

Waterstädtische Blätter

Altes und Neues aus Lübeck.

Unterhaltungsblatt der Lübeckischen Anzeigen.

Am guten Alten in Ehren halten,
Am schönen Neuen sich stärken und freuen
Wird Niemand gereuen. Seibel.

Inhalt:

Der Krummmeffer Schleusenbau.
Die Bahnhoffrage in Lübeck von 1849.
Die Schlacht bei Lübeck (Schluß).
Lübeckische Biographie.
Moltke und die Stadt Lübeck.
Altes aus Lübeck.
Diebstahl in der Stadtkasse.
Graf Johann zu Holstein.
Wochen-Chronik aus Lübeck.

Der Krummmeffer Schleusenbau.

Lübeck, den 26. Novbr. 1896.

Der Weg nach Krummmeffe führt, nachdem man Rothebeck, das in der Ferne liegende Nieder-Büßau, den Krummmeffer Baum und das bald daneben liegende Schulhaus der Bezirksschule Nieder-Büßau passiert hat an einem lieblichen Thale entlang, durch welches sich die Stecknitz in vielen Windungen und Buchten durch die Wiesen hinschlingelt. Während zuvor der vorliegende kleine Höhenrücken die Aussicht auf weitere Entfernungen versperrt, bemerkt man beim Passiren dieses Thales die ersten Anzeichen des nahen Kanalbaues. Auf langgestreckten schmalspurigen Arbeitsgeleisen sieht man kleine Lokomotiven mit langen Materialzügen dahin dampfen und die weißen Rauchwolken der Maschinen zeichnen sich von dem dunklen Grunde des der Chaussee gegenüberliegenden noch in herbstlichen Farben dunkelroth und braun prangenden kleinen Gehölze ab. Unser Weg führt uns nach der Baustelle der ersten Kammer Schleuse für den Elbe-Trave-Kanal. Diese Baustelle liegt etwas hinter dem eigentlichen Dorfe Krummmeffe in den Ländereien der Krummmeffer Besitzer, ausschließlich auf Lübeckischem, von Lauenburgischem Besitz inselförmig umschlossenen Gebiete. Ein neu angelegter Weg, der später als Zufahrtsstraße für die Schleuse zu dienen hat, führt von der Dorfstraße rechts ab ins Stecknitzthal. Schon vom Dorfe aus bemerkt man ein in rothem Backsteinbau aufgeführtes einsam mitten im Felde aber auf weit ausschauender Höhe stehendes einfaches Haus: es ist das zukünftige Schleusenmeisterwohnhaus, das jetzt als Baubureau für den zu errichtenden Schleusenbau dient. In wenigen Schritten ist man alsdann an der Baustelle, wo durch die fleißige Arbeit vieler Hände in wenig Monaten die Erdbewegungen zur Herstellung der Baugrube und eines Theiles des anschließenden Kanalbettes bereits fast vollendet und wenigstens in der Tiefe bis zur Sohle der Schleusenkammer hergestellt sind.

Die Stecknitz, welche nahe an der Baustelle vorüberfließt ist provisorisch etwas westlich um die Baustelle geführt und sodann sind die zum Anschluß der Kammermauern und Häupter dienende Spundwände eingerammt, zwischen welchen aus Beton die Fundamente der vorerwähnten Bautheile in Herstellung begriffen sind, die wenn die Witterung es erlaubt, noch vor Winter fertig gestellt werden sollen. Die westliche Fundamentlängsmauer ist bereits vollendet und an der südlichen wird noch fleißig gearbeitet. Ja fleißig gearbeitet wird daran, denn man muß sich selbst überzeugt haben, wie eifrig die Männer in den Baugruben jeder einzeln schafft an dem Gesamtwert, wie einer dem andern flink und behend in die Hand arbeitet.

