Zwei alte Kanäle zwischen Elbe und Ostsee.

FRITZ HUBERTUS KNÖLLNER.

Von den zahlreichen im Laufe der vergangenen 500 Jahre in Schleswig-Holstein zum Vorschlag gebrachten künstlichen Wasserstraßen wurden 3 Linien einer Bauausführung für würdig befunden: die Eider-, Stecknitz-Delvenau- und die Alster-Trave-Linie. Während die beiden letzteren zu Ausgang der Hansezeit im Vordergrund des wirtschaftlichen Interesses der beiden Hansestädte Lübeck und Hamburg standen, erlangte seit dem letzten Jahrhundert die Eiderlinie (Kaiser-Wilhelm-Kanal) immer größere Bedeutung, so daß es den Lübeckern zu Ausgang des vorigen Jahrhunderts nur mit größter Mühe und unter großen Opfern gelang, die deutschen Wirtschaftspolitiker von dem notwendigen Ausbau der Stecknitz-Linie zu überzeugen und den Bau des Elbe-Trave-Kanals durchzusetzen. Ihre alte Bedeutung hat die neue Lauenburg-Lübecker Wasserstraße aber nicht wieder erreichen können, da der mit freiem Blick nach den Räumen des heutigen Seeverkehrs gerichtete Welthafen Hamburg das alte Haupt der Hansa fast vollständig beiseite zu schieben scheint.

Der Alster-Trave-Kanal ist scheinbar nie endgültig fertig geworden. In Verbindung mit dem alten Stecknitz-Kanal aber legt er beredtes Zeugnis ab für die Tatkraft unserer Vorfahren des 14., 15. und 16. Jahrhunderts, durch geeignete Verkehrswege ihre Handelsbeziehungen zu fördern und weiter auszubauen.

Entsprechend der weniger großen Bedeutung des südöstlichen Holsteins als Durchgangsland für den Weltverkehr in unserem Jahrhundert im Gegensatz zu der Seeschiffahrtsstraße des Nordostsee-Kanals ist auch das allgemeine Interesse für die früher so bedeutsame Geschichte dieses Teiles der Provinz Schleswig-Holstein für die Binnenschiffahrt etwas erlahmt. Und doch bietet gerade die Geschichte der beiden alten Kanäle zwischen Elbe und Trave einen dankbaren Einblick nicht nur in die Verhältnisse der Binnenschiffahrt früherer Jahrhunderte, sondern auch in die handelspolitischen Machtbestrebungen der großen deutschen Hafenstädte, die weltwirtschaftliche Bedeutung der deutschen Ost- und Nordseeküste und nicht zuletzt auch in zahlreiche mißliche Zustände infolge der einstigen deutschen Kleinstaaterei.

Der Stecknitz-Kanal, der Vorgänger des Elbe-Trave-Kanal, ist die erste künstliche Wasserstraße Norddeutschlands. Die Erlaubnis zum Ausbau dieses Wasserweges hatten sich die Lübecker zu Ende des 14. Jahrhunderts nach langen Verhandlungen mit dem Herzog von Lauenburg gegen eine vorläufige Abstandssumme gewissermaßen erkauft. In unermüdlicher Arbeit ließ der Lübecker Rat dann in den Jahren 1391—98 die vom Möllner See nach Norden in die Trave fließende Stecknitz, auf der schon seit einiger Zeit Waren von Mölln nach Lübeck transportiert wurden, und die südlich nach der Elbe bei Lauenburg fließende Delvenau für die vorgesehene Schiffahrt ausbauen, d. h. mit Schleusen versehen usw. Zugleich wurde in einem alten Schmelzwassertal des Möllner Sanders das erforderliche Kanalbett zwischen Möllner See und dem ca. 10 km davon südlich

gelegenen Quellgebiet der Delvenau aufgeworfen. Im Sommer 1398 war der Kanal fertiggestellt, und die ersten mit Kalk- und Salzfracht von Lüneburg kommenden Schiffe wurden zu dieser Zeit nach gelungener Kanalfahrt von den Lübeckern freudig begrüßt.

Mil welchen Schwierigkeiten man neben etwaigen baulichen bei einem Kanalbau in der damaligen Zeit rechnen mußte, möge folgende kleine Episode berichten. Bei einem Streit zwischen dem Rat und dem Herzog von Lüneburg hatten die Lübecker dem Rat bewaffnete Hilfe zukommen lassen. Um sich dafür bei den Lübeckern zu entschädigen, ließ der Herzog kurzerhand die Mündung der Delvenau, die früher auf der lauenburgisch-mecklenburger Grenze etwas oberhalb von Lauenburg in die Elbe floß, zustopfen. Infolgedessen sahen sich die Lübecker genötigt, um gegen weitere Ueberrumpelungen seitens des Lüneburgers gesichert zu sein, der Delvenau eine neue Mündung unweit Lauenburgs zu geben, wo heute der Elbe-Trave-Kanal ebenfalls in die Elbe mündet.

