

Lübecker Wallhalbinsel

Fotografischen Dokumentation des heutigen Zustands der Nördlichen Wallhalbinsel

Fotos Helga Martens 2024

Inhaltsverzeichnis

1. Entwicklung der Wallhalbinsel	Seite 1
2. Beschreibung des Weges	Seite 5
3. Der fotografische Weg über die Nördliche Wallhalbinsel	Seite 6
4. Faszinierende alte Technik	Seite 30
5. Gleise, Weichen und Stellwerke	Seite 35
6. Nicht zu vergessen: „Kleinigkeiten“	Seite 38

1. Entwicklung der Wallhalbinsel Lübeck

1143 wurde Lübeck als Handelsort auf dem Hügel Bucu zwischen Trave und Wakenitz gegründet. Im 12. Jahrhundert entstanden die ersten Befestigungsanlagen, bis ins 19. Jahrhundert die Anlagen und schützten den Stadtkern.

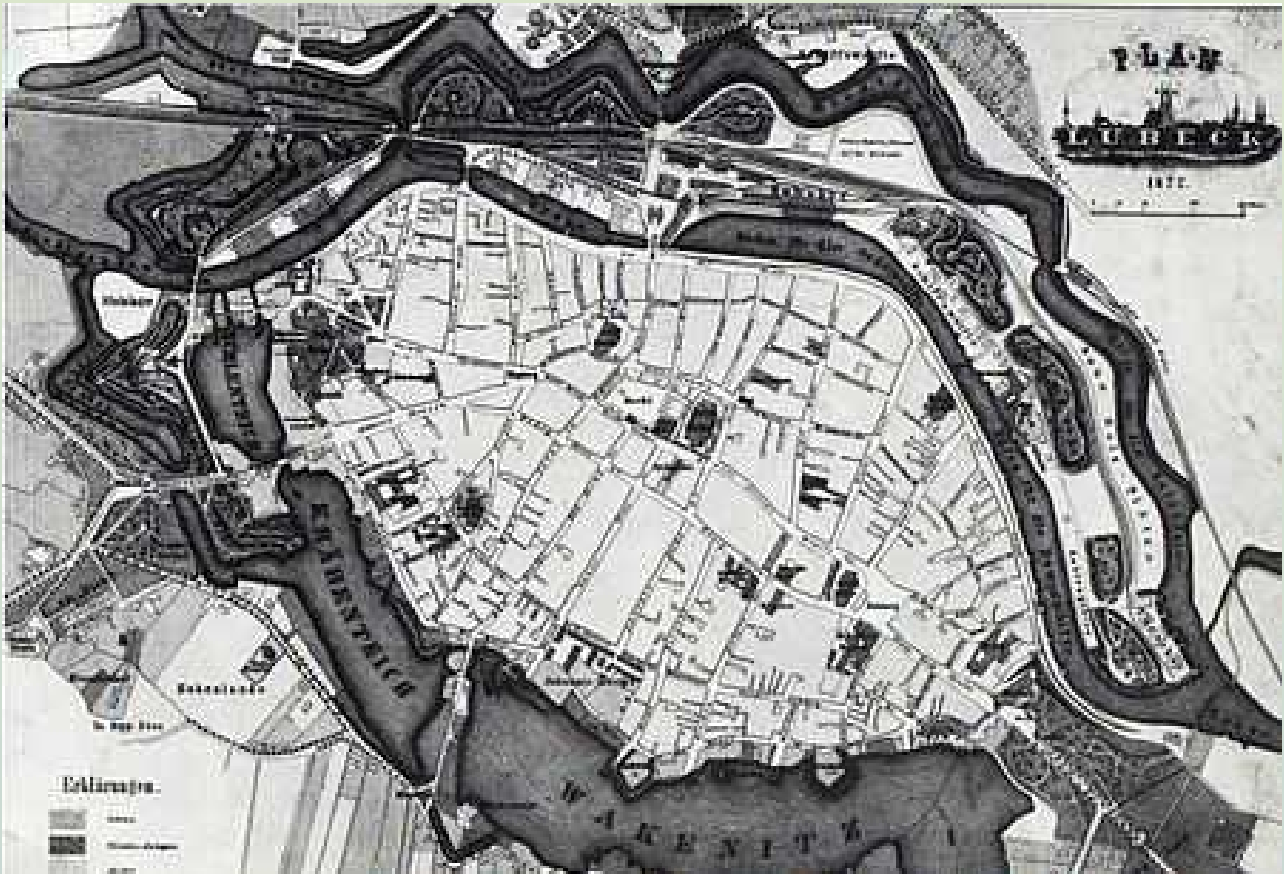
Durch das Aufstauen der Wakenitz und den beiden Teichen Mühlenteich und Krähenteich war die Stadt im Osten geschützt. Hier schützte zusätzlich noch eine Mauer die Stadt: Straße an der Mauer. Von Südost nach Nordwesten umfloss die Trave die Stadt. Da sich an der Obertrave die Stecknitzfahrer ansiedeln hatten und in den Salzspeichern das aus Lüneburg kommende Salinensalz gelagert wurde, musste im Verlauf der Trave zusätzlich ein Schutz entstehen. An der heutigen Untertrave fanden Schiffbau und Handel statt. Beide Seiten der Trave wurden genutzt. Es folgte eine Aufschüttung von Schutzwällen (Wallanlagen mit Bastionen) und landeinwärts ein ausgehobener Stadtgraben mit Verbindung zur Trave und zum späteren Elbe-Trave-Kanal.

So entstand eine Insel vom Burgtor über die Wegstrecke Richtung Stockelsdorf und Bad Segeberg, (heute Holstentorplatz und Fackenburger Allee) bis über die Alte Salzstraße, der heutigen Ratzeburger Allee.

Siehe Plan unten:

Plan von Lübeck 1872. Plan mit Ausrichtung nach Westen.

Quelle: Wikipedia https://de.wikipedia.org/wiki/Städtebauliche_Entwicklung_Lübecks_seit_1864
abgerufen 27.04.2024, siehe auch Artikel „Konversion Wallhalbinsel“



In dem Plan von Lübeck von 1872 ist diese Insel mit der nun gärtnerisch Gestaltung deutlich zu erkennen. Sie nannten sich Wallanlagen, die Reste gibt es bis heute, nicht mehr die Bastionen. Im oberen Bereich ist die Bahnlinie zu erkennen, vermutlich die Lübecker-Büchener Eisenbahn, die auf der Trasse der heutigen Posschlstraße verlief und die später auf der Wallhalbinsel mit Verbindung zur Hafenbahn die Wallhalbinsel Eisenbahntechnisch erschloss.