Der Arbeitsvorgang ist folgender: Mittelfst der 8 km langen Transportbahn wird von Genin her der nach dort auf der Trave und Stecknitz in Stecknitzschiffen gebrachte Travemünder Kies an die Baustelle geschafft und hier in einem Mischwerk mit Cement und Leas inia zusammengemengt. Die Masse wird ein wenig an-

geseuchtet und nach dem Passiren der Mischmühle direct in untenstehende Rippwagen entleert. Mit diesen wird dann der Beton an die Baugrube befördert und der Inhalt der Rippwagen (0,3 cbm) in die Grube entleert. Schnell greifen jetzt die in der Grube stehenden Arbeiter zu um eine gleichmäßige Vertheilung des frischen, wie angefeuchteter Seesand sich anführender Beton gleichmäßig zwischen den Wänden der Baugrube zu vertheilen. Zahlreiche Arbeiter bewirken gleich hinterher durch beständiges Aufstoßen mit Stampfen eine Verdichtung der Masse und in wenigen Stunden ist auch bereits wie beim Cementmörtel eine leichte Erhärtung eingetreten. Auf diesen Fundamenten bauen sich die Kammermauern und Häupter auf, in welchen ersteren die zum Füllen und Entleeren der Schleusenkammern dienenden Umlauffanäle untergebracht werden.

Die hier in Ausführung begriffene Schleuse erhält wie die übrigen Schleusen der Elbe-Trave-Kanals eine Kammer von 80 Meter Nutzlänge und 17 Meter Weite bei 12 Meter weiten Einfahrtsthoren. Sie ist dabei zur Aufnahme eines ganzen Schleppzuges bestehend aus einem größten Elbschiff und einem kleineren Kanalkahn nebst Schleppdampfer oder aus mehreren mittleren oder kleineren Kanalschiffen geeignet. Ihr Gefälle ist auf 2,75 Meter festgesetzt. Mit obigen Kammerabmessungen ist die Schleuse die größte der bisher in Deutschland zur Ausführung gebrachten Binnenschleusen. Um den durch diese Abmessungen bedingten großen Wasserverbrauch soweit erforderlich zu reduciren, ist neben der Kammer Schleuse eine in das Terrain eingeschnittene nur leicht befestigte Sparrkammer angeordnet.

Der Abschluß, der die Schleuse mit dem Ober- und Unterwasser und mit der Sparrkammer verbindenden Kanäle geschieht durch eingebaute Umlaufheber. Eine Einrichtung welche wie das gleichfalls zur Anwendung kommende, selbstthätig schließende Klappthor des Oberhauptes, Herrn Bauinspektor Hotopp hieselbst patentirt ist und hier zum ersten Male zur Ausführung kommt. Um festzustellen ob diese Einrichtung sich praktisch so bewährt, daß auf ihre Anwendung auch für die übrigen Schleusen der Elbe-Trave-Kanals Bedacht genommen werden kann, wird die Krummmeffer Schleuse als Versuchsschleuse vorweg zur Ausführung gebracht.

Fällt der Versuch günstig aus, so ist zu erwarten daß diese Construction grundlegend für fernere Schleusenbauten überhaupt sein wird. Mit einer gewissen Spannung blicken daher Constructeur, Baumeister und Techniker, überhaupt alle Fachleute auf die Vollendung gerade dieser Schleuse, durch welche eine im Schleusenbau brennende, überall mit besonderer Sorgfalt behandelte Constructionsfrage zu lösen versucht wird.

Wird nun einerseits von der gesammten Arbeiterschaft fleißig geschafft, so ist andererseits beste Fürsorge für die Arbeiter seitens der Unternehmerin des Baues, der Firma C. Bering getroffen, um soweit es auf der „Strecke“, wie der technische Ausdruck lautet, möglich ihnen Unterkunft und Fürsorge für's leibliche Wohl zu gewähren. Ganz nahe bei der Baustelle ist auf einem auf der Stecknitz vertäut liegenden Stecknitzschiffe eine Kantine errichtet, welche in ihrem Innern gut durchwärmt, den Arbeitern Gelegenheit zu einem kräftigen Mittagessen und zu den übrigen Mahlzeiten am Tage gibt. Als Mittagessen wird für 30 „ eine Löffelspeise, bestehend aus einem Liter Essen mit 90 Gramm Fleisch verabfolgt. Die Ausgabe geschieht gegen Marken, welche von den Arbeitern vor Betreten der Kantine von einem neben dem Eingang stehenden Nummerbrett entnommen werden müssen. An andere Personen als an Kanalarbeiter dieser Baustelle wird in der Kantine nichts verabfolgt, so daß man es nicht mit einer öffentlichen Wirthschaft zu thun hat. Bemerkenswerth ist,

