Route der Industriekultur in der Metropolregion Hamburg

Seit 2011 veranstaltet die Metropolregion Hamburg die Tage der Industriekultur am Wasser. Mit Hilfe der Routen können Sie die lokale und die regionale Wirtschafts-, Technik- und Sozialgeschichte des Industriezeitalters auf eigene Faust erkunden.

Weitere Informationen

Mehr Informationen bieten die industriehistorisch orientierten Museen, die örtlichen Touristinformationen und die Internetseite **metropolregion.hamburg.de/industriekultur**

Impressum

Herausgeber: Stadt Lauenburg/Elbe, Touristinformation und Stadtarchiv
Gestaltung: Ina Saken
Texte: Sven Bardua
Fotos: Sven Bardua

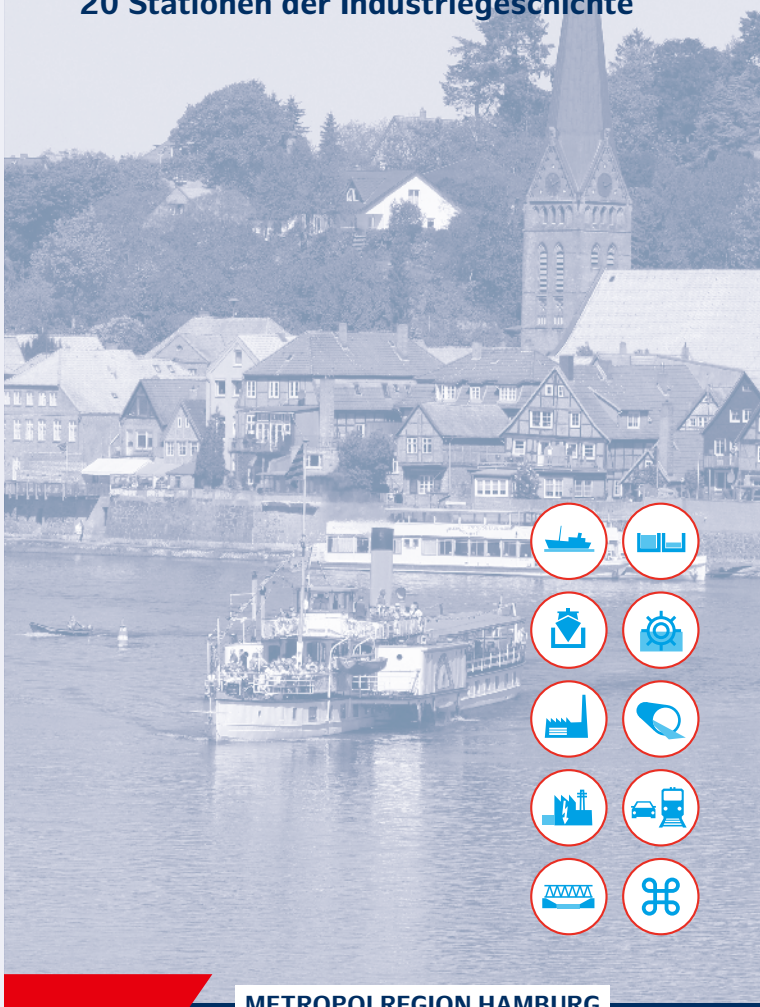
1. Auflage 6/2018

schifferstadt lauenburg/elbe

metropolregion hamburg

Route der Industriekultur Lauenburg/Elbe

20 Stationen der Industriegeschichte



METROPOLREGION HAMBURG

20 Stationen der Industriekultur in Lauenburg

Die auf der Lauenburg lebenden askanischen Herzöge wünschten sich eine Residenzstadt – und gründeten im 13. Jahrhundert Lauenburg an der Elbe. Doch die Lage der heutigen Unterstadt auf dem schmalen Gelände unterhalb der Burg (heute Schloss) hat die Stadt in ihrer Entwicklung stets behindert. Wegen der steilen Geestkante war sie von Land aus nur schlecht erreichbar und bot wenig Platz. Andererseits liegt sie günstig am Fluss. Deshalb wandten sich die Bürger der Schifffahrt zu, begünstigt durch die seit 1216 betriebene Zollstelle. So wurde ein Teil des Warenstroms auf der Elbe nach Lauenburg gelenkt.

