurteilung die außerordentliche Qualität der Rehderschen Planungsarbeiten

Das gute Vollkorn Brot

Glockengießerstr. 42
23552 Lübeck
Tel. 0451/7 57 93
freibackhaus@t-online.de
Mo-Fr 7 - 18 Uhr · Sa 7 - 13 Uhr

Im alten Zolln

die alte Lübecker Kneipe

Anno 1900

» damals wie heute ungewöhnlich «
Mühlenstr. 93/95 Tel. 7 23 95 www.zolln.de



Hamburg, Kleiner Grasbrook: Links am Bildrand der Indiahafen mit dem Australiakai und Afrikakai, dann die '50er Strecke', rechts der Hansahafen mit einer Reihe von Frachtschiffen. Über Schuten wird hier die Ladung gelöscht oder werden die Schiffe beladen. Nur die 50er Schuppen überlebten den Zweiten Weltkrieg und die Folgezeit. Foto: hlla.de/ hamburg-fotoarchiv.de.

vorbehaltlos an und verlieh ihm als besondere Ehre eine lebenslange Zulage von 1.000,- Mk zu seinem Gehalt. Nach Abräumungsarbeiten wurden diese Pläne durch Rats- und Bürgerbeschluss von 1890 anschließend unverzüglich umgesetzt und die entstandene Hafenanlage ist fast 100 Jahre (!) bis in die jüngste Vergangenheit (1986) wie vorgesehen genutzt worden. Vergleichbare geschlossene Ensembles in dieser einmaligen Lage gibt es nicht mehr. Auf dem Grasbrook ist in der Schwesterstadt Hamburg im Jahre 2002 die einige Jahre später zwischen 1908 und 1912 entstandene, vergleichbare Gruppe der '50er Schuppen' mit Kopfgebäuden, den zugehörigen Straßenflächen mit Pflaster, Bremerkai und Australiakai mit der Ausstattung an Gleisen unter Denkmalschutz gestellt worden — mit der Begründung: „Diese charakteristische Erfindung für den Hamburger Hafen war in ihrer Schlüssigkeit beispielgebend für die Bauentwicklung in Häfen der ganzen Welt. Entsprechende regionale und überregionale Bedeutung hat die so genannte Hamburger Kaizunge mit ihrer technischen Ausstattung gewonnen. Die Entwicklung der Hamburger Kaizunge war im ersten Jahrzehnt des 20. Jh. mit dem Ausbau der Kaizunge zwischen dem Hansa- und dem Indiahafen vollendet. Danach kam für den Stückgutumschlag nichts Neues mehr (...) bis in den sechziger Jahren die Container-Ära anbrach.“

Anzumerken ist, dass in Hamburg Joh. Dalman, ein gebürtiger Lübecker, der in Lübeck unter Baudirektor Scheffer als Wasserbaukondukteur an der Vorbereitung des Eisenbahnanschlusses beteiligt war, als Hamburger Wasserbaudirektor (ab 1864, zuvor 1857 kommissarisch) nach 1866 im Sandtorhafen die Kombination von Eisenbahn - und Straßenverladung einführte. In der '50er Strecke' ist der '53er' bereits abgerissen worden, von den zugehörigen Hafenbecken besteht nur noch der östliche Hansahafen. Der westliche Indiahafen ist zugeschüttet, der in begrenzende Australiakai dadurch nur dem Namen nach und das Ensemble somit unvollständig erhalten geblieben.

Der zur Beschreibung der nördlichen Wallhalbinsel in Lübeck eingangs gewählte Standort auf der Marienbrücke bietet nicht nur dem für die Schönheit technischer Landschaften Empfänglichen den Blick auf ein Ensemble mit Denkmalwert aus stadthistorischen, sozialhistorischen, technikgeschichtlichen und städtebaulichen Gründen. Der Erhalt der Anlagen mit musealer Nutzung wäre vorstellbar. Er stünde aber kaum im Mittelpunkt, da es sich um Gebäude mit früher gewerblichen Nutzungen handelt. Deren Fortsetzung ist im Bereich Touristik, Bootsbau und Handel denk- und planbar, womit die ursprüngliche Funktion wie auch der Charakter der Wallhalbinsel unter heutigen Bedingungen weitgehend erhalten bleiben würde.