daß die bei der Kantinenverwaltung erzielten Ueberschüsse der Gesamtheit der Arbeiter wieder zu Gute kommt. Es werden für die, bei den täglichen Mahlzeiten erübrigten Gelder, bei besonderen Gelegenheiten und Festtagen Extra-Beilagen zum Essen gegeben, so daß die Kantine gewissermaßen als Consumverein zu betrachten ist, bei dem die Arbeiter selbst die Actionäre sind.

Dieselben sollen auch mit der Verpflegung denn recht zufrieden sein. Die Schlafstellen der Leute befinden sich im Dorfe vertheilt. Auch hier hat die Bauunternehmerin, die Firma C. Bering nach besten Kräften für die Unterkunft gesorgt.

Im gegenwärtigem Stadium wird, um wie schon vorgehoben, die Tiefbauten vor Winter zu vollenden, Tag und Nacht in ununterbrochenem Betriebe mit zwei Schichten gearbeitet. Nachts liefert die für die Wasserhaltung vorhandene Dampfmaschine die Kraft zum Betriebe von 10 großen electrischen Bogenlampen, mit denen der Bauplatz bei Eintritt der Dunkelheit vortreflich beleuchtet wird. Riesige Kiesberge und ein wohlgefüllter Cementschuppen deuten darauf, daß noch eine colossale Menge an Bau-Material zu dem Bauwerk erforderlich sind.

Die Heranschaffung dieses Baumaterials geschieht mit der schon oben erwähnten besonders angelegten Schmalspurbahn von der Stechnitz bei Genin aus. Die Schmalspurbahn führt zunächst über die Stechnitzwiesen hin, die zahlreichen Buchten des Stechnitz-Kanals an 28 Stellen überbrückend. Die Wiesen, theilweise sogar loses Moorland sind durch Ausdecken von Buschwerk tragfähiger gemacht und daher jetzt im Stande, die kleine Lokomotive, welche immerhin ein ziemlich bedeutendes Gewicht hat, sammt dem beladenen Materialzuge zu tragen. Benutzt man einen solchen Materialzug zu einer Fahrt am zukünftigen Kanal entlang (die für alles sorgende Firma C. Bering ist sogar im Besitze zweier recht hübsch ausgestatteter Personenvagen für diese Bahn), so gelangt man fortwährend am rechten Ufer des demnächstigen neuen Kanalbettes fahrend bald an das Dorf Krummesse. Bei Büssau schwimmt ein dort kürzlich zusammengesetzter kleiner Raßbagger, sowie ein Elevator für den Baggerbetrieb auf der Stechnitz. Der Bagger und der Elevator hat nach seiner Ankunft in Lübeck bei der Eversschen Schiffswerft auseinander genommen werden müssen, ist in Schuten verladen stückweise hirt angekommen. Die Zusammensetzung erfolgte auf dem Lande, worauf dann der Bagger nach allen Regeln der Kunst vom Stapel gelassen wurde. Gleich darauf passirt man eine Stelle, wo die Stechnitz zwischen zwei ganz schmalen Dämmen dahinfließt, während zu beiden Seiten der Dämme das Bett des neuen Kanals schon ausgehoben wird. Auch hier wird überaus fleißig gearbeitet. Die Stelle, woselbst demnächst der Bau der Büssauer Schleuse, der letzten vor Lübeck, beginnen soll, wird auf der Fahrt gleichfalls passirt. Bodenaushebungen kennzeichnen den Ort der Büssauer Schleuse. Hinter Kronsforde macht die Bahn eine Bucht, um dann an der linken Seite des Kanals weiter geführt zu werden. Nach fast $\frac{3}{4}$ stündiger Fahrt wird nach dem Passiren der Eisenbahnbrücke der Lübeck-Hamburger Eisenbahn bei Genin, unter deren linksseitiger Oeffnung die Bahn hindurch gelegt ist, das Dorf Genin und der Anlegeplatz für die Materialschiffe erreicht. Hier herrscht reges Leben, mit Beschleunigung werden die Materialzüge beladen, um den ununterbrochenen Betrieb zu ermöglichen.