Ueber die ursprünglichen Ausmaße des alten Kanals sind wir nicht unterrichtet. Erst eine Kanalvermessung aus dem 18. Jahrh. verzeichnet für die engsten Stellen des Grabenbettes 5,75 m Breite und 6,72 m Tiefe. Da der Bauplan des 14. Jahrh. Zweischiffigkeit der Wasserstraße vorgesehen hatte, entsprechend den damals auf der Stecknitz zwischen Mölln und Lübeck verkehrenden Salzprähmen (Breite 3 m, Länge 19 m), nahm der Lübecker Baudirektor Rheder an, daß die beabsichtigten Dimensionen beim Bau selbst nicht erreicht worden seien. Daß die beabsichtigten Ausmaße wirklicht existiert haben, möchte ich gar nicht so ohne weiteres von der Hand weisen. Sieht man sich heute das Delvenaubett oberhalb Büchens an, so erkennt man sofort, wie stark und schnell die Uferverlandung gegenüber dem vorigen Jahrhundert, in dem die Breite der Delvenau noch über 10 m betrug, fortgeschritten ist. Es ist nämlich bei unserer Betrachtung immerhin zu berücksichtigen, daß die oben erwähnte Vermessung erst $3^1/_2$ Jahrhunderte nach Fertigstellung des Kanals vorgenommen worden ist, zu einer Zeit, da der Verkehr auf dem Kanal rapide zurückgegangen war, was sich doch sehr wahrscheinlich auch bezüglich verminderten Interesses an der Instandhaltung des Wasserweges bemerkbar gemacht hat.

Der größte Teil der Schleusen wurde nach dem Vorbild schon vorhandener Stecknitzschleusen als Stauschleuse mit hölzerner Verkleidung gebaut. An und für sich war eine solche Schleuse weiter nichts als ein einfaches Wehr. An einer enger gelassenen Stelle des Flußbettes wurden die Ufer mit Pfählen und Brettern verkleidet, um eine Unterspülung der Ufer durch das oberhalb der Schleuse bis ca. 1,50 bis 2 m über Normal gestaute Wasser zu verhindern. Hatte sich genügend Wasser oberhalb des Wehrs angesammelt, so wurde dieses geöffnet, und die inzwischen im Oberlauf vor der Schleuse angekommenen Schiffe fuhren mit der Flutwelle talwärts.

Im Gegensatz zu diesen Stauschleusen werden die Hahnenburger Doppel- und die Palmschleuse bei Lauenburg in einer Nachricht aus dem letzten Drittel des 15. Jahrh. als „Kisten" bezeichnet. Dieser Ausdruck gilt heute noch in der Lübecker Gegend für Kasten und Kammern (Rheder). Zwar

stammt die alte Nachricht über diese Kasten- oder Kammerschleusen aus einer Zeit ungefähr 100 Jahre nach Erbauung des Kanals, doch ist es wahrscheinlich, daß die beiden Schleusen schon bei der Anlage des Kanals nach diesem verbesserten und für die Wasserversorgung des Kanallandes rationellerem Schleusentyp angelegt worden sind. Die Hahnenburger Doppelschleuse am Nordabstieg der Scheitelstrecke zum Möllner See garantierte so nach Mölichkeit einen genügenden Wasservorrat im Verbindungskanal, besonders da dessen Wassermenge durch eine Stauschleuse am südlichen Abstieg zur Delvenau schon genügend Einbuße erlitt, und durch die Palmschleuse wurde die erforderliche Höhe des Wasserspiegels auf der längsten schleusenfreien Strecke der Delvenau (Dükerschleuse — Palmschleuse, beide heute noch erhalten, 9 km Flußlauf) erzielt. Da die erste vollständige Beschreibung einer Kammerschleuse aus dem Jahre 1452 stammt, haben wir nach Hagedorn in den beiden oben genannten Schleusen die erste Bauausführung eines Kammerschleusentyps vor uns.

Abgesehen von sachgemäßer Instandhaltung des Kanals und Neu- und Umbau von Schleusen wurden trotz mehrfacher Vorschläge bis zum 19. Jahrhundert keine Verbesserungen des teilweise vielfach gewundenen Kanallaufes vorgenommen. Einmal waren es finanzielle Schwierigkeiten der Lübecker, zum anderen aber auch besonders die Furcht des Rates von Lübeck vor dem lange Zeit hindurch im östlichen Ostseebecken allmächtigen Dänemark, das durch eine verbesserte Wasserstraße zwischen Hamburg und Lübeck starke Einbuße an seinem Sundzoll erleiden könne, wodurch selbst brauchbare Pläne nicht zur Ausführung kamen. So sah schon im 17. Jahrh. ein schwedisches Projekt die Ausmaße des heutigen Elbe-Trave-Kanals vor. Die ersten Verbesserungen laut Vertrag zwischen Lübeck und Hannover, der eine Breite des Kanals von 11,5 m und Tiefe von 1,73 m vorsah, mußten bald nach ihrem Beginn im Jahre 1803 wegen der Franzosenbesatzung wieder eingestellt werden. Aus dieser Zeit hören wir viel von eifrigen napoleonischen Vermessungskommissionen für das große Projekt des „canal de la Seine — Baltique", der bei Lübeck enden sollte. Aber die Arbeiten haben wohl deutscherseits eine allzu große Würdigung erfahren, da Napoleon durch die Arbeiten seiner Kanalkommissionen nur den Leuten Sand in die Augen zu streuen beabsichtigte, um seine Operationen gegen England an der Nordseeküste und Elbmündung um so ruhiger und sicherer durchführen zu können. Erst 1821 konnten die 18 Jahre vorher eingestellten Arbeiten wieder aufgenommen werden, und die Wasserspiegelbreite des Kanals wurde bei einer Tiefe von 1,44 m auf 12—14 m gebracht, während an den höher gelegenen Stellen des Verbindungskanals die Breite nicht 10 m überschritt.

Der Verkehr auf dem Kanal wurde von den sog. Prähmen bewältigt, deren Ladefähigkeit für die früheste Zeit auf 150 Zentner geschätzt wird.