Erst mit dem Bau des Elbe-Trave-Kanals, der Eisenbahn und der Ausweitung des Hafens im Zuge der Industrialisierung wurde insbesondere die Mittlere Wallhalbinsel von Gewerbebetrieben genutzt und die Nördliche Wallhalbinsel für Lagerhallen (Schuppen).

Die Wallhalbinsel wird heute in drei Teilen gegliedert:

- Südliche Wallhalbinsel wird der Teil genannt bis zur Holstentorbrücke mit den heute noch vorhandenen Wallanlagen als Grünflächen, früher Kleingewerbetreibende zwischen Trave und Wallanlage und heute moderner Bebauung für gehobene Einkommen mit der Bezeichnung „Wohnen am Wasser“. Einst stand dort die letzte Kohlenhandlung von Lübeck, Wallstraße / Dankwartsbrücke: Inhaber Uve Prüss, ein Lübecker Original.
- Mittlere Wallhalbinsel reicht vom Holstentor bis zur Drehbrücke mit der Musik- und Kongresshalle, Hotels und Parkplätzen. Einige alte Bebauung für Gewerbebetriebe sind noch vorhanden, die nun die „Alternative/Treibsand/Soli-Zentrum“, die Freiwillige

Feuerwehr Innenstadt und der TSO-Zweirad Händler beheimatet. Früher Nutzung der Fläche durch Wirtschaft, Gewerbe und Handel.

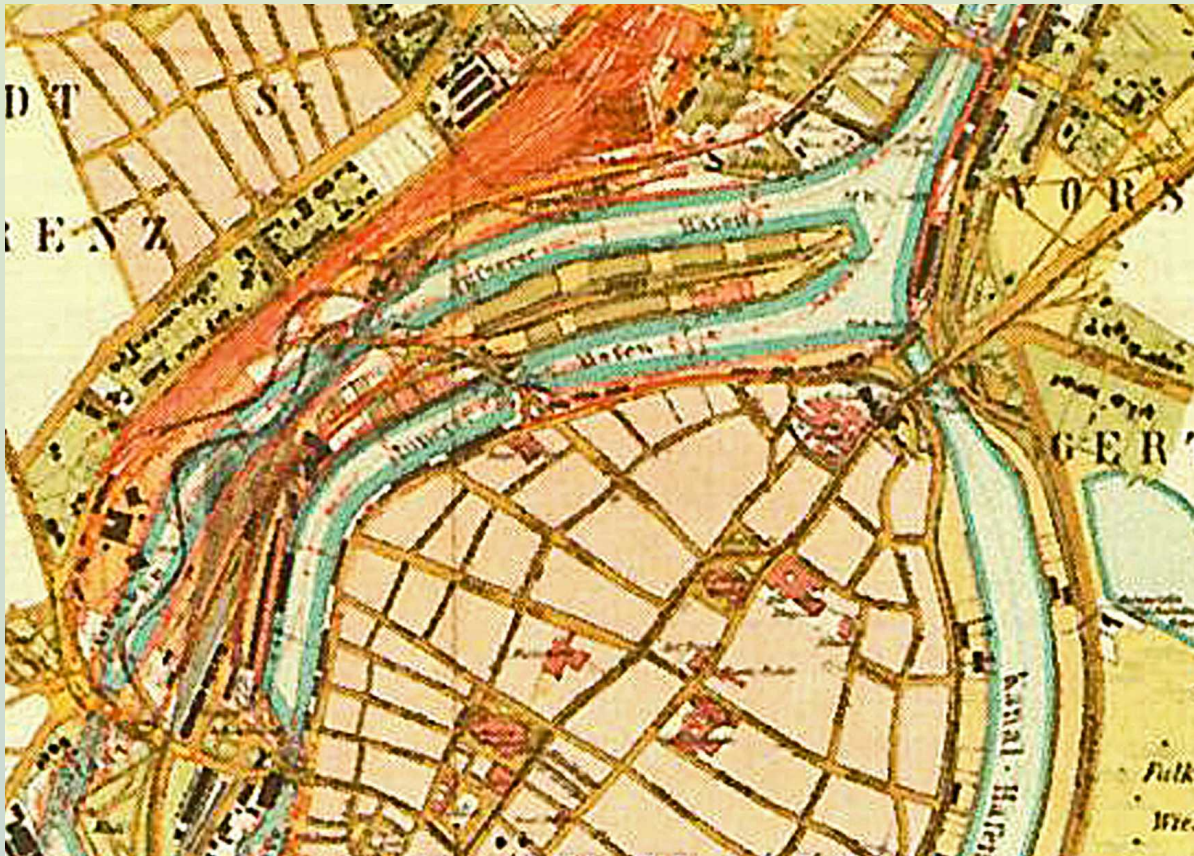
- Nördliche Wallhalbinsel geht von der Drehbrücke bis zur Spitze, wo die beiden Hafenbecken Hansahafen und Wallhafen zusammentreffen und sich zur Trave vereinigen. Die Nördliche Wallhalbinsel ist noch bebaut mit den alten Hafenschuppen aus der Zeit kurz nach 1900. Diese Fläche ist überplant mit neuer Nutzung unter Beibehaltung der Hafenschuppen und immer noch nicht realisiert. (siehe Artikel: Konversion Wallhalbinsel von Suzanne von Pich-Lipinski).

Auf der Nördlichen und Mittleren Wallhalbinsel wurden 1885–1893 die Wallanlagen und die gesamten Bastionen eingeebnet, und auch die historischen Gebäude wie Dröge und Ratsgießhaus wurden abgerissen und dem Erdboden gleich gemacht.

Die Uferlinien zur Trave und zum Stadtgraben wurde begradigt und befestigt. Es folgten 1886 der Behnkai und der Kulenkampkai. Die Erschließung der Nördlichen Wallhalbinsel erfolgte durch eine Eisenbahnnetz der Lübeck-Büchener-Eisenbahn mit Anschluss an die Hafenbahn. Gleise liefen auf beiden Seiten der Nördlichen Wallhalbinsel, zwischen den Schuppen und dem Hafenbecken Hansahafen..