Die Stecknitzfahrt stärkte schon früh die örtliche Schifffahrt. Zwischen 1391 und 1398 bauten die Lübecker mit Einverständnis des Lauenburger Herzogs diesen Kanal, indem sie die Wasserscheide zwischen der in die Trave fließenden Stecknitz und der in die Elbe fließenden Delvenau durchstachen. Auch kleine Schiffe waren damals wirtschaftlich. Die frühen Stecknitzprähme waren nur etwa zehn Meter lang und trugen sieben Tonnen Fracht. Ab 1845 waren sie für 35 Tonnen Fracht etwa 23 Meter lang. Von 1896 bis 1900 wurde die Stecknitzfahrt durch den Elbe-Trave-Kanal (seit 1936: Elbe-Lübeck-Kanal) ersetzt.

Die Industrialisierung verwandelte die Schifferstadt zu einem wichtigen Standort für Fabriken. Traditionell stark war der Schiffbau mit bis zu sechs Betrieben, für deren Beschäftigte die Uhrbrocksiedlung entstand. Diese Arbeitersiedlung hatte der Amtsmaurermeister Friedrich Uhrbrock von 1858 bis 1870 an der Uhrbrock-, Korting- und Schäferstraße gebaut. 1885 gründete Johann Georg Hitzler seine rasch aufstrebende Eisenschiffswerft, nachdem die Gebrüder Burmester aus Lauenburg eine Dampfschifffahrt auf der Elbe eingerichtet und den bei der Pulverfabrik Düneberg arbeitenden Schlosser Hitzler zu einer solchen Gründung überredet hatten.

Das Gaswerk in Lauenburg war das erste in Schleswig-Holstein. Von 1854 bis 1926, dem Anschluss an das Ferngasnetz, arbeitete es an der Elbstraße 5-7. 1853 nahm das Sägewerk von Johann Karl Russow in der Hafenstraße (Sägemühlenweg) die erste stationäre Dampfmaschine der Stadt in Betrieb. Als Klinkrath & Martens war das Werk mit mehr als 100 Beschäftigten zeitweise der größte Arbeitgeber der Stadt, wurde nach einem Brand 1893 nicht wieder aufgebaut. Außerdem gehörten Fassfabriken zum holzverarbeitenden Gewerbe im Ort.

Die Ziegelindustrie mit vier Betrieben in Lauenburg und im angrenzenden Buchhorst profitierte von den Tonvorkommen im Delvenautal und – wie die seit 1860 gegründeten Zündholzfabriken – von der Nähe zu den Wasserstraßen. Beheizt wurden die Ziegelöfen zeitweise mit Braunkohle, die nach dem Ersten Weltkrieg unterhalb des Sportplatzes am Glüsinger Weg im Tiefbau gewonnen wurde. Charakteristisch waren zudem die einst vier Windmühlen der Stadt und die 1894 gegründete Molkerei am Büchener Weg 8.

Entscheidend für das Gewerbe war die über Lauenburg führende Berlin-Hamburger Chaussee von 1837 sowie die 1851 in Betrieb genommene Eisenbahn von Büchen nach Lauenburg. 1864 ging die Eisenbahnfähre nach Niedersachsen in Betrieb: Das eindrucksvolle Bahnhofsgebäude in Hohnstorf dient heute als Grundschule (Schulstraße 2). 1878 folgte die feste Eisenbahnbrücke über die Elbe. Daneben fuhr von Lauenburg aus zwischen 1853 und 1957 eine Fähre nach Hohnsdorf: Sie konnte seit 1892 auch große Fuhrwerke, seit 1932 sogar Lkw über die Elbe transportieren. An die Lage Lauenburgs an modernen Fernverkehrsstraßen erinnern zwei ältere Tankstellen in der Berliner Straße 65 und 74. Das Dach von letzterer ist ein Typenentwurf des Ingenieurs Stefan Polónyi von 1963. Schließlich löste die Stadt ihr Platzproblem mit der Anlage eines Industriegebietes in den Elbwiesen. Erster Nutzer dort war die 1965 aus der Elbstraße umgezogene Zündholzfabrik (seit 1980 Mewa Textilmietservice).

Die historischen Spuren sind vielfältig – begeben Sie sich entlang der 20 Stationen auf Entdeckungstour zur Industriekultur.