Benutzt man von hier einen der kleinen Bering'schen Dampfer, so gelangt man, nachdem die auch hier noch in zahlreichen Windungen dahinfließende Stechnitz durchfahren ist, auf der Trave an der Lübschen Brauerei und der zweiten Gasanstalt vorüber zu der Baustelle bei der Lachwehr. Der erste Durchstich ist hier bereits in voller Breite hergestellt und weitere Durchstiche in Ausführung begriffen. Gegenwärtig sind drei Bagger und ein Elevator theils mit Spülbetrieb, theils mit Eimerbetrieb in Thätigkeit, um die Tiefe des Fahrwassers herzustellen. Der hier ausgeführte aus mehreren Einzeldurchgrabungen bestehende Durchstich läuft gegen den Eisenbahndamm an und wird nach Errichtung der großen Eisenbahnbrücke Anschluß an den Durchstich bei der Sophienstraße finden. Ob und in welchen Dimensionen die Brücke zur Ausführung kommen wird, entscheidet sich erst nach Erledigung der Bahnhoffrage.

Die für dieses erste halbe Baujahr getroffenen Dispositionen lassen bereits erkennen, daß das große Unternehmen, das größte das wohl je ein Staat von der Größe Lübeck's unternommen hat, in vertrauenswürdigen Händen ruht, und man darf, wenn nicht unvorhergesehene Ereignisse eintreten, sicher darauf rechnen, daß die in Aussicht genommene Bauzeit, eingehalten wird. W. Dahms.

Die Bahnhoffrage in Lübeck von 1849.

Seit geraumer Zeit steht in Lübeck die Frage der Verlegung des Bahnhofes auf der Tagesordnung: Dieser will den Bahnhof auf der Wallhalbinsel belassen haben, Jener ihn auf die Rehtschwiesen

verlegt haben, der Dritte weiß einen Platz in Meiner's Wiesen, so wogt der Widerstreit der Meinungen hin und her, bis der Senat mit den theilhabenden Behörden und darnach mit der Bürgerchaft wegen der Platzfrage eine Einigung herbeigeführt haben wird. Interessant ist nun, daß eine ganz ähnliche Lage bei Erbauung des jetzigen Bahnhofes im Jahre 1849 in Lübeck vorhanden gewesen ist.

Eine im Verlage von F. A. Brockhaus, Leipzig im Jahre 1853 erschienene Zeitschrift „Die Gegenwart, eine encyclopädische Darstellung der neuesten Zeitgeschichte für alle Stände“, enthält in einem längeren Aufsätze über Lübeck einen auf die vorbezeichnete Frage bezüglichen Abjag. In demselben heißt es:

„Die Nivelirung der Richtung, welche die Lübeck-Büchener Eisenbahn nehmen sollte, war noch vor dem Ausbruch des Kampfes in Schleswig-Holstein angenommen worden: es fehlte nur an der Genehmigung der Regierung des Herzogthums Lauenburg, um die Arbeiten selbst in Angriff zu nehmen. Die Genehmigung des Programms, welches das Lübeck-Büchener Eisenbahncomité am 17. October 1849 berathen hatte, erfolgte am 27. desselben Monats sowohl durch den Lübecker Senat wie durch die Statthalterchaft des Herzogthums Lauenburg, und gleichzeitig ward von Beiden die Erlaubniß erteilt, auf Grundlage jenes Programms die Actienzeichnung beginnen zu lassen.

