

Impressionen einer Werkbahn

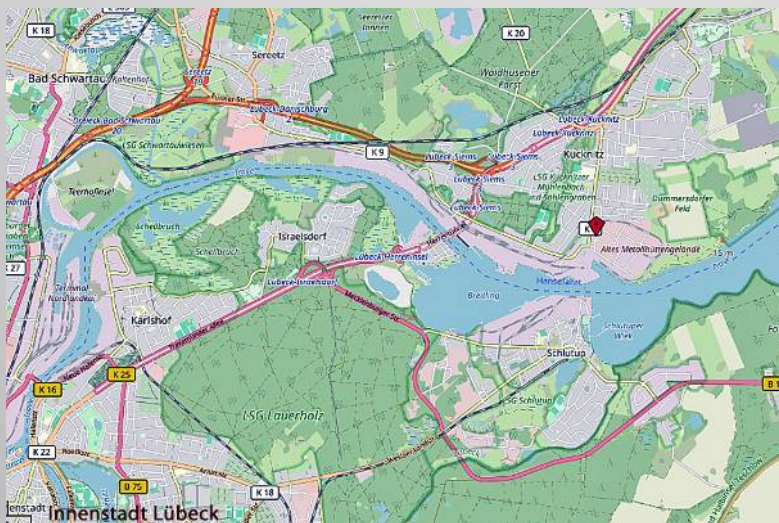
Erinnerung an ein Stück Lübecker Geschichte aus der jüngeren Vergangenheit

Das nördlichste Hochofenwerk in Deutschland wurde 1906 auf Druck des Lübecker Industrievereins am östliche Teil der Trave flussabwärts gegründet. Ausschlaggebend war die Anbindung über die Ostsee nach Skandinavien und über Dänemark/Skagerrak über die Nordsee zu den westeuropäischen Ländern, über den Elbe-Lübeck-Kanal und durch die Elbe den Nordwesten von Deutschland. Die Lübecker Industriellen versprachen sich davon für ihre Geschäfte einen regen Handel und den damit verbundenen Aufschwung.

Das Hochofenwerk wurde nach der Gründung, schließlich auch mit Zustimmung der Stadt Lübeck, aufgebaut durch den reichsweit anerkannten Dr. Moritz Neumark. Seine patriarchalische Haltung prägte das Hochofenwerk Lübeck. Er stammte aus einer jüdischen Familie in Niedersachsen, ging 1934 in „Zwangsrente“. Dr. Moritz Neumark wurde im KZ Theresienstadt umgebracht. Er starb laut Urkunde 1943 angeblich an „Herzerweiterung“. Seine Frau konnte auf Druck des Internationalen Roten Kreuzes in die USA auswandern, ebenso die Kinder. (Umfangreiche Informationen unter:https://de.wikipedia.org/wiki/Moritz_Neumark)

Das Werk war umgeben und durchzogen von einem Schienennetz für eine betriebseigene Eisenbahn, mit einem Anschluss an das Netz der Reichseisenbahn. Innerbetrieblich wurden fast alle Rohstoffe und Teil- und Endprodukte auf dem Netz bewegt.

Als das Werk nach einem 2. Konkurs 1990 endgültig geschlossen wurde, hat man bis auf einige Teile des Zementwerk das Werk mit samt dem Schienennetz zurückgebaut, einen Bodenaushub von ca. 1 Meter gemacht und wieder aufgeschüttet. Ein Straßennetz wurde angelegt und Grundstücke vermarktet. Vom Schienennetz blieb eine Schienenstrecke fast rund um das ehemalige Werksgelände von der Übergangsstelle Netz der Deutschen Bahn bis zum Lehmannkai. Bis vor einigen Jahren wurde die Strecke befahrbar gehalten.



Das ehemalige Werksgelände liegt an der Trave, gegenüber liegt der Stadtteil Schlutup

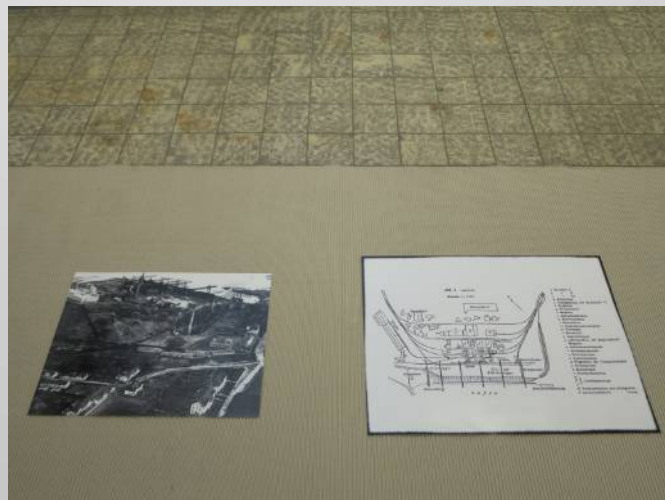
Seit das dort ansässige Abbruchunternehmen immer mehr Flächenbedarf anmeldet, wurde dort ein Teil der Bahnstrecke unterbrochen. So konnte das Abbruchunternehmen den Betrieb erweitern. Am anderen Ende an der Seelandstr. wurde die Schienen bereits zurückgebaut und die Schwellen herausgeholt.