- Fabriken
- Werften
- Schiffe
- Schleusen
- Brücken
- Wassertechnik
- Wassermühlen
- Kraftwerke
- Landverkehr
- Sehenswürdigkeiten

01 Elbbrücke
02 Buhnen in der Elbe
03 Binnenhafen / Mälzerei / Güterbahnhof
04 Fuhrwerkswaage
05 Hitzler Werft
06 Lösch- und Ladeplatz / Schaufelrad
07 Raddampfer „Kaiser Wilhelm“
08 Elbschifffahrtsmuseum
09 Zündholzfabrik Elbstraße
10 Wasserwerk Kuhgrund
11 Zündholzfabrik Reeperbahn
12 Lauenburger Windmühle
13 Elektrizitätswerk / Palmmühle
14 Palmschleuse
15 Buchhorster Waldbahn
16 Brücken Elbe-Lübeck-Kanal
17 Schleuse Witzeeze
18 Dückerschleuse
19 Zugpferdemuseum Lütau
20 Alte Salzstraße bei Juliusburg

Kartengrundlage:
WebAtlasDE © GeoBasis-DE/BKG

01 Elbbrücke

Die drei Elbquerungen zwischen Lauenburg und Hohnstorf erregten stets Aufsehen. Seit 1864 transportierte ein Dampftrajekt hier Eisenbahnwaggons über die Elbe. Die Fähre wurde 1878 durch eine technisch wegweisende Eisenbahnbrücke (mit Fußgängersteg) ersetzt. So bekamen die Pfeiler eine aufwendig unter Druckluft hergestellte bis zu zwölf Meter unter Niedrigwasser reichende Brunnengründung. Im April 1945 sprengten deutsche Soldaten große Teile des Bauwerks. Deshalb wurde es 1948 und 1950/51 als kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke auf grundsanierten Pfeilen neu errichtet. Der Bau dieser 517 Meter langen Großbrücke mit acht Feldern beschäftigte in der auftragsarmen Nachkriegszeit allein im Stahlbau 13 Firmen. Die weitgehend geschweißten Brückensegmente wurden in großen Teilen vorgefertigt. Modern war auch das Stahlfachwerk des Stromüberbaus mit Kastenquerschnitten und ohne die üblichen Vertikalstäbe.

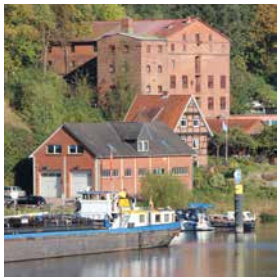
Ort: Bundesstraße 209, 21481 Lauenburg/Elbe

02 Buhnen in der Elbe

Die zunächst vereinzelt und seit 1844 systematisch im Fluss errichteten Buhnen sind charakteristisch für die Elbe zwischen Dresden und Hamburg. Denn im Vergleich zu anderen großen Flüssen ist die Schiffbarkeit der Elbe relativ schlecht, weil sie oft zu wenig Wasser führt. Gestaut wird der deutsche Teil der Elbe nur an einer Stelle: von dem Wehr bei Geesthacht. Buhnen sind ein einfaches Mittel zur Niedrigwasser-Regulierung, weil sie den Hauptstrom verengen. Damit sorgt die geballte Räumkraft des Wassers hier für eine größere Tiefe. Im Abstand von 150 bis 200 Meter, leicht gegen den Strom gerichtet, ragen mehr als 7.000 dieser Querdämme von beiden Ufern in den Fluss. Sie wurden ursprünglich nur aus Faschinen, also geschnürtem Buschwerk, gebaut, welche mit Holzpfahlreihen gesichert und mit Erdreich gefüllt wurden. Seit etwa 1900 werden sie mit Schüttsteinen sowie einem gepflastertem Kopfende gegen Hochwasser und Eisgang gesichert.

Ort: ober- und unterhalb von Lauenburg auf beiden Seiten der Elbe

03 Binnenhafen / Mälzerei / Güterbahnhof



Der Binnenhafen in Lauenburg, in seiner heutigen Form mit dem Bau des Elbe-Lübeck-Kanals entstanden, ist ein alter Gewerbestandort. An seinem Südufer befand sich der Güterbahnhof, während am Nordufer einst mehrere Werften, das Sägewerk von Johann Karl Russow und andere Betriebe arbeiteten. Hier ließen die Herren Heinrich Nikolaus Janßen und Birzer 1887 eine Mälzerei errichten. Dazu gehörten Gewölbe, zwei Speicherböden, Silos für 80 Tonnen Getreide und eine Darreinrichtung. Bis etwa 1919 war sie in Betrieb, diente schließlich zum Trocknen von Obst und Gemüse. Seitdem fungierte der Bau als Lager, ehe sich die 1910 gegründete und in Hamburg ausgebombte Holzverarbeitungsfirma Schütze & Stock hier 1946 niederließ. 1960 beschäftigte sie in Lauenburg etwa 100 Menschen, stellte Holz-Separatoren, Stuhlteile und Furniere her. Seit 1991 betreibt die Dan Tobacco Manufacturing (DTM) in der ehemaligen Mälzerei eine Tabak-Manufaktur.