Danach erfolgte die Errichtung der lang gezogene Speichergebäude bzw. Hafenschuppen:

- 1898 Lagerhaus der Kaufmannschaft zu Lübeck, vornehmliche Nutzung als Kornspeicher, während des Zweiten Weltkrieges 1942 schwer beschädigt. Wiederaufbau als allgemeine Lagerhallen ohne spezifischen Hafenbezug genutzt. 1993 wurde das historische Lagerhaus offiziell als Baudenkmal eingetragen und beherbergt seit 2001/2002 die „Media Docks“ und das Regionalstudio des Norddeutschen Rundfunks mit Schulungsbetriebe für die Aus- und Weiterbildungen im Bereich der neuen Medien. Hier befindet sich auch mit dem „business & conference center“, ein modernes Tagungszentrum mit modern ausgestatteten Räumen für 10 bis 500 Personen.
- 1901 Schuppen C, z.Z. „Kunst am Kai“
- 1903 besonders langer Schuppen A, leerstehend
- 1904 Schuppen B, leerstehend
- 1907 Schuppen D, z.Z. Deutsche Stiftung Denkmalschutz – Projekte „Lisa von Lübeck“, Hanseschiffswerft, Jugendbauhütte und Hansevolk.
- 1938 Schuppen F erst spät geplant, in der Kriegszeit mit Unterbrechungen bis 1944 weitgehend fertig errichtet und vom Internationalen Roten Kreuz bis Kriegsende als Lager genutzt. Fertigstellung endgültig 1949. Siehe dazu Artikel „Schuppen F“.



REHDER-Plan von 1906, Peter Rehder, Industrielle Erweiterung des Lübecker Hafens von Lübeck bis Travemünde
 Quelle: Peter Rehder und die Entwicklung der Lübecker Häfen, Otto Kastorff unter Mitarbeit von Heinz Haaker, Werner Hinsch, Dr. Wolfgang Muth, 2008, Seite 34/35
 Ausschnitt Helga Martens, 18.06.2024,
 Im Rehder-Plan sind alle Schuppen der Wallhalbinsel aufgezeigt, auch der Schuppen F (hellrot eingefärbt).

Ab 1990er Jahre erfolgte die Planung Mittlere Wallhalbinsel insbesondere mit der MUK – Musik- und Kongresshalle. In diesem Zusammenhang gab es Bestrebungen zur Überplanung der Nördlichen Wallhalbinsel. Es folgte ein Ideenwettbewerb 1994. Einen endgültigen Beschluss fasste die Lübecker Bürgerschaft nach 28 Jahren im Jahre 2012 mit dem „Konzept für die behutsame Entwicklung der Nördlichen Wallhalbinsel in Lübeck“ und beauftragte die Firma Conplan mit der Entwicklung. Wiederum 10 Jahre später, 2022, beschloss schließlich die Bürgerschaft einen gültigen Bebauungsplan. Dieses Prozedere hat also 32 Jahre gedauert! Seit dieser Zeit wird an der Umsetzung gearbeitet: aber auch das dauert-dauert-dauert.

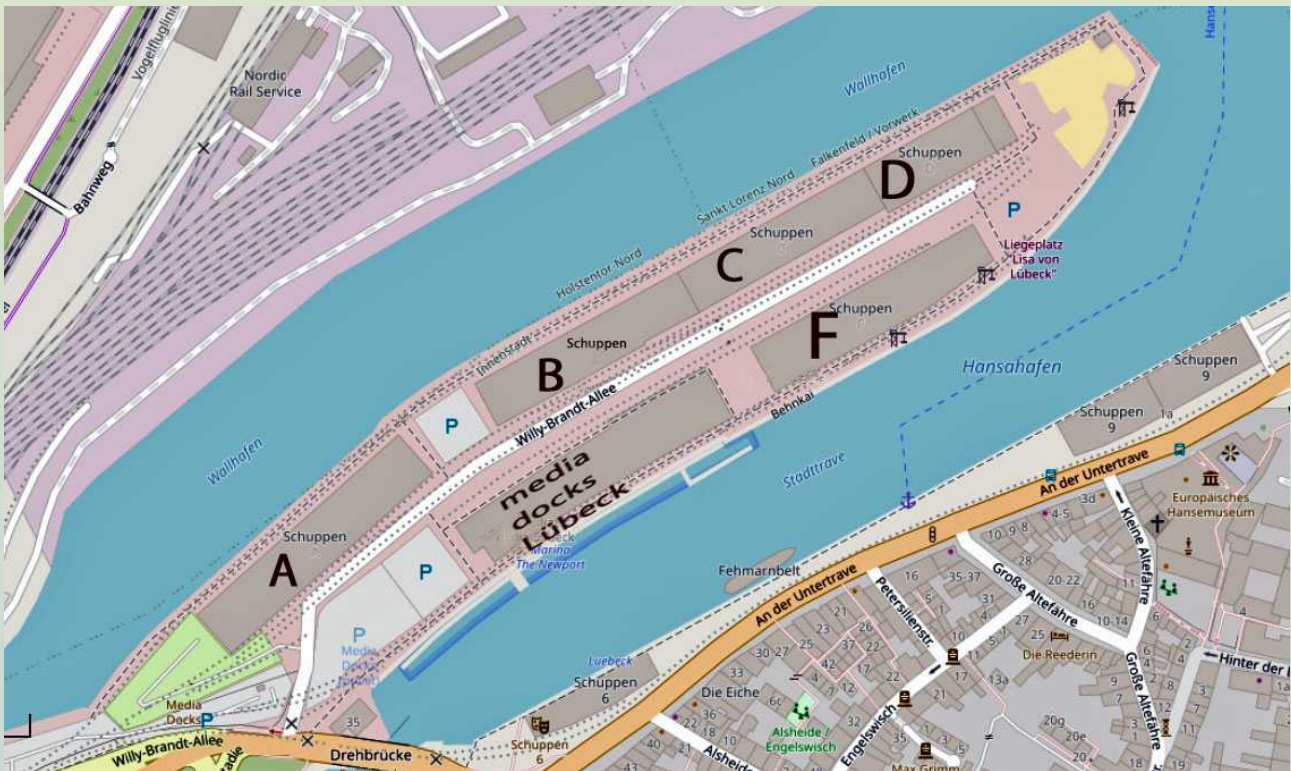
Diese Tatsache veranlasste mich, soweit wie möglich, eine Fotodokumentation von der Nördlichen Wallhalbinsel zu erstellen. Ein fortschreitender Verfall der Schuppen ist bei genauem Hinsehen nicht zu leugnen. Es bleibt zu hoffen, dass nicht wieder 30 Jahre vergehen bis zur Realisierung des Konzeptes. In Lübeck dauert eben alles ein wenig länger!