Otto Kastorff

Weil die Manns sich verdoppeln: Abbruch, Neubau, Denkmalschutz

Der Plan, die Kapazität des Buddenbrookhauses Mengstraße 4 per Übernahme des Nachbargrundstücks Mengstraße 6 zu verdoppeln, kommt in Fahrt. Dass diese Verdoppelung absolut notwendig ist, liegt aus Sicht der Projektanten auf der Hand: Nicht nur abnehmende Besucherzahlen wirken alarmierend, es geht auch um Erweiterung des touristischen Angebots „rund um die Familie Mann“ und um die Einlösung eines erhöhten wissenschaftlichen Anspruchs gegenüber anderen Thomas-und-Heinrich-Mann-Forschungsstätten wie München und Zürich. Auch die umstrittene „bel étage“ im Obergeschoss hat ihre zeitgeistige Berechtigung längst eingebüßt, sie gehört nicht nur entstaubt, sondern entleert und gänzlich neu konzipiert. Es gilt einen „Ruf“ zu festigen. Dazu fand bereits vor einem Jahr ein mehrtägiges Kolloquium von Museologen, Literatur-Managern und Architekten statt. Die Öffentlichkeit war nicht beteiligt.*

Dass nun wieder unter Ausschluss der Öffentlichkeit wichtige Weichen gestellt werden, ist bezeichnend für Lübecks Kulturpolitik unter Senatorin Annette Borns (SPD) und Prof. Dr. Hans Wißkirchens Kulturstiftung. Es wird erwogen, das Haus Mengstraße 6 ganz abzurechen (fachsprachlich: „zurückzubauen“) und durch einen museumstechnisch optimierten Neubau zu ersetzen. Sollte darüber nicht mal in der Öffentlichkeit diskutiert werden?

Das Haus Mengstraße 6 ist wie Nr. 4 ein belangloser Beton-Bürobau der Nachkriegszeit, allerdings wie auch Nr. 4 über erhaltenem historischen Gewölbekeller. Es lässt sich nachvollziehen, dass der gegebene Raumzuschnitt von Mengstraße 6 den Museums- bzw. Literaturzentrums-Plänen nicht sonderlich entgegen kommt. Und wenn es Geldgeber gibt, die Abbruch, Neubau und museumsdidaktische Ausstattung bezahlen möchten, kann man wohl kaum dagegen sein. Es ist ja nicht mein Geld, es ist also nicht mein Problem. Nur: Die Fassade des Hauses Nr. 6 steht wie die von Nr. 4 unter Denkmalschutz und der liegt im Interesse der Öffentlichkeit und ist gesetzlich geregelt.

Sehen wir uns die Fassaden einmal an: Während Nr. 4 die mühsam aus den Trümmern gerettete „Buddenbrook“-Front mit ihrer behaglichen Mischung aus Renaissance und Rokoko ist, ein Original an originaler Stelle also, handelt es sich bei der „gotischen“ Front von Nr. 6 um Verwertung verschobener Baumaterials: Der Großteil der Backsteine, teils Normalsteine, teils Formsteine, glasiert und unglasiert, stammt vom Abbruch der 1942 stehen gebliebenen Fassade Fischstraße 19, die 1953/55 mit den ebenfalls erhaltenen Giebelfronten Nr. 15 und 17 den Berufsschul-Neubauten im Gründerviertel weichen musste. Das brauchbare Material wurde dem Neubau (damals „Samen-Michael“) wie eine Tapete vorgesetzt, Fehlendes wurde neu angefertigt und hinzugefügt. Um den Vorgang richtig einordnen zu können, sei daran erinnert, dass für diesen Neubau ein erhaltener Spätbarock-Giebel weggebrochen wurde. Über die angebliche „Translozierung“ der gotischen Backsteinfront (die bei Backsteinbauten dieser Größe schlicht nicht möglich ist) wurde in Bürgernachrichten 107 bereits das Notwendige gesagt (BN 107, S. 10, 11). Aus der in BN 107 vorgelegten Fehler-Analyse darf man schließen, dass der Denkmalschutz für diese Front aus heutiger Sicht fachlich nicht zwingend ist. Die Diskussionsbeiträge auf o. g. Konferenz (an der ich teilnehmen durfte), sind protokolliert, von mir z. B. diese Aussage: „ich formuliere mal ein Extrem: Dieses Haus, die Nummer 6 mit dem neu aufgelegten gotischen Giebel, hat für mich zwar Geschichte, aber eine Geschichte, die so verfälschend ist und auch das Original verhöhnt, da sage ich einfach: Reißt das doch einfach ab und lasst uns eine schöne neue Fassade hinsetzen – auch um einen alten Fehler zu korrigieren“. Es gab Zuspruch und Widerspruch, natürlich. Man sollte also darüber reden und nicht von vornherein die Unantastbarkeit denkmalbehördlicher Einschätzung wie ein Gottesurteil hinnehmen.