Ort: Hafenstraße 30 / Alter Bahnhof, 21481 Lauenburg/Elbe

Info: www.dantobacco.de

04 Fuhrwerkswaage

Öffentliche, also für jedermann nutzbare Fuhrwerkswaagen gehörten einst zum typischen Bild von Hafenanlagen, Güterbahnhöfen und anderen Umschlagsplätzen für Massengut. Die Fuhrwerke – später auch Lkw – wurden nach dem Be- oder Entladen einmal voll und einmal leer gewogen. Die Differenz entsprach dem Gewicht der Fracht: vor allem Kohlen, Baustoffe und landwirtschaftliche Güter. Der Maurermeister Basedow hatte die Waage in Lauenburg 1914 errichtet. Dazu gehören das Wiegehäuschen und das Kellerfundament für die Brückenwaage davor (heute verfüllt und gepflastert). Die Ausrüstung lieferte die Waagenfabrik Albert Essmann & Co. in Hamburg-Altona, die 1879 als Gebr. Eßmann & Co. gegründet worden war (heute Horst Eßmann GmbH). Letzter Ortswäger in Lauenburg war Karl Bobzien. Die Waage war bis etwa 1970 in Betrieb. Sie wurde durch eine Anlage an der Raiffeisen Handelsgenossenschaft im Industriegebiet (Worleéstraße) ersetzt.

Ort: Bahnhofstraße (neben Nr. 18), 21481 Lauenburg/Elbe

Info: www.essmann.com

05 Hitzler Werft

Die Hitzler Werft in Lauenburg trieb ihr Geschäft immer wieder mit Innovationen voran. 1885 gegründet, begann sie sofort mit dem Bau von Frachtkähnen aus Stahl. 1892 wurde das erste Motorboot, 1900 der erste Frachtdampfer abgeliefert. 1926 stellte sie ihr erfolgreiches Dreiflächen-Ruder vor, 1953 die selbstentwickelte Stampfanlage für Eisbrecher. Schon 1918 begann die klassische Binnenschiffswerft zusätzlich den Bau von Seeschiffen. 1949 führte Hitzler die Sektionsbauweise ein und richtete ab 1950 auf dem Kanalufer gegenüber die Südwerft ein, auf der unter anderem Seeschlepper und Küstenmotorschiffe hergestellt wurden. 1984 weihte der Betrieb dafür die große Schiffbauhalle ein. Heute beschäftigt sich Hitzler mit der Reparatur und dem Neubau von Binnenschiffen sowie Schiffskonstruktionen. Außerdem dient die Werft als Außenstelle des Elbschifffahrtsmuseums mit einer Ausstellung zum Schiffbau.

Ort: Bahnhofstraße 4-12, 21481 Lauenburg/Elbe

Info: www.hitzler-werft.de

06 Lösch- und Ladeplatz / Schaufelrad

Nach Inbetriebnahme des Elbe-Lübeck-Kanals stieg der Umschlag in Lauenburg. Deshalb wurde der Lösch- und Ladeplatz 1903 ausgebaut: Seitdem ist er gepflastert, die Kaimauer befestigt (aus Holz, in den 1950er Jahren durch eine Spundwand ersetzt). Vor allem Baustoffe, später auch Holz für die Zündholzfabriken wurden hier verladen. Seine Funktion übernahm schließlich der einst für die Ziegeleien angelegte Umschlagplatz Horster Damm am Elbe-Lübeck-Kanal, der 1985 modernisiert wurde. An die Tradition der Schifferstadt erinnert das auf dem Lösch- und Ladeplatz aufgestellte Schaufelrad des 1957 gebauten Schiffes „Slapy“. Dieser tschechische Heckradmotorschlepper und seine elf zwischen 1931 und Ende der 1950er Jahre erbauten Schwesterschiffe zogen einst Kähne von Hamburg nach Děčín. Mit ihrem Antrieb und den beweglichen Schaufeln waren sie äußerst modern und konnten auch bei dem für die Elbe typischen Niedrigwasser verkehren.