Die Situation auf der Wallhalbinsel wird etwas deutlicher, wenn man das Heute mit der Planung der Firma Conplan gegenüberstellt.

Die Planung ist ausführlich beschrieben im Artikel „Konversion Wallhalbinsel“

Weitere Informationen unter <https://www.hafenschuppen.de/historie.html> und <https://www.conplan-projekte.de/wohnprojekte/laufende-projekte/noerdliche-wallhalbinsel-luebeck.html>

Der momentane Stand der historischen Bebauung zur Zeit ist hier zu sehen:



Plan OpenStreetMap, abgerufen und bearbeitet 08.06.2024

2. Beschreibung des Weges

Mein Weg führte

- von der Drehbrücke zum Schuppen 6 mit dem Lübecker Museumshafen
- (<https://museumshafen-luebeck.org/startseite.html>), mit Blick auf die Ostseite der Wallhalbinsel und dem dazwischen liegenden Hansahafen. Zurück ging es über die Drehbrücke, vorbei an Drehbrückenhaus und der LKW-Waage.
- Der Schuppen A war das nächste Ziel. An einer Seite fand ich eine aufgebrochene Tür, die einen guten Blick in einen der drei Lagerräume mit der gesamten Balkenkonstruktion zuließ.
- In nördlicher Richtung ging es vorbei an den Schuppen B, C und D mit den Zwischenhallen BC und CD mit Blick auf den Wallhafen mit der Roddenkoppel und den Stadtgraben.
- Besonders beeindruckend war die gegenüber liegende Seite des Stadtgrabens mit der Bezeichnung Wallhafen der ehemaligen Werft Ohrenstein&Koppel (O&K), früher auch Lübecker Maschinenbau GmbH (LMG) - (https://de.wikipedia.org/wiki/Ohrenstein_%26_Koppel) . In alten Hallen wird von der Firma Gollan (Recycling & Container - <https://recycling.gollan.de/>) als beliebter Veranstaltungsort, die Gollan Kulturwerft für die Allgemeinheit genutzt (<https://kulturwerft-gollan.de/>).

- Da der Strandsalon noch nicht im Betrieb, konnte man diesen durchstreifen. Von der Spitze Wallhalbinsel fiel der Blick auf die nach Norden fließenden Trave als Schiffsverbindung nach Travemünde mit dem Tor zum Norden.
- Der Rückweg führte vorbei an der Karavelle Lisa von Lübeck, den drei historischen Kränen und dem Schuppen F. Diesem Schuppen wird wegen seiner besonderen Geschichte ein Artikel gewidmet.
- Weiteres Interessantes ist zu finden an alter Technik, die quasi auf der Straße liegt.
- Die Schienenwege(Gleise) mit den Weichen und den Stellwerken sind nahezu erhalten.
- Viele weitere „Kleinigkeiten“ sollen nicht vergessen werden.

3. Der fotografischen Weg über die Nördliche Wallhalbinsel

Die Drehbrücke



Wer die Wallhalbinsel, von der Marienbrücke kommend und Richtung Untertrave / Innenstadt will, muss die Trave über die Drehbrücke überqueren. Die Drehbrücke wurde 1892 von der Gutehoffnungshütte in Oberhausen gebaut und ist Bestandteil der Hafenstruktur nach dem Rehder-Plan. Vom Brückenwärterhaus wird die Brücke gesteuert. Zusehen hier in Richtung Stadt.

Die Drehbrücke von der Stadtseite aus.



Die gesamte Brückenkonstruktion ist genietet.



Der Hansahafen in Richtung Norden,
rechtsseitig der Museumshafen,
linksseitig die Wallhalbinsel mit den
„Media Docks“ und dem
Gastyachthafen.

Der Eingang zum
Brückenwärterhaus.



Von der „Kanzel“ kann der Brückenwärter den Drehvorgang der Brücke beobachten und die Trave bis zum Holstentor und auf der Rückseite des Gebäudes den Hansahafen überblicken.



Die Signalanlage kann von den Kapitänen gut gesehen werden.

Auf der Seite zur Wallhalbinsel befindet sich zur Erinnerung an Peter Rehder im Maritimen Kontor das Peter-Reeder-Haus.





Die LKW-Waage von 1963



Das Brückenwärterhaus mit dem Schuppen A im Hintergrund, davor der Gastjachthafen am Behnkai. gesehen vom Museumshafen.

Der Hansahafen

Der Hansahafen von der Drehbrücke aus mit dem sanierten Schuppen 6, ganz im Hintergrund der Schuppen 10/11 an der Hafenstraße. Rechts der Gastjachthafen und den „Media Docks“.



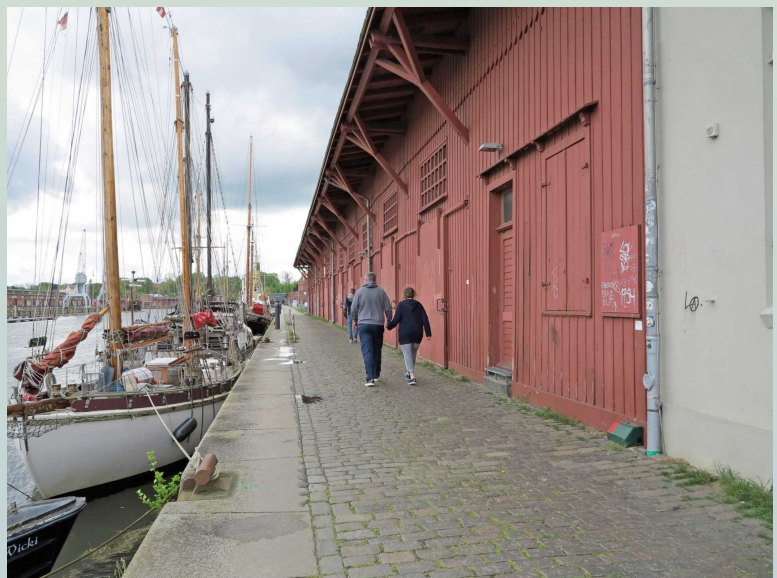
Rechts „Media Docks“, ehemals das Lagerhaus der Kaufmannschaft Lübeck, aufwendig saniert.

Schuppen 6, heute Ausstellungs- und Veranstaltungsort, davor liegt der Museumshafen.