Aus Ladeverordnungen des 16. und 17. Jahrh. hat man dann eine Ladefähigkeit solcher Stecknitzkähme von 250 Zentner errechnet. Kähne des 18. Jahrh. konnten dann schon 400 Zentner befördern, und erst die Kanalverbesserungen des 19. Jahrh. ließen Schiffe mit einem Fassungsraum von 600—750 Zentnern zu. Aber neben diesen Schiffen waren noch gegen Ende des vorigen Jahrh. vier von dem kleineren und älteren Typ im Verkehr.

Die Schiffahrtsberechtigung auf dem Kanal forderten die Salzführer, eine Lübecker Kaufmannsgilde, der der Salzhandel mit Lüneburg oblag, nach alten, höchstens für den alten Stecknitzlauf maßgebenden Privilegien für sich allein, obwohl im Bauvertrage jedermann freie Schiffahrt zugesichert war. Und tatsächlich gelang es den Salzführern in unermüdlichem Kampfe ihre Schiffahrtsansprüche durchzudrücken, so daß bis zur Einführung der Elbschiffahrtsakte in den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts neben wenigen Möllner Holzschiffen ausschließlich Hanseschiffe den Stecknitzverkehr vermittelten. Jeder Salzführer besaß eine Anzahl von Stecknitzschiffen, die er durch seine Dienstleute, die Stecknitzfahrer, anfangs zwischen Lüneburg und Lübeck, später nur zwischen Lauenburg und Lübeck verkehren ließ. Auf einer Fahrt hatte ein Stecknitzfahrer meistens 3 Schiffe zu beaufsichtigen, da bei den hohen Kanalgebühren eben nur dadurch ein Gewinn abfiel, daß er mehrere Schiffe zugleich fahren ließ. Im übrigen fuhr man in „Flotten". Erst wenn sich eine genügende Anzahl von Schiffen in einem der beiden Endhäfen angesammelt hatte, fuhr man los. Bergwärts wurden die Schiffe durch die „Linentögers", dem Kanal anwohnende Bauern, gezogen. Vor einer jeden Stauschleuse hatte man so lange zu warten, bis sich im Oberlauf genügend Wasser angesammelt hatte, um eine Befahrbarkeit des nächsten Kanalabschnittes nach Oeffnung der Schleuse zu gewährleisten. War der erforderliche Pegelstand erreicht und das Stauwerk geöffnet, so mußten die Schiffe möglichst schnell auf der Flutwelle bergwärts gezogen werden, um die nächste Schleuse noch bei günstigem Wasserstand zu erreichen. Garnicht selten reichte aber die jeweils aufgestaute Wassermenge für die entsprechende Strecke der Bergfahrt nicht aus, so daß die Schiffe auf der Strecke liegen bleiben mußten, um die nächste Flutwelle nach meistens zwei Tagen zur Weiterfahrt zu benutzen. Waren die Schiffe dann auch über die Scheitelstrecke, den Verbindungskanal, getreidelt, so benutzte man zur Talfahrt wieder die Flutwelle, auf der man sich ja nun abwärts treiben lassen konnte.

Unter diesen Schiffahrtsbedingungen dauerte anfänglich eine Fahrt zwischen Lauenburg und Lübeck 3—5 Wochen und noch mehr. Teilweise war diese lange Fahrtdauer aber auch auf die lässige Arbeit der Stecknitzfahrer zurückzuführen, deren Hauptbeschäftigung neben der Schiffahrt im Biertrinken bestand, wie eine Beschwerdeschrift aus dem 16. Jahrh. (Lübecker Staatsarchiv) zeigt. Erst Verordnungen über die Reihefahrt der Stecknitzschiffe konnten die Fahrtdauer auf 14—16 Tage im Durchschnitt herabdrücken. Nach den Verbesserungen im 19. Jahrh. durchfuhren dann einige Fahrer, als Lübeck zur Hebung des immer mehr zur Bedeutungslosigkeit herabsinkenden Stecknitzverkehrs Prämien verteilte, den Kanal in 4 Tagen. Die durchschnittliche Dauer der Kanalfahrt blieb aber auch im vorigen Jahrh. noch über 10 Tagen.

Ueber die Verkehrsmengen auf dem Kanal geben uns erst Zollrollen, die das Haupttransportgut der frühesten Zeit, das Lünburger Salz, erfassen, seit 1500 sicheren Aufschluß. Für das 15. Jahrh. glaubt man aber schon teilweise einen jährlichen Verkehr von ca. 1500 Schiffen annehmen zu dürfen, was einem Warentransport von 320 000 Zentnern entsprechen würde. Wurden in der ersten Hälfte des 16. Jahrh. noch jährlich gegen 200 000