Ort: Lösch- und Ladeplatz, 21481 Lauenburg/Elbe

07 Raddampfer „Kaiser Wilhelm“

Schaufelraddampfer und antriebslose Lastkähne prägten ein Jahrhundert das Bild auf den großen Flüssen. Noch in den 1930er Jahren gehörten sieben Raddampfer zu der seit 1861 auf der Oberelbe zwischen Hamburg und nach Dömitz aus betriebenen Lauenburger Personenschifffahrt. 1961 war damit Schluss. Nur der „Kaiser Wilhelm“ hält diese Tradition lebendig. Er ist weltweit einer der letzten vier noch mit Kohle befeuerten Raddampfer. Im Jahr 1900 bei der Dresdner Maschinenfabrik & Schiffswerft AG in Dresden-Neustadt gebaut, wurde er 1910 in Dresden-Übigau um je fünf Meter vor der Maschine und hinter dem Kessel verlängert. Seitdem ist er kaum verändert worden. 1970 übernahm der Verein zur Förderung des Lauenburger Elbschifffahrtsmuseums das Schiff von der Oberweser-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Er setzt es mit einer ehrenamtlichen Besatzung zwischen Ende April und Anfang Oktober auf der „ersten deutschen Museumsdampferlinie“ ein.

Ort: Von-der-Heyde-Anleger, Elbstraße 100, 21481 Lauenburg/Elbe

Info: www.raddampfer-kaiser-wilhelm.de

08 Elbschifffahrtsmuseum

Lauenburg liegt an der Elbe zentral an einem alten Wasserstraßensystem. An der Stadt führte seit 1398 die Stecknitzfahrt vorbei. Dank dieses sehr frühen Kanalbaus konnte das wirtschaftlich wichtige Salz aus Lüneburg auf dem Wasserweg nach Lübeck transportiert werden. Denn die von Lüneburg in die Elbe fließende Ilmenau ist nicht weit weg von Lauenburg. Der im Jahr 1900 eingeweihte Elbe-Lübeck-Kanal und der 1976 westlich von Hohnstorf in Betrieb genommene Elbe-Seitenkanal setzen diese Wasserwege-Tradition fort. Das im ehemaligen Rathaus und dem benachbarten Diakonatshaus eingerichtete Museum stellt die Geschichte der Elbschifffahrt mit vielen originalen Exponaten und Modellen dar. Dabei geht es um die schweren Arbeitsbedingungen der Elbschiffer ebenso wie um die technische Entwicklung vom Einbaum über die Kettenschifffahrt zum Tankschiff. Im Keller sind die passenden (Dampf-)Maschinen zu besichtigen.

Ort: Elbstraße 59, 21481 Lauenburg/Elbe

Info: www.elbschifffahrtsmuseum.de

09 Zündholzfabrik Elbstraße

1860 eröffnete Frantz Friedrich Hack in der Elbstraße die erste Zündholzfabrik der Stadt. Sechs Jahre zuvor hatte der Uhrmachermeister auf der anderen Straßenseite ein Gaswerk in Betrieb genommen, woran noch die halbrunde Böschungsmauer erinnert: Dort stand bis 1971 ein Glockengasbehälter. Hack verkaufte die Fabrik 1871. Nach mehreren Besitzerwechseln übernahm 1912 die Großeinkaufsgesellschaft Deutscher Consumvereine mbH (GEG) das Werk. Das Holz als wichtigster Rohstoff wurde vor allem per Schiff angeliefert, zum Teil auch per Bahn und dann vom Güterbahnhof aus geflößt. Der Parkplatz am Ende der Straße diente als Holzlager. Die Gefährlichkeit der Produktion wurde 1930 deutlich, als die Fabrik abbrannte und in ihrer heutigen Form neugebaut wurde. 1965 wurde der Betrieb in das neue Industriegebiet der Stadt verlagert und bestand dort bis 1977. In die alte Fabrik zog ein Bildungszentrum, später eine Jugendherberge ein.

Ort: Elbstraße 2, 21481 Lauenburg/Elbe

10 Wasserwerk Kuhgrund

Seit 1893 versorgt die Stadt Lauenburg ihre Bürger mit sauberem Trinkwasser. Vorher deckten private und sieben öffentliche Brunnen den Wasserbedarf – in zweifelhafter Qualität. Bürgermeister Adolf Menge setzte deshalb eine moderne Wasserversorgung durch. Die Pläne für das Wasserwerk Kuhgrund legte der Direktor der Wasserkunst in Altona, Werner Kümmel, 1891 vor. Seit 1893 förderte das Pumpwerk an der Elbe das Trinkwasser aus neu gebohrten Brunnen und speiste damit die Hochbehälter Hasenberg und Reeperbahn. Doch das später modernisierte Werk war schließlich zu klein, lag beengt und schlecht zugänglich. So beschloss die Stadt den Bau des neuen Wasserwerkes am Stadtmoor (Findorffstraße 16): 1981 ging es mit einem neuen Zweikammer-Hochbehälter auf dem Hasenberg in Betrieb. Anschließend bekam das alte Pumpwerk am Kuhgrund einen aufgestockten Mittelteil und ein verändertes Dach, dient seitdem als Wohnhaus.