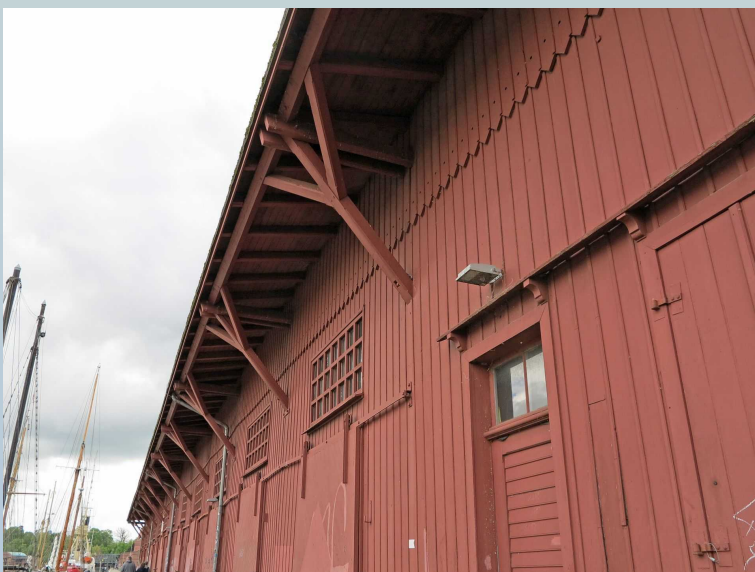




Vorn Barkasse und Bagger im Museumshafen.



Schuppen 6 mit alten Segelschiffen.



Dachkonstruktion vom Schuppen 6

Hansahafen mit Blick auf die Häuser
der Hafenstraße. Im Hintergrund
die Gebäude der Firma Brügger,
bekannt durch seine Frühstücksflocken.



Der Museumshafen mit dem
Schuppen 6, gesehen von der
Wallhalbinsel.

Museumshafen mit dem
Feuerschiff Fehmarnbelt





Museumshafen,
im Hintergrund die St. Marienkirche

Feuerschiff Fehmarnbelt, im
Hintergrund die St. Jakobikirche



Alt und Neu gegenüber

Der Hansahafen mit dem
Schuppen 9 von der Spitze der
Wallhalbinsel aus mit den Kirchen
St. Jacobi und St. Marien.
Rechts Teil des Bodendrehkrans.



Mehrere Ansichten des
Hansahafens





- Ein Blick zurück.



Lüders & Stange —
Seehafenspedition seit 1865
Kontor An der Untertrave

Nachbau der Hansekogge Lisa von Lübeck.

Namensgeberin ist Lisa Dräger, Ehefrau des Drägerwerkbesitzers Heinrich Dräger. Lisa Dräger gründete die Dräger-Stiftung. Aus diesen Geldern wurde u.a. der Nachbau finanziert.



Schuppen A



Schuppen A mit den gegenüber liegenden „Media Docks“. Hier wird die Länge des Schuppens deutlich. Der Schuppen ist in drei Segmente geteilt.

Der Schuppen A in Richtung Süden. Hier zu sehen die Schienen, die von der Hafenbahn kommen und sich vor dem Schuppen A verzweigen.





Der nördliche Teil des Schuppen A
Im Hintergrund ist die Stirnseite
vom Schuppen B zu sehen.

Stirnseite vom Schuppen A



Innenansicht eines Segments.
Ähnlich sind die Schuppen B, C, D
mit der Dachkonstruktion auf-
gebaut. Es darf nicht vergessen
werden, das die gesamte
Dachkonstruktion vor 120 Jahren
gebaut worden ist und die
Jahrzehnte überstanden hat.

Über den Schiebetoren beiderseits
der Längsseiten sind Oberlichter zur
Belichtung.



Hier ein Blick auf die hölzerne
Dachkonstruktion

Teile des alten Fußbodens

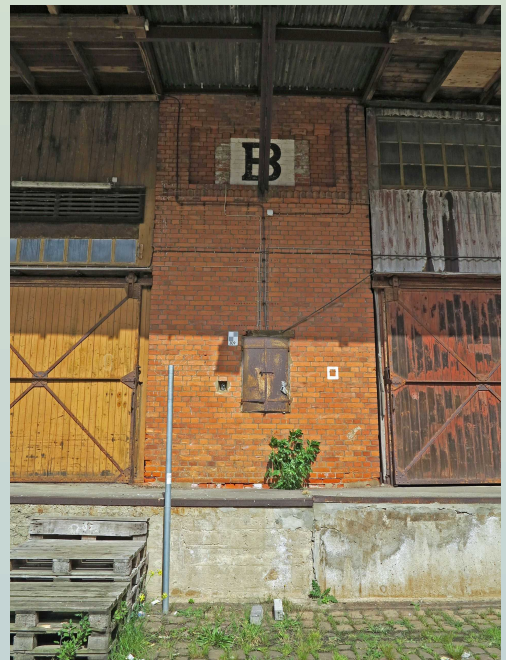


Schuppen B



Teilansicht der Seitenfront

Der Schuppen B weist weitaus mehr Schiebetore auf.



Stirnseite des Schuppen B.
Da sich die Sanierung immer weiter verzögert (zur Erinnerung: Die Planung begann vor 30 Jahren) verschlechtert sich die Bausubstanz aller Schuppen zusehends. Der Giebel muss zur Sicherheit abgestützt werden. Wie lange die Bauten noch standhalten ist ungewiss. Es muss die Frage erlaubt sein: Hat da vielleicht irgendjemand ein Interesse daran?

Mittelteil zwischen Schuppen B und C

Baulich sind Schuppen B und C mit einem Mittelteil aus Stahlblech verbunden.



Das Tor des Zwischenteil gehört mit zu Kunst am Kai.



Mittelteil zwischen Schuppen C und D



Das Mittelteil ist mit einer Stahlblech-Konstruktion aufgestockt und somit den Höhen der Schuppen B und C angeglichen.

Schuppen C

Kunst am Kai wird von einem Verein betrieben und will das dortige Musikfestival unterstützen.



Kunst ist auch von außen sichtbar.



Ein Teil des Innenlebens.

Schuppen D

Der Schuppen D ist der kürzeste Schuppen





Schuppen D besteht aus zwei Hallen, die nördliche wird aktuell von der Jugendbauhütte (IJGD - Internationale Jugendgemeinschaftsdienst), der Gesellschaft Weltkulturerbe Lübeck und dem Verein Hansevolk gemeinschaftlich genutzt.