Zentner befördert, so verringerte sich diese Verkehrsmenge in langsam absteigender Kurve bis Mitte des 17. Jahrh. auf nicht ganz die Hälfte. Für diesen Rückgang des Lüneburger Salzexportes über den Stecknitzkanal ist einerseits das Vordringen westeuropäischen Salzes in die Ostsee in Verbindung mit stetig wachsender Unrentabilität der Lüneburger Saline verantwortlich zu machen, andererseits hatten Hamburger Kaufleute so günstige Handelsbeziehungen mit den Ostseerandstaaten aufgenommen, daß Mitte des 18. Jahrh. viermal so viel Salz über Hamburg durch den Sund in die Ostsee ging als über Lübeck, das gegen Ende dieses Jahrh. einen Eingang von nur 12 200 Zentner Lüneburger Salz zu verzeichnen hatte. Demgegenüber hatte aber der Lübecker Bergverkehr immer mehr an Umfang zugenommen und übertraf nach einer zuerst langsamen, dann jedoch stetigen Entwicklung gegen Ende des 18. Jahrh. den Lübecker Talverkehr ungefähr um das Achtfache. In der Besatzungszeit durch die Franzosen ruhte der Stecknitzverkehr fast vollkommen mit Ausnahme der Jahre 1805 bis 06, in denen sich infolge der Elbblockade durch die Engländer riesige Warenmengen an der Travemündung ansammelten. Erst die Kanalverbesserungen 1820 brachten wieder eine Verkehrsbelebung mit sich, die nach schwankenden Verkehrsziffern um die Mitte des vorigen Jahrhunderts bald wieder einem rapiden Rückgang weichen mußte. 1847 noch erinnerten die beförderten Warenmengen an die erste Blütezeit des Stecknitzverkehrs zu Ausgang des Mittelalters, und schon etwas über 20 Jahre später konnte mit Ausnahme eines geringen Warenaustausches zwischen den Kanalanliegern von einem nennenswerten Kanalverkehr nicht mehr die Rede sein. Das letzte Elbschiff ging 1878 von Lübeck nach Hamburg mit 30 Zentner Fracht, und umgekehrt erreichte die letzte Elbe-Stecknitzfracht im Jahre 1880 Lübeck.

Die Hauptbedeutung der Lübeck-Elbe-Wasserstraße fällt demnach noch in die letzten Jahrzehnte des blühendsten Handels der deutschen Ostseehäfen. Bis in alle Winkel der Ostsee und tief in das Hinterland der Ostseerandstaaten hinein, nach Westen bis England, Holland und Belgien hatte der Hansebund seine Handelsbeziehung ausgedehnt. Der Verkehr auf engen Meeresräumen spielte die führende Rolle, und die Ostsee war das europäische Meer, ein Meer des Weltverkehrs, und kein vom Meere abgeschlossener Binnensee. Unter Führung von Lübeck, das sich vermöge der Weitsichtigkeit seiner Ratsherren und des kaufmännischen Geschickes seiner Handeleleute zum „Haupt der Hanse" emporgeschwungen hatte, hatte der Hansebund den europäischen Handelsverkehr an sich gerissen, und der deutsche Kaufmann vermittelte den internationalen Warenaustausch.

Das Hauptinteresse des Hansekaufmanns richtete sich auf die nur Rohstoffe produzierenden Ostseerandstaaten, die bezüglich Gewerbe- und Industrieartikel sowie teilweise zur Getreideversorgung auf Mitteleuropa angewiesen waren. Und zu all diesem fehlte diesen Staaten das Salz.

Das Getreide lieferten die deutsche Nordseeküste und Mecklenburg und Pommern, die Salzversorgung übernahm die Lüneburger Saline, neben der die Salzvorkommen von Oldesloe und Salzwedel nur geringfügige Bedeutung hatten. Der wichtigste Salzhandelsweg zu Lande nach der Ostsee lief von Lüneburg über Baradowiek—Siebeneichen nach Mölln und von dort

nach Lübeck. Zu Wasser wurde das Salz auf Ilmenau—Elbe nach Lauenburg oder Boitzenburg gebracht, um zu Lande weiter nach Lübeck und Wismar transportiert zu werden. Von diesen beiden Hafenstädten liefen die Salzschiffe nach Bergen, Stockholm, Schonen, Stettin, Danzig, Kowno, Riga und Reval aus. Während Wismar wegen des weiten Anfuhrweges nur einen geringen Anteil an der Ausfuhr nahm, bildete das Salz das wichtigste Massengut für die nach den skandinavischen Häfen auslaufenden lübeckischen Schiffe, so daß Lübeck nur das allergrößte Interesse daran haben konnte, sich den Zugang dieses Massengutes in größtmöglichster Menge zu erhalten.

Diese Frage trat gegen Ende des 14. Jahrh. für Lübeck immer mehr in den Vordergrund, als das aufblühende Hamburg seinen Salzhandel, der bei seinem geringen Anteil am Lüneburger Export auf dem skandinavischen Markt weniger in Erscheinung getreten war, zu vergrößern suchte und auf die preußischen Häfen auszudehnen begann. Gegen den billigen Wasserweg Elbe—Nordsee—Sund mußte nun Lübeck ein Gegengewicht schaffen. Und nur durch den Bau des Stecknitz-Kanals konnte Lübeck seine Vormachtstellung im Ostseehandel vorläufig behaupten. Ja, in der ersten Zeit nahm sogar fast der gesamte Lüneburger Salzexport seinen Weg über den Stecknitz-Kanal. Das zeigen auch die vermutlichen Zahlen von 16 000 t Salz pro Jahr an Stecknitzverkehr im ersten Jahrhundert nach Eröffnung des Kanals; in Anbetracht des primitiven Stauschleusensystems und der damit zusammenhängenden schwierigen Wasserverhältnisse eine erstaunliche Menge, die die Bezeichnung unseres Kanals als „Wasserstraße ersten Ranges" für die damalige Zeit durchaus gerechtfertigt erscheinen läßt.