Ort: Elbstraße 1 / Am Kuhgrund, 21481 Lauenburg/Elbe

11 Zündholzfabrik Reeperbahn

Zeitweise gab es in Lauenburg vier Zündholzfabriken. Zwei von ihnen überstanden die folgende Branchenkonzentration: die GEG-Fabrik in der Elbstraße und das Werk der Deutschen Zündholz-Fabriken Aktiengesellschaft (DZFAG, später DZG) an der Reeperbahn. Der Merseburger Adolph Schoenfeld hatte die 1876 von Carl Blunck gegründete Fabrik 1881 übernommen und 1899 in die DZAG eingebracht. 1919 übernahm der schwedische Zündholzkönig Ivar Kreuger die Aktienmehrheit und ließ neben der alten Fabrik von 1923 bis 1925 ein neues Werk bauen: die größte Zündholzfabrik in Deutschland. 1929 gewährte Kreuger dem Deutschen Reich einen Großkredit – und erhielt dafür ein deutsches Zündwarenmonopol für 50 Jahre. Da die GEG-Fabrik nur für Konsumgenossenschaften produzierte, war sie von dem Monopol ausgenommen. 1951 erreichte das DZG-Werk mit 475 Beschäftigten einen Höchststand. 1987 wurde es geschlossen und ist heute ein Gewerbezentrum.

Ort: Reeperbahn 35, 21481 Lauenburg/Elbe

12 Lauenburger Windmühle

Mit einer Höhe von 70 Metern über dem Meer ist der Hasenberg die höchste Erhebung der Stadt. Hier ließ Wilhelm Helm 1873 eine Windmühle bauen. Helm hatte als Geselle in der Palmmühle gearbeitet und sich 1868 mit einem Mehl- und Getreidehandel selbstständig gemacht, ehe er den Bau des Galerieholländers in Auftrag gab. Der Entwurf dafür stammt von dem Lübecker Ingenieurbüro Jaacks & Behrns. Seit 1892 gehörte die Mühle Heinrich Kampff, seit 1919 Willi Kampff. 1926 verlor die Windmühle in einem Sturm ihre Flügel. Nun wurde in den engen Bau eine von Elektromotoren angetriebene Feinmehlmühle eingebaut, die bis heute weitgehend erhalten blieb. Pro Tag konnte sie 50 Tonnen Getreide verarbeiten. 1985 bekam die Mühle wieder eine Windrose und funktionslose Flügel (seit 1993 mit Elektromotor bewegt), auch wurden Gastronomie und Museum eingeweiht. Gleichzeitig stellte Müllermeister Rolf Weber den 1960 übernommenen Mühlenbetrieb ein.

Ort: Bergstraße 17, 21481 Lauenburg

Info: www.hotel-lauenburger-muehle.de

13 Elektrizitätswerk / Palmmühle

Erst am 23. Dezember 1920, vergleichsweise spät, ist die Stadt Lauenburg elektrifiziert worden. Damals wurde der Ort an die Überlandzentrale angeschlossen. Zusätzlich übernahm die Wasserturbine im stadteigenen Elektrizitätswerk die Versorgung. Ein Konzept für ein Wasserkraftwerk neben der Palmmühle hatte der Hamburger Ingenieur Dr. Wasmus schon vor 1914 vorgelegt. Doch der Erste Weltkrieg verhinderte zunächst die Umsetzung. 1919 kaufte die Stadt die Palmmühle und ließ daneben das Kraftwerk bauen, um das überschüssige Wasser des Elbe-Lübeck-Kanals für die Stromproduktion zu nutzen. Der Bedarf stieg schnell. So erweiterte die Stadt die Anlage 1927/28 um ein Dieselmotorenkraftwerk mit drei Maschinensätzen. Später bekam es einen vierten Satz und 1936 einen Anbau für einen Gasgenerator, der aus Steinkohle das Gas für zwei Motoren produzierte. 1985 wurde das Kraftwerk stillgelegt, wird heute ehrenamtlich erhalten.