Der Wallhafen

Der Wallhafen ist der nördlichste Teil des Stadtgrabens und erstreckt sich von der Roddenkoppel bis zur Spitze der Wallhalbinsel.

An dem westlichen Ufer erstreckte sich die LMG (Lüb. Maschinenbaugesellschaft) später bis zur Schließung die O&K (Orenstein&Koppel) Anlagenbau vom Schiffbau bis zu Windkraftanlagen.



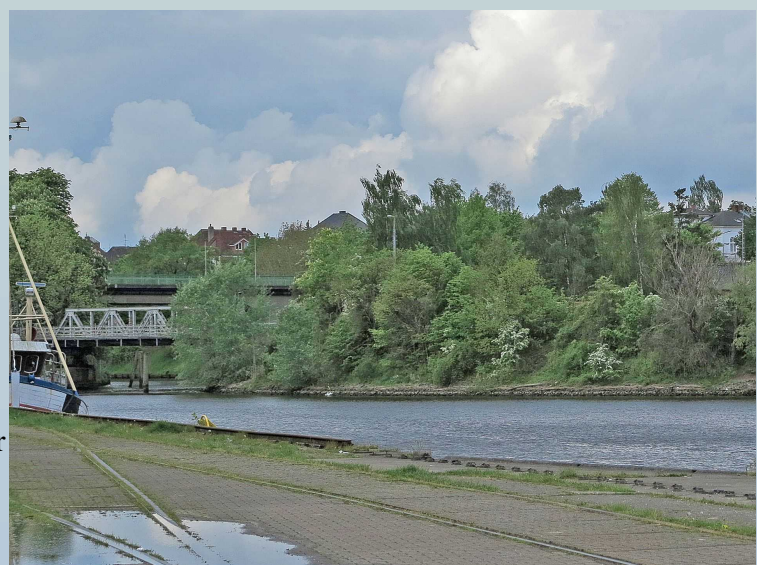
Vom Betrieb sind noch einige Werksteile zu erkennen. Was letztendlich damit geschehen wird, steht in den Sternen.

Zwischen den Schuppen A und B erkennt man auf dem Gelände der O&K einen Bunker aus der Zeit des NS-Regimes. Der wurde vom Betrieb als Archiv genutzt, später von der Betriebsfeuerwehr zu Übungen. Die großen Luken wurden nach dem Krieg als Fenster herausgebrochen.



Wo jetzt die Bagger stehen, grenzt der Wallhafen an das Gebiet Roddenkoppel / Seegrenzschlachthof. Die Fläche soll „irgendwie – irgendwann“ überplant und bebaut werden. In Lübeck wird auch hier viel gestritten und wenig entschieden. Das Haus im Hintergrund ist eine ehemalige Villa, heute genutzt als Erlebnishotel der gehobenen Klasse.

Das Ende Wallhafens markiert die Brücke Roddenkoppel, die mit Rädern befahren werden kann und führt bis zur Katharinenstraße. Eine stark genutzte Verbindung zwischen der Innenstadt und St. Lorenz Nord. Im Hintergrund ist die Marienbrücke über den Stadtgraben zu erkennen.



Die Spitze der Wallhalbinsel



Gegenüber der Spitze der Wallhalbinsel wird ein Teil von O&K von dem Recyclingunternehmen Gollan als KULTUR WERFT GOLLAN genutzt. In der großen Halle finden Events, Musikveranstaltungen, Messen statt. Übergangsweise – man weiß es nicht!

Eines der wichtigsten Gebäude der ehemaligen O&K ist die Tudorhalle, die zwar unter Denkmalschutz steht, aber wie viele Gebäude, besonders außerhalb der Innenstadt, nur in Fachkreisen Beachtung findet. Was nützt der Denkmalschutz, wenn die Gebäude so einfach vor sich hinrotten. Wenn nichts mehr zu retten ist, muss halt abgerissen werden. U.a. BIRL und Architektur-Forum weisen immer wieder darauf hin. Die Verantwortliche scheinen sich immer wieder nur für die bürgerliche Elitekultur aber nicht für die der Arbeiterschaft und Technik zu interessieren. Beispiel gibt es dafür genug.



Eine beliebte Sommerlocation ist der seit Jahren bestehende Strandsalon, umrahmt von technischem Ambiente.

In der Kulisse Lisa von Lübeck und einer der Portalkräne, Rückseitige Front des Schuppen F.



Die reale Spitze der Wallhalbinsel mit dem nördlichen Blick auf Hafen, Brücken und Häuser der Hafenstraße.

Die Firma Brüggen verfügt über alte, neuere und ganz neue Fabrikgebäude. Das neueste Gebäude liegt auf der linken Seite der Hafenstraße und ist mit einer Überbrückung mit den älteren Gebäuden verbunden. Die letzte erworbenen Gebäude sind alte Fabrikhallen im Glashüttenweg /St.Gertrud-Karlschof, ein Industriegebiet seit der Industrialisierung, während der Zeit des NS-Regimes Kriegsindustrie.





Die imposanten Geschäfts- und Wohnhäuser der Hafenstraße sind eingerahmt links von Brücken und rechts vom Hafenschuppen 10/11, hier Teil 11.

Schuppen 10/11 in fast seiner gesamten Länge, auch Hafenschuppen genannt. Ursprünglich von 1874. Beheimatete lange Jahre den Hafenbetriebsverein, Einsatz der Schauerleute, und die Halland-Linie, Schiffsverkehr nach Skandinavien. Das Gebäude steht unter Denkmalschutz und wird von verschiedenen Firmen genutzt, ebenso von einem beliebten Lokal mit imposanten Blick auf die Trave.



Ein schöner Blick von der Spitze der Wallhalbinsel auf den alten Schuppen 9 und die ebenso alten Häuser An der Untertrave.

Lager- und Arbeitsplatz der Jugendbauhütte. Dieses ist ein Projekt der Stiftung Deutschen Denkmalschutzes und dem IJGD, in dem seit vielen Jahren befristet Jugendliche fortlaufenden altes Gut restaurieren.



Zur Zeit sind es neben Reparaturarbeiten an der Lisa von Lübeck Instandsetzungsarbeiten der Barkasse der ehemalige Schlichting-Werft in Lübeck-Travemünde mit Sitz auf dem Priwall.