Lübeck und Lüneburg zogen also den größten Nutzen aus dieser Wasserstraße, die für Lüneburg auch noch zur Heranschaffung von Holz aus den Mölln-Ratzeburger Wäldern zur Feuerung seiner Salzpfannen nicht unwesentliche Bedeutung erlangte. Wie für den Bau des Kanals der Gedanke einer günstigen Transportmöglichkeit des Lüneburger Salzes nach Lübeck maßgebend gewesen ist, und der Schiffahrtsverkehr auf dem vollendeten Kanal aus dem Handel mit Lüneburger Salz seine erste und Hauptnahrung erhielt, so steht die Bedeutung unserer Wasserstraße auch in engem Zusammenhang mit der Blüte und dem allmählichen Verfall des Lüneburger Salzhandels. Mit der abklingenden „Weltgeltung" der Lüneburger Saline im 17. Jahrh. infolge des Vordringens des zwar minderwertigen, aber um so billigeren französichen Baiensalzes und schottischen Seesalzes ging der Verkehrswert des Stecknitzkanals immer weiter zurück. Zwar hatten sich die Stecknitzfahrr bald auf den Transport von allerlei Kaufmannsgütern eingestellt, aber die Verkehrsziffern des 15. und 16. Jahrh. wurden nicht wieder erreicht. Und als dann im vorigen Jahrh. nach den umfangreichen Kanalverbesserungen der Verkehr noch einmal vorübergehend aufflackerte, um dann aber auch um so schneller fast zu einem Nichts zusammen zu schmelzen, da konnte der Lübecker Baudirektor Rheder von dem damals fast 500 Jahre alten Kanal „als einem Fremdling im heutigen Verkehrsleben und todmüden Greis in seiner längst verwichenen nutzbringenden Handelswirksamkeit" reden, dessen Bürde hoffentlich bald einem „jugendlichen, in Zeit und Geist der lebenden Welt durch-

gebildeten, leistungsfähigen Verkehrsträger des deutschen Handels überantwortet würde". Diese den Verkehrsanforderungen der Neuzeit gerecht werdende Wasserstraße wurde dann 1900 in Gestalt des Elbe-Trave-Kanals dem Verkehr übergeben.

Wer heute von Lübeck nach Süden bis Möln wandert, um Reste des alten Stecknitzlaufes aufzusuchen, wird vergeblich suchen. Nur einige verschilfte und verkrautete Altwässer zeigen das alte Stecknitztal an, in das der neue Kanal hineingebaut worden ist. Auch der Verbindungskanal zwischen Möllner See und Delvenau ist fast vollkommen in den Elbe-Trave-Kanal aufgegangen. Nur an wenigen Stellen, wie z. B. südlich von Grambek, wo das Haus eines Kanalanwohners auf dem Steinfundament der ehemaligen Grambeker Schleuse erbaut ist, ist das Kanalbett noch undeutlich im Gelände zu erkennen. Erst ab Siebeneichen wird der Elbe-Trave-Kanal am Westrande der Delvenauniederung entlang senkrecht auf Lauenburg zugeführt. Daher ist von hier ab auch der Stecknitz-Kanal, d. h. das Bett der alten Delvenau, voll erhalten. Die Verlandung ist aber schon sehr weit fortgeschritten, so daß von der einstigen, bis über 10 m gehenden Breite des früheren Kanals nur noch wenig zu erkennen ist. Von den 4 Schleusen des heute noch erhaltenen Kanalabschnittes ist die Büchener verschwunden, die sehr wahrscheinlich nicht in Stein ausgebaut worden ist und daher bald dem Zahn der Zeit zum Opfer fiel. Weiter südlich gelangt der Wanderer in den herrlicheren Teil des Delvenautales, das mit seinen vereinzelten Baumgruppen und kleinen Gehölzen inmitten saftiger, grünender Wiesen parkartig anmutet. Versteckt in kleinen Hainen liegen hier die beiden alten Stauschleusen, Niebuhr- und Dükerschleuse. Die erstere wurde im Jahre 1843 zum letzten Mal massiv ausgebaut. Brücke und hölzerne Aalkiste sind neueren Datums. Die frühere kleinste Durchfahrtsweite von 4,95 m wurde durch den Bau der Brücke um ca. 1 m eingeengt. Von der Holzverkleidung an der Böschung sind nur noch wenige Reste sichtbar. Diese Uferbefestigung ist noch etwas deutlicher an der Dükerschleuse zu erkennen, deren steinerne Fundamente aus den Jahren 1833/34 stammen. Das älteste Schleusendokument haben wir in der Palmschleuse bei Lauenburg vor uns. Der Umbau in eine massive Kammerschleuse erfolgte im Jahre 1724, wie auf einer in das Mauerwerk der Kammer eingelassenen Steinplatte zu lesen ist. Die Festigkeit des Mauerwerks läßt nichts zu wünschen übrig und vermag sicherlich noch ein zweites Mal zwei Jahrhunderte hindurch den zerstörenden Außeneinflüssen standzuhalten. Von den hölzernen Schleusentoren ist jedoch nur noch der schon sehr schadhaft gewordene linke Flügel an der unteren Schleusenöffnung erhalten.

Der alte Stecknitz-Kanal hat also fast 500 Jahre lang in demselben Urzustand bis in die 90 er Jahre des vorigen Jahrh. hinein dem Lübeck-Lauenburger Handel wertvolle Dienste geleistet. Er ist aber nicht der einzige Kanal, der zu Ausgang der Hansezeit zur Förderung der wirtschaftlichen Bestrebungen deutscher Handelsstädte dienen sollte. Vielmehr gab der Bau des Stecknitz-Kanals und die große wirtschaftliche Bedeutung dieser Wasserstraße den Anstoß zum Bau zweier Schwesternkanäle zwischen Elbe und Ostsee, dem Alster-Trave- und dem Wismar-Dömitzer-

Kanal, von denen uns hier nur der erstere, der zugleich der ältere ist, interessiert.

