

# Zum Denkmalwert der Hafenanlagen

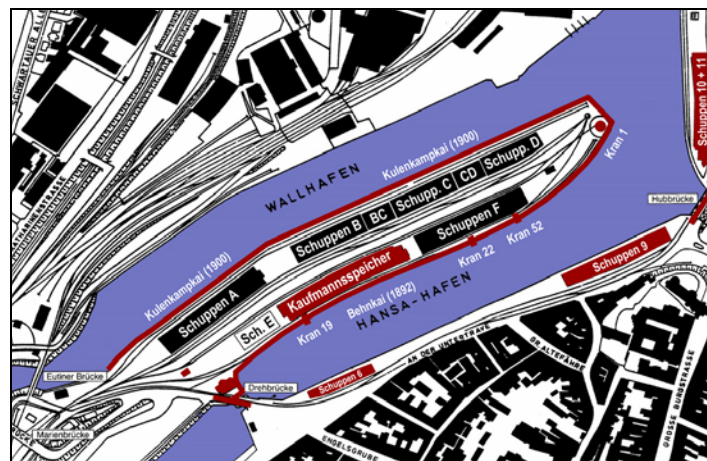
Der Augenschein

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 Waggonen 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 Waggonen 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, Eisenbahnwagen 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.

te, eine Besonderheit. Mit diesem Kran ließen sich große Maschinen heben und verladen. Er ist seit 1988 eingetragenes Kulturdenkmal. 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 oder 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 Hafenarbeiter vermittelten den Lastverkehr in der Symbiose zwischen Stadt und Hafen. Ebenso waren die Kapitäne



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



**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](http://www.zolln.de)