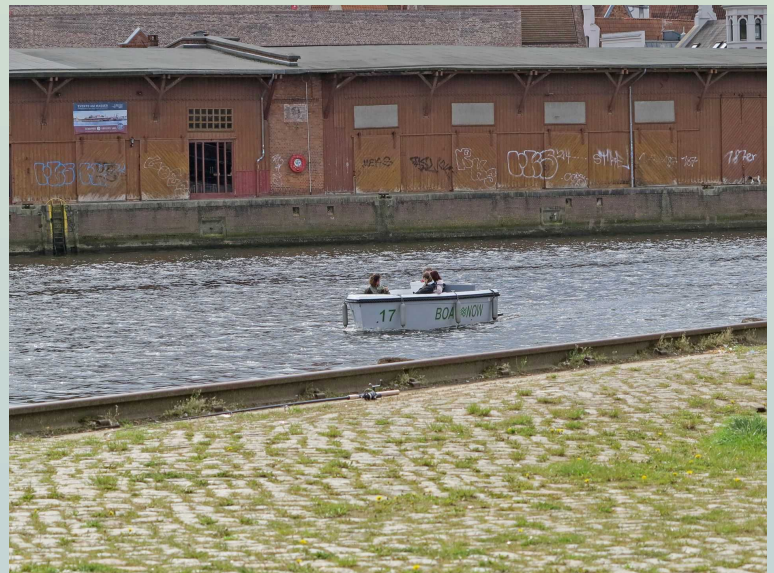
Die Barkasse ist aufgestellt neben dem Lagerplatz der Jugendbauhütte.





Von der Spitze Wallhalbinsel fällt der Blick auf die Hubbrücke mit dem Brückenhause. Die Brücke hat drei Querungen: Hafenbahngleis, zweispurige Autofahrbahn und eine Fußgängerbrücken die nur über Treppen zu benutzen ist. Die Brücke stellt eine wichtigen Verbindung zwischen der Altstadt und dem Hafengebiet her und ist seit 2023 wegen Reparaturarbeiten für den Verkehr gesperrt. Hier beginnt die Kanal-Trave mit dem Klughafen.

Alt trifft neu:
Mauer des Hansa-Museums - An der Untertrave - Hafenschuppen 9 – Hansahafen - zu leihende Elektroboote für Rundfahrten auf Lübecks Gewässern - Kaimauer der Wallhalbinsel.



Zum Schluss von der Spitze noch einmal ein Blick auf Burgtor, Lisa von Lübeck und Wallhalbinsel.

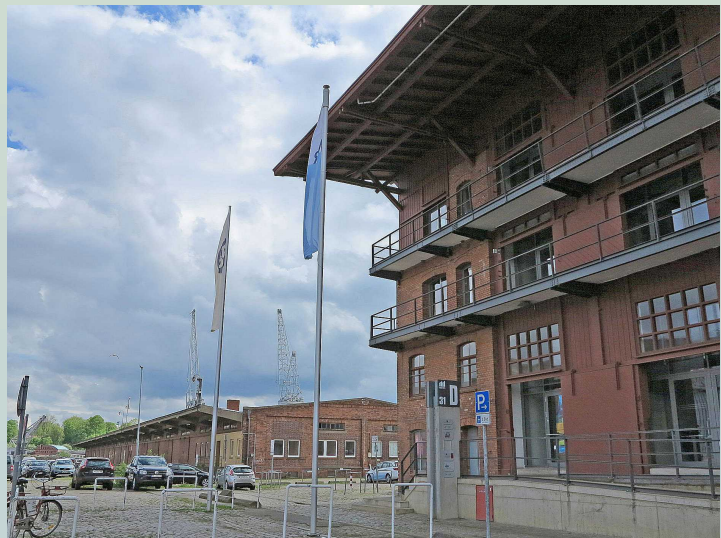
Schuppen F



Der Schuppen F war bereits in der Planung von Peter Rehder enthalten, siehe Auszug Rehder-Plan, wurde aber erst 1939 angefangen zu bauen wie ein Bunker aus Stahlbeton mit Unterkellerung. Fertigstellung erst 1948.

Wegen der Besonderheit erfolgt ein weiterer Artikel zum Schuppen F.

Schuppen F,
im Vordergrund Gebäude mit
Media Docks und NDR



4. Faszinierende alte Technik



Im Museumshafen liegen
Eimerbagger, Kutter,
Festmacherboot, Schlepper.
Alle Schiffes sind aufgeführt auf
der Seite des Verein
Museumshafen Lübeck:
museumshafen-luebeck.org.

Im Hansahafen liegen die Schiffe am Kai mit Schuppen 6, mit Blick auf die Wallhalbinsel.



Manche liegen ganz versteckt zwischen größeren wie die TITAN. Gegenüber am Behnkai liegen große „schnittige“ Yachten. Im Museumshafen sind die Yachten keine Konkurrenz.

Ortsfester Bodendrehkran
gebaut von der ehemaligen
Maschinenfabrik Haniel & Lueg GmbH
aus Düsseldorf, 1893.





Der Kran steht auf einem Sockel auf Rollen.

Man könnte sich bei diesem Anblick fast in die alte Zeit versetzt fühlen! Kräne und Schuppen vor der Lübecker Altstadtkulisse.



2 Portalkräne, gebaut von der ehemaligen Maschinenfabrik Kampnagel aus Hamburg-Winterhude, 1953 und 1967.

Maschinenteil einer der Portalkräne
mit Blick auf die Hubbrücke und den
Schuppe 9.



Fast alles alt: alte
Maschinentechnik des Krans,
Häuser mit den alten Fassaden
an der Straße Untertrave, darüber
die Türme von St. Marien.

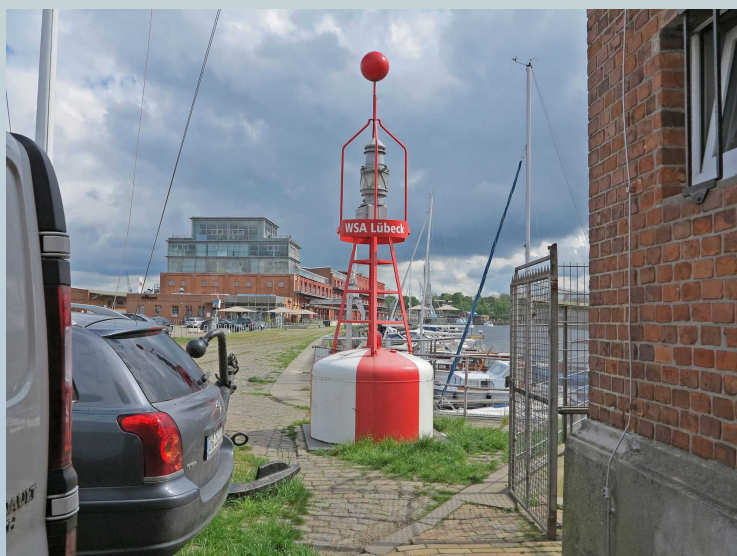
Ein Motor für den Betrieb des
Portalkrans vor der nachgebaute Kogge
Lisa von Lübeck im Hansahafen mit dem
Schuppen 9.