Bevor es noch dazu kam, erhob sich ein lebhafter Streit über die Anlegung des Bahnhofes, der von der Localpresse mit ausdauernder Heftigkeit geraume Zeit fortgeführt wurde. Während die eine Partei den Platz vor dem Holstenthore, der allerdings erst geschaffen werden mußte, vertheidigte und als zweckmäßig heraus hob, redeten die Gegner dem Mühlenthore das Wort und führten besonders an, daß ein vor dem Mühlenthore angelegter Bahnhof die Baukosten um ein bedeutendes verringern würde. Privatinteressen mochten bei diesem Streite wohl auch im Spiele sein, der übrigens keine Aenderung im einmal entworfenen Bauplane herbeiführte. Das Holstenthor behauptete den Sieg, und die Vertheidiger des Mühlenthors mußten es sich gefallen lassen, daß sie zuletzt durch einen Witzbold mit ihren Bahnhofphantasien öffentlich lächerlich gemacht wurden.

So ward denn die Actienzeichnung ausgeschrieben. Sie begann gleichzeitig in Lübeck, Rageburg und Mölln am 2. Jan. 1850 und ward am 4. desselben Monats geschlossen. Von den 12790 Actien, à 200 Thaler preussisch Courant, wurden in Lübeck 12747 untergebracht, nur 43 Stück fielen auf Lauenburg. Wie viele Privatleute sich bei der Zeichnung theilnahmen, möchte nicht genau zu ermitteln sein. Als Hauptactionär trat der Staat Lübeck auf, der denn auch alle von Privaten nicht gezeichneten Actien übernahm. So war das Unternehmen selbst gesichert, und es fehlte nichts weiter als die zum Bau erforderliche Summe. Indessen auch für diese hatte man frühzeitig gesorgt. Die Republik schloß eine Staatsanleihe mit der Berliner Seehandlung ab, und verschaffte sich dadurch die Summe von 3,200,000 Thalern preussisch Courant, um damit sowohl die Kosten des Eisenbahnbaues als die so nöthig gewordene Correction der Trave zu bestreiten.

Am 19. Febr. 1850 geschah der erste Spatenstich zu diesem wichtigen Unternehmen, daß mit großer Energie angegriffen und fortgeführt ward. Die Bewohner Lübeck's strömten in Menge durch das alterthümliche Holstenthor nach den hohen mit herrlichen Linden- und Ulmenalleen geschmückten Wällen, um das Zerstörungswerk zu betrachten, das jetzt die Stadt einer schönen Zierde berauben und ihr dafür einen neuen Handelsweg nach dem Süden geben sollte. Wie es häufig geschieht, daß man das Gute, in dessen Besitz man sich befindet, nicht zu schätzen weiß, so lange es uns gesichert bleibt, so erging es jetzt auch den Lübeckern. Um die wirklich prachtvollen, schattigen Alleen auf den hohen und breiten Wällen, welche Stadt und Fluß umgürteten, kümmerte sich vor dem Beginn der Eisenbahnarbeiten Niemand. Es gehörte zu den auffallenden Erscheinungen, wenn man einzelne Spaziergänger unter den rauschenden Laubkronen einherschreiten sah. Als nun aber die Art an die Wurzel dieser schönen Bäume gelegt ward, fiel es den Leuten auf einmal ein, daß ihnen durch die Eisenbahn etwas Unersehbares geraubt werden würde, und ein Klagen und Jammern erhob sich über die Zerstörung der so lange bestandenen Anlagen, aus dem wirklich zu entnehmen war, wie sehr die nothwendig gewordene Umgestaltung den Meisten zu Herzen ging. Von Stunde an begann nach den immer mehr verschwindenden Wällen eine wahre Wallfahrt, die auch nach der Vollendung der Bahn nicht aufhörte.“

Der somit gleich nach Beendigung des holsteinischen Krieges in Angriff genommene Bahnbau bot, wie ferner hervorgehoben wird, Vielen der soeben aus der Armee Entlassenen ein willkommenes Unterkommen. Es wimmelte bald auf der ganzen Bahnstrecke von schleswig-holsteinischen Soldaten, die zwar nicht mehr den militärischen Rock, wohl aber einige Ueberbleibsel ihrer Uniform trugen. —s.