Der Sage nach soll die Alte Alster, die bei Stegen in die Alster mündet, schon vor der Eröffnung des Stecknitz-Kanals einem Kanalverkehr zwischen Hamburg und Lübeck gedient haben. Bei einer Streitigkeit zwischen dem Besitzer der Güter Borstel und Jersbeck und der Stadt Lübeck habe aber jener den größten Teil des Kanallaufes zuschütten lassen, und diese Maßnahme sei für Lübeck die äußere Veranlassung zum Bau des Stecknitzkanals gewesen. Aber der Ueberlieferer dieser Kunde hat die Aeußerungen des Volksmundes gleich richtig als Sage zu deuten gewußt. Und ebenso verfährt man am praktischsten mit den heutigen Aussagen von Anwohnern des Alte Alster-Bettes, nach denen noch gar nicht weit zurückliegend Schiffe aus Hamburg vor einem Ladehaus in Sülfeld angekommen seien.

Erst der rege Schiffsverkehr auf dem Stecknitz-Kanal gab Veranlassung, sich nach weiteren Wasserverbindungen umzusehen, und zwar war es in diesem Falle Hamburg, das dem blühenden Handel Lübecks in der Ostsee nicht genügend beteiligt zusehen durfte und sich von einer direkten Wasserverbindung mit Lübeck unter Umgehung der Elbe größere Vorteile versprach. Durch das Lauenburgische Stapelrecht und das Umladen der Güter von den großen Elbkähnen in die kleinen Stecknitzprähme war ein Durchgangsverkehr auf Fluß und Kanal zwischen Hamburg und Lübeck sehr erschwert und auch geraume Zeit nach der Eröffnung der Stecknitzschiffahrt kaum zur Entwicklung gekommen.

Der Plan zu unserem Kanal, der Elbe und Trave über Alster und Beste verbinden sollte, tauchte genau 50 Jahre nach der Fertigstellung des Stecknitz-Kanals auf. Man wird auch damals schon die Schwierigkeiten, die durch den großen Niveauunterschied zwischen den zu verbindenden Flüssen und dem Scheitelpunkt des projektierten Kanals dem Bau im Wege standen, gesehen haben. Bei Anlage zahlreicher Schleusen mußte die Wasserversorgung auf der Scheitelstrecke, zu der nur ein verhältnismäßig kleines Niederschlagsgebiet mit einem kleinen Bach zur Verfügung stand, nicht leicht durchzuführen sein. Trotzdem scheint man ob all der großen Vorteile, die man sich von der zukünftigen, direkten Wasserstraße zwischen den beiden Hanseschwesterstädten versprach, die Möglichkeit einer Schiffahrt an sich bei den damals zur Verfügung stehenden technischen Mitteln nicht genügend erwogen zu haben.

Genug, die Geschichte des „Oldesloer Kanals", wie der Alster-Beste-Kanal auch genannt wird, der den Höhenrücken zwischen Alster und Beste von Gut Stegen über Nienwohld nach Sülfeld überqueren sollte, beginnt 1448. Aus diesem Jahre liegt ein Vertrag vor zwischen Hamburg und dem Grafen Adolf VIII. von Holstein — Lübeck war an dem ganzen Unternehmen nur mit einem Bauzuschuß beteiligt —, in dem der Erwerb der notwendigen Ländereien, Entschädigung von Mühlenbesitzern, Verteilung der Bauunkosten, Zollfragen usw. geregelt waren. Leider ist das Urkundenmaterial nun sehr lückenhaft, da ein großer Teil der Urkunden wahrscheinlich beim Brande des Hamburger Rathauses 1842 verloren gegangen ist. Wir sind daher ganz auf die Hamburger Kämmereirechnungen angewiesen, nach denen der Bau des Kanals noch im Jahre des Vertragsabschlusses

begonnen worden ist. Sporadisch finden sich dann bis 1500 noch einige Notierungen über Ausgaben für den Kanalbau, von denen sich solche aus den Jahren 1452/53 auf den Graben zwischen Stegen und Sülfeld, spätere auf den Alsterlauf beziehen. Was wirklich in dieser Zeit von dem Graben und seinen Schleusen, von denen der Vertrag von 1448 Kasten- und Hüttenschleusen (d. letztere für Stauschleusen) verzeichnet, fertiggestellt ist, ist auch aus späteren Urkunden nicht mehr zu ermitteln.