Ein Polder an der Kaimauer, der bestimmt viel aushalten kann und bei ein wenig Pflege wohl ewig halten kann.

Der Anker an der Kette liegt nahe dem Brückenwärterhaus der Drehbrücke.



Leuchtfeuer oder Leuchtbake vom Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck, irgendwo aus der Fahrrinnen der Trave oder Hafeneinfahrt Travemünde.

5. Gleise, Weichen und Stellwerke

Transporte wurden früher mit der Eisenbahn gemacht. Dafür benötigte man Gleise mit Abzweigungen zum Rangieren. Die Gleise liefen auf der Wallhalbinsel mittig zwischen den Schuppen bis zur Spitze ...



... und entlang der Schuppen auf der Seite zum Wallhafen wie hier an den Schuppen C und D mit der Zwischenhalle.

Viel Platz wurde benötigt!





Die beiden Portalkräne liefen am Hansahafen auf speziellen Schienen. Die normalen Bahngleise liefen unter den Kränen durch.

Gleise und Weichen im inneren Mittelteil der Wallhalbinsel.



Eine Feststellbremse auf dem Gleis des Krans, vermutlich eigene Anfertigung, auf keinen Fall industrielle Anfertigung.

Gleisführung mit Abzweigung.



Vermutlich wurde eine Weiterführung der Gleise bis an die Spitze nicht mehr benötigt, dafür eine glatte Befestigung des Bodens. Ort Schuppen F, der 1948 fertiggestellt war. Da Erfolgte der Warenumschatz bereits vielfach über Straßen.

Weiche für die Gleise gab es überall auf der Wallhalbinsel. Die Firma Schreck & Mieves stellt heute noch Weichen, Vorrichtungen und Werkzeuge für den Oberbau von Gleisanlagen her.



6. Nicht zu vergessen: „Kleinigkeiten“



Ein Blick aus einer Nebentür vom Schuppen A auf das Gelände der Wallhalbinsel in Richtung Altstadt mit St. Marien.

Ein festes Muster aus Granitsteinen als Pflasterung. Diese Straßenbefestigung hält Jahrhunderte. Ein bestimmtes Muster in der Verlegung von Straßen, Mauer oder geklinkerten Häusern war vielfach der Stolz von Baumeistern und Handwerkern, je komplizierter desto wertvoller.



Gießereien hatte auch ihren Stolz. Die Produkte mussten gleichmäßig, formschön und haltbar sein. Entsprechende Firmenbezeichnungen zierten das Produkt.

Eine andere Form zeigt hier neben dem eingegossenen Firmennamen auch die Ansicht.



Einfache Platte mit
Produktnummer, dennoch ein
eingegossenes Muster.

Abdeckung mit zwei Scharnieren zum
Anheben.





Beim Hochklappen erscheint eine Abdeckung, möglicherweise für einen Hydranten.

Wer kennt sie nicht aus Häusern mit Kohleheizung und Kaminschacht. Die Kaminklappe wurde vom Schornsteinfeger abgenommen, um den Ruß entfernen zu können. Gefunden im Schuppen A.



Treppengeländer oder Handlauf, einfach und funktional. Die Maße waren so gewählt, dass die Mauerverankerung genau in die Mauerfugen passte. Ein Beispiel für Beachtung der Langlebigkeit.

Etwas zum befestigen, mit Sicherheit
nicht für eine einfach Schnur mit
Vorhängeschloss.
Das musste wohl für etwas stabileres
gewesen sein.



Mehrere Generationen Technik
an der Kaimauer.

Altes Eisen hat viele Jahre und
Jahrzehnte überdauert.





Ein Blick durch Jahrhunderte.

Das Kanzleifahrrad mit Elementen Marke Eigenbau ist alt, aber noch nicht sehr alt.



Erfindungsreichtum ist Lübecker Bürger und Bürgerinnen schon mal eigen, zum Glück.

Hoffentlich kommt nicht eine Behörde und legt die Schaukel still, mit welcher Begründung auch immer.

Ohne Worte und viel Glück beim Ruhen.

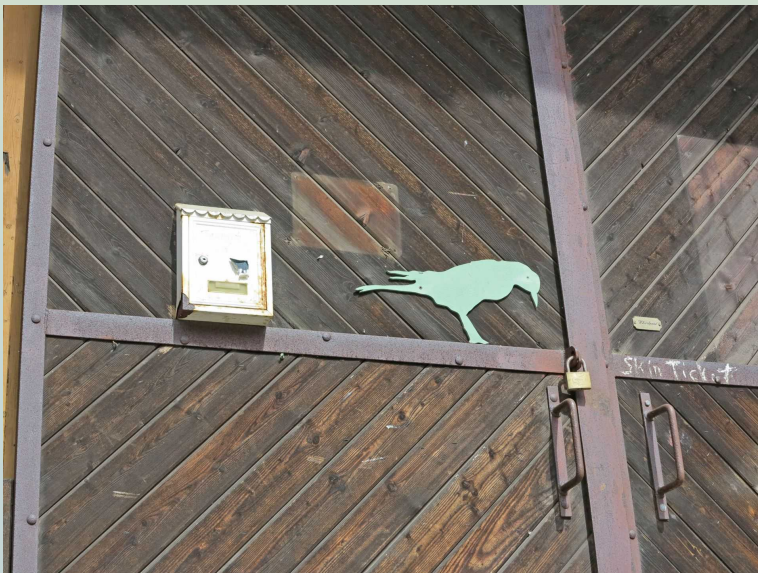


Die Windrose in Stein.

Kunst in Kunst am Kai.



Welche Nationalität ist das?
Oder doch nur ein Handtuch?



Brieftaube oder doch eine
schlaue Möwe ?



Reicht der bisherige Rettungsring für den Erhalt der historischen Wallhalbinsel und seiner Bebauung nicht mehr aus und muss von daher die Feuerwehr her ?