Ort: Bei der Palmschleuse, 21481 Lauenburg/Elbe

Info: www.ewerk-lauenburg.de

14 Palmschleuse

Im Mittelalter ist der Warentransport auf dem Wasser sehr viel einfacher gewesen als auf ausgefahrenen, oft morastigen sowie bergauf und bergab führenden Landwegen. Der von 1398 bis 1896 betriebene Stecknitzkanal war damit trotz seiner geringen Größe ein hochmoderner Wasserweg. Er führte von der Stecknitz in Lübeck zur Delvenau bei Lauenburg, wurde dann von dem 1900 in Betrieb genommenen Elbe-Lübeck-Kanal überbaut. Verschifft wurde hier vor allem das für das Konservieren von Lebensmitteln wichtige Salz der Lüneburger Saline. Möglich war der Kanalbetrieb nur mit den neuartigen Kammerschleusen, weil die Wasserscheide zwischen Delvenau, Elbe und Nordsee sowie Stecknitz, Trave und Ostsee überwunden und das wenige aus Bächen zulaufende Wasser gespart werden musste. Auch die Palmschleuse in Lauenburg ist eine Kammerschleuse, wobei heute die Tore fehlen. Die Kammer bestand ursprünglich aus Holz, wurde 1724 aus Stein neugebaut.

Ort: Bei der Palmschleuse, 21481 Lauenburg/Elbe

Info: www.rondeshagen.com

15 Buchhorster Waldbahn

Seit 1988 betreiben Enthusiasten die Buchhorster Waldbahn. Sie ist der 1,1 Kilometer lange Rest einer von 1912 bis 1981 verkehrenden Feldbahn (Spurweite 600 Millimeter). 1889 hatte Theodor Basedow auf der anderen Seite der Dorfstraße die Ziegelei von Johann Peter van der Sandt übernommen. In den 1950er Jahren war es die größte Ziegelei des Landes. Mit der Bahn transportierte Basedow Ton aus den Buchhorster Bergen in das Werk, außerdem Ziegel zum Hafen und zur Staatsbahn am Elbe-Lübeck-Kanal. 1923 wurde die Zündholzfabrik an der Reeperbahn in Lauenburg an die Feldbahn angeschlossen, die nun auch Holz in die Fabrik transportierte. Damit waren die Strecken mehr als fünf Kilometer lang. Seit den 1960er ruht der Betrieb zur Zündholzfabrik, seit 1974 der zwischen den Tongruben und der Ziegelei. Nur zum Hafen fuhr die Feldbahn bis 1981. Der Ton kam in den letzten Jahren per Lkw unter anderem aus Dalldorf in die Ziegelei, die 2004 stillgelegt wurde.

Ort: Dorfstraße 34 a, 21481 Buchhorst

Info: www.buchhorsterwaldbahn.de

16 Brücken Elbe-Lübeck-Kanal

Im Jahr 1900 ging der Elbe-Lübeck-Kanal in Betrieb. Die mit der Kanaltrave in Lübeck 67 Kilometer lange Wasserstraße ist die Nachfolgerin des Stecknitzkanals: Bis zu 80 Meter lange, 9,50 Meter breite und zwei Meter tiefe Schiffe haben dort Platz. 40 Brücken und die Fähre in Siebeneichen dienen dem Querverkehr. Zwei für den Kanal einst typische Straßenbrücken mit eisernem Halbparabelfachwerk und Holzfahrbahn gibt es noch in Buchhorst und Basedow. Auch die Eisenbahnbrücke in Dalldorf, ein Fachwerkparallelträger, stammt noch von 1900. Bis in die 1970er Jahre sorgte der neben der Wasserstraße abgebaute Kies für viel Verkehr auf dem Kanal. Er wurde für Bauprojekte in ganz Norddeutschland verwendet. Der Lanzer See, die Seen südlich und nördlich von Witzeeze sowie bei Güster und Grambek sind ehemalige Kiesgruben. Am Campingplatz Forellensee in Witzeeze blieb sogar ein Hafenbecken mit Resten einer Kiesverladeanlage erhalten.

Ort: Lanzer Weg, 21481 Buchhorst / Am See, 21483 Basedow / Schrankenweg, 21483 Dalldorf

17 Schleuse Witzeeze

Die aus dem Möllner See und Bächen mit Wasser versorgte Scheitelstrecke des Elbe-Lübeck-Kanals liegt etwa 11,83 Meter höher als die Trave in Lübeck und 6,83 Meter höher als die Elbe in Lauenburg. Um dies auszugleichen, hat der Elbe-Lübeck-Kanal sieben Schleusen: fünf nördlich von Mölln und zwei südlich von Büchen. Sie waren für 80 Meter lange Schiffe mit bis zu 1.000 Tonnen Fracht konzipiert. Die Schleuse in Lauenburg wurde 2006 neugebaut, die anderen stammen noch von 1900. Doch damals gab es auf dem Land noch keinen Stromanschluss. Deshalb entwickelte der Ingenieur Ludwig Hotopp für die Schleusen einen Antrieb, der das Gefälle zwischen Ober- und Unterwasser nutzt. Mit Hebern, Druckkesseln und handbetätigten Ventilen werden Vakuum sowie Druckluft erzeugt, mit denen dann die Kammer gefüllt oder geleert sowie die Tore bewegt werden. Das Ganze lässt sich von der 1949 über der Schleuse Witzeeze erbauten Brücke gut beobachten.