Der Hamburger Senat hatte das Projekt aber nicht aus den Augen verloren und trat damit 1524 wieder an die Oeffentlichkeit, als in diesem Jahre Herzog Friedrich von Schleswig-Holstein den dänischen Königsthron bestiegen hatte. Der neue Dänenkönig wurde auch für den Plan gewonnen und ein neuer Bauvertrag auf dem alten von 1448 fußend abgeschlossen. Nachdem man dann noch einen Anlieger des zukünftigen Kanals, Herrn von Buchwald, der für den Bestand seiner Wiesen fürchtete, zufrieden gestellt hatte, und auch der Einspruch des Herzogs von Lauenburg wegen eventueller Schädigung seines Lauenburger Stapelrechtes zurückgewiesen worden war, nahm man den Kanalbau mit größtem Eifer 1526 in Angriff. Bedauerlicherweise fehlen aber auch über die Handhabung und den Fortgang der Kanalarbeiten dieses Jahrhunderts geschichtliche Urkunden, und somit verbleiben uns über ihre Entwicklung wieder nur die Kämmereirechnungen. Diesen entnehmen wir von 1526—1530 fortlaufend Eintragungen über Posten für Kanalarbeiten, deren Fortschritte sich in den einzelnen Jahren gut verfolgen lassen. 1526 wurde gleich mit der Aufwerfung des Grabens zwischen Stegen und Sülfeld begonnen, und die Aufräumungsarbeiten an Alster und Beste waren ein Jahr später schon so weit gediehen, daß man auch schon den Bau von Schleusen in Angriff nehmen konnte. Am Kanalbett der Scheitelstrecke sah man sich aber immer wieder zu Ueberholungsarbeiten genötigt. Die Entwässerung des Nienwohlder Moores machte nämlich große Schwierigkeiten, und am Kanalbett traten immer erneut Rutschungen und Durchbrüche ein, was natürlich besonders die Anlage sicherer Schleusenfundamente erschwerte. In einigen Fällen war man gerade dabei, die Schleusentore einzuhängen, als Einsturzgefahr der Seitenwände die Neuanlage eines widerstandsfähigeren Fundamentes erforderte und damit die bisherige Arbeit zum größten Teil illusorisch machte. Bei Talsbüttel wurde nach einer Hamburger Chronik sogar die ganze Schleusenanlage unterspült und weggeschwemmt.

Trotz dieser Bauschwierigkeiten „wart dat erste schip" im Oktober 1528 „dor de oversten Kisten laten", und im August 1529 sind wahrscheinlich die ersten Schiffe durch den ganzen Kanal- und Flußlauf hindurchgeschleust worden. Gänzlich fertiggestellt wurde der Kanal aber erst im Sommer 1530, da sich bis zu dieser Zeit noch Baurechnungen vorfinden, und eine Hamburger Chronik berichtet, daß „he (der Kanal) untellig vel Geld gekostet hefft", was ja auch weiter nicht verwunderlich erscheint, wenn man die oben gestreiften Schwierigkeiten erwägt, unter denen die Bauausführung zu leiden hatte. Für die Ausmaße des Kanals fehlen jegliche Anhaltspunkte. Wenn auch im Bauvertrage bei einer Breite von 6—8 m eine Tiefe von 1,20 m vorgesehen war, so ist in dem vollendeten Kanal eine Wasserführung in diesen Dimensionen sicherlich niemals erreicht worden. Ein

Blick auf die heutigen Wasserverhältnisse des Nienwohlder Moores läßt eine gegenteilige Ansicht nur allzu unwahrscheinlich erscheinen. Ja, schon ein Zeitgenosse des 15. Jahrh. beklagt sich über das Uebel des Wassermangels im Kanal mit den Worten: „Es wäre ihnen (den Städten) auch an ihrer Schiffahrt keine Verhinderung geschehen, wenn es an Wasser, das ihnen nicht hat können gegeben werden, kein Mangel gewesen . . ."

Ueber Lage und Anzahl der Schleusen sind nur Vermutungen angestellt worden. Da aber einige Schleusen nicht einmal ihrer Lage nach bekannt sind, die Benennungen wechseln und teilweise wahrscheinlich besonders an der Alster Doppelschleusen vorhanden waren, kann eine ziffernmäßige Erfassung aller Schleusenanlagen, man spricht einmal von 18, das andere Mal von 26, nur hypothetisch sein.

Nach diesen Betrachtungen erscheint es nur allzu zweifelhaft, daß ein nennenswerter Schiffsverkehr über Alster und Beste stattgefunden hat. Man wird eben über die ersten gut gemeinten Versuche einer durchgehenden Schiffahrt von Hamburg nach Lübeck auf unserer Wasserstraße nicht hinaus gekommen sein. Und mit dem baldigen Erlahmen des Schiffahrtsinteresses wurden gegen Ende des 16. Jahrh. Schleusen und Kanalbett schadhaft, und das mit so großem Eifer begonnene Werk war dem Verfall preisgegeben. Nur das Alsterbett wurde auch in der Folgezeit offen gehalten und diente den Besitzern von Borstel, Jersbek und Stegen zum Abtransport ihrer Güter nach Hamburg.

Ganz in Vergessenheit geraten war der Kanal aber nicht. 1770 legte ein Holsteinischer Großgrundbesitzer der dänischen Regierung einen Plan vor, der das mißglückte Kanalunternehmen zwischen Alster und Beste wieder aufnahm und außerdem eine Verbindung der Trave über den Warder See — Großen Plöner See — Schwentine mit Kiel vorsah. Der Entwerfer dieses großzügigen Wasserstraßennetzes wollte die Anlage aus eigenen Mitteln durchführen und dann die Kanäle nach einer 50 jährigen Nutznießung gegen Erstattung der Hälfte der Bauunkosten der Regierung abtreten. Der Plan fand jedoch nicht die dänische Zustimmung und endete unter den „ad acta" gelegten Schriftstücken.

Nachdem dann die napoleonischen Kanalkommissionen eine Verbindung von Alster und Beste wegen unzulänglicher Wasserversorgung abgelehnt hatten, wurde der alte Kanal noch einmal Gegenstand eingehender Erörterungen zur Lösung einer Hamburger Preisfrage: Ob und auf welche Weise eine gute schiffbare Gemeinschaft zwischen der Alster und Trave auf dem Striche von Stegen nach Sülfeld usw. nach Oldesloe möglich sey und . . .?