Ort: Bahnhofstraße / Am Kanal, 21514 Witzeeze

Info: www.wsa-lauenburg.wsv.de

18 Dückerschleuse

Der 1398 zwischen Lübeck und Lauenburg eröffnete Stecknitzkanal war eine Wasserstraße mit den Flüssen Stecknitz und Delvenau sowie einem elf (später acht) Kilometer langen Scheitelkanal. Für die 94 Kilometer lange Strecke (seit 1692) benötigte ein Kahn – getreidelt, gestakt und manchmal auch gesegelt – etwa drei Wochen. 14 der 17 Kanalschleusen waren Stauschleusen: Hier wurde das zu den Kanalenden hin fließende Wasser mit einem hölzernen Torpaar über mehrere Tage gestaut, ehe die Kähne auf dem nach dem Öffnen entstehenden Wasserschwall weiterfahren konnten. Auch die nach einem Schleusenmeister benannte Dückerschleuse ist eine Stauschleuse. Sie wurde erst 1789 westlich ihrer Vorgängerin im Durchstich einer Flussschleife aus Sandstein gebaut und 1815 nach Zerstörungen der Franzosen erneuert. Daneben blieb das Schleusenmeistergehöft erhalten. Im Jahr 1900 ersetzte der Elbe-Lübeck-Kanal den Stecknitzkanal.

Ort: Dückerschleuse, 21514 Witzeeze

Info: witzeeze.jimdo.com

19 Zugpferdemuseum Lütau

Bis etwa 1950 waren Zugpferde so alltäglich, dass sie kaum erwähnt wurden. Erst dann war der Lkw so weit entwickelt beziehungsweise so preiswert, dass er die Pferde in fast allen Bereichen ersetzte. Doch noch um 1900 arbeiteten in der Industrie mehr Pferde als in der Landwirtschaft. Dazu kamen die enormen Leistungen, welche Zugpferde bei der Post und im übrigen Transportwesen erbrachten. Und selbst im Zweiten Weltkrieg wurden etwa 70 Prozent der deutschen Militärfahrzeuge noch von Pferden bewegt – die Propaganda stellte jedoch Motorfahrzeuge in den Vordergrund. Die historisch gewaltigen Leistungen von Zugpferden wurden bisher kaum gewürdigt. Doch das in einer Scheune in Lütau eingerichtete Zugpferdemuseum zeigt ihre Bedeutung für die Industrialisierung auf – vom Transportwesen über den Bergbau bis zum Militär. Einen Schwerpunkt hat es dem Einsatz der dekorativen, zum Teil sechsspännig gefahrenen Brauereizüge gewidmet.

Ort: Alte Salzstraße 29, 21483 Lütau

Info: www.zugpferdemuseum.de

20 Alte Salzstraße bei Juliusburg

Die Alte Salzstraße zwischen Schnakenbek und Lütau geht auf ein altes System von überregionalen Handelsstraßen zurück. Sie war Teil eines seit dem 9. Jahrhundert genutzten Fernweges von Lüneburg nach Mölln, welcher bei Artlenburg als Furt durch die Elbe führte. Später fuhr hier eine Fähre (bis 1968). Erosionsrinnen am Nordufer wurden für den Aufstieg zur Geest genutzt. Doch mit dem Bau der Trajektanstalt 1864 und der Elbbrücke 1878 verlagerte sich der Verkehr nach Lauenburg. Zudem führte die 1837 in Betrieb genommene Berlin-Hamburger Chaussee direkt von Schwarzenbek nach Lauenburg (heute Bundesstraße 209). Anschließend wurde die Alte Salzstraße zwischen der Chaussee bei Lütau und der Fähre bei Schnakenbek, wohl in Konkurrenz zur Elbquerung bei Lauenburg, mit weitgehend unbearbeiteten Findlingen gepflastert. Denn überregionale Straßen waren bis in das 19. Jahrhundert hinein üblicherweise unbefestigt.

Ort: Alte Salzstraße, 21483 Juliusburg