Während nun die Volksverblender Napoleons das Stecknitzproblem bearbeiteten, hatten um diese Zeit und auch nach dem Freiheitskriege besonders dänische Ingenieure zur Hebung des Transitverkehrs Hamburg — Kopenhagen durch Holstein hindurch eine Kanallinie von Kiel über die Stör nach der Unterelbe in Vorschlag gebracht. Um jede Ablenkung des dänischen Nord-Ostsee-Verkehrs vom Hamburger Hafen zu vermeiden, hätte Hamburg natürlich gerne die Einmündung eines solchen Kanals in sein Hafengebiet gesehen, und unter diesem Gesichtspunkt ist auch die

Stellung der Preisfrage von seiten Hamburgs aus zu betrachten. Eine Alster-Trave-Verbindung hätte natürlich als den Ostseeendpunkt auf Lübeck hingezielt. Da jedoch Dänemark durch eine Ostsee-Elbe-Verbindung gerade die Stärkung seines festländischen Hafens Kiel Lübeck gegenüber bezwecken wollte, entspann sich im Anschluß an die Bearbeitung obiger Preisfrage durch Lorentzen und Justi ein lebhafter und in mehrfachem Schriftenwechsel mehr oder weniger interessanter Streit über die Möglichkeit sowie Vor- und Nachteile der beiden erwähnten Wasserstraßen.

Doch auch dem eingehenden Projekt von Lorentzen und Justi, das nicht so sehr den Ausbau des alten Grabens als vielmehr eine neue einige hundert Meter nördlicher verlaufende Kanallinie zwischen Alster und Beste befürwortete, war die Ausführung nicht beschieden. Und zwar wird wohl der auch durch die Ausführungen von Lorentzen und Justi nicht unbedingt einwandfrei erbrachte Beweis einer genügenden Wasserversorgung des neuen Kanals der erste wie auch letzte Grund gewesen sein, das ganze Projekt aufs neue und nun endgültig fallen zu lassen.

Die älteste Karte über den Verbindungskanal zwischen Alster und Beste wurde von Lorentzen und Justi (1820) nach den vorhandenen Grabenresten angefertigt, die auch heute noch zum größten Teil im Gelände deutlich sichtbar sind. Nur unweit des Scheitelpunktes in nordöstlicher Richtung ist die Suche nach dem Verlauf des Grabens mit einigen Schwierigkeiten verknüpft, da hier die Uferböschungen fast vollkommen eingeebnet sind. Zwischen Nienwohld und Stegen wird das ehemalige Bett durch den Lauf des Mühlenbaches gekennzeichnet ohne aber durch besondere Breite in seiner Anlage an einen Kanalgraben zu erinnern. Bei Sülfeld und Nienwohld dagegen ist das Kanalprofil noch klarer erkennbar und hat sich besonders gut dort erhalten, wo die Böschungen durch Knicks befestigt sind. An der Stelle, an der man die Sülfelder Schleuse vermutet, im Pastoratsgarten in Sülfeld, findet sich heute eine völlig verwilderte Schlucht von ca. 3—4 m Tiefe, die sich nach dem Bestetal hin öffnet. Noch vor zwei Jahrzehnten wurde nach einer aus dieser Zeit stammenden Aufnahme die Schluchtsohle von einem wasserreichen Karpfenteich ausgefüllt, der heute zu einem kleinen Rinnsal zusammengeschrumpft ist.

Irgend eine Bedeutung hat der Kanal während der kurzen Zeit seines Bestehens — nach vorsichtiger Schätzung wahrscheinlich noch nicht einmal zwanzig Jahre — nicht gehabt. Der Lübecker Rat scheint merkwürdigerweise dem ganzen Kanalbau kein sonderliches Interesse entgegen gebracht zu haben. Im 15. Jahrh. erhielt der Lübecker Handel ja zwar genügend Zuzug über den gerade dem Verkehr übergebenen Stecknitzkanal. Doch schon im 16. Jahrh. machte sich der nichthansische Handelsverkehr mit dem Vordringen des ausländischen Salzhandels auch in der Ostsee immer stärker bemerkbar, und Hamburgs Ostseeverkehr wurde mehr und mehr von nichthansischen Schiffen vermittelt. Hier hätte, von einer Hebung des Lokalverkehrs und Handels der Stadt Oldesloe bezüglich seiner Saline noch abgesehen, die „direkte" Verbindung Hamburg — Lübeck über Alster — Trave, bei der die kostspielige Umladung der Güter von Elbkähnen in kleine Kanalboote vermieden wurde, noch einmal zur Stärkung

des einheimischen Hansehandels beitragen können und somit zur Stärkung der Handelsbasis unserer beiden Hanse-Schwestertädte.

Der tiefere Grund für das Fiasko der Oldesloer Kanalverbindung liegt aber meines Erachtens nach in den für einen Kanalbau ungünstigen natürlichen Vorbedingungen des Geländes zwischen Alster und Beste, zu deren Ueberwindung die Technik der damaligen Zeit vor eine schier unlösliche Aufgabe gestellt war. Als kleinen Trost dürfen wir daher den Schlußsatz aus einem Vortrag (HASSE) über unseren Kanal hinnehmen, daß der „Alster-Trave-Kanal für uns ein schönes Zeugnis für den Unternehmungsgeist und die Tatkraft unserer Vorfahren bleibt."

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Schriften des Naturwissenschaftlichen Vereins für Schleswig-Holstein

Jahr/Year: 1933-34

Band/Volume: 20

Autor(en)/Author(s): Knöllner Fritz Hubertus

Artikel/Article: Zwei alte Kanäle zwischen Elbe und Ostsee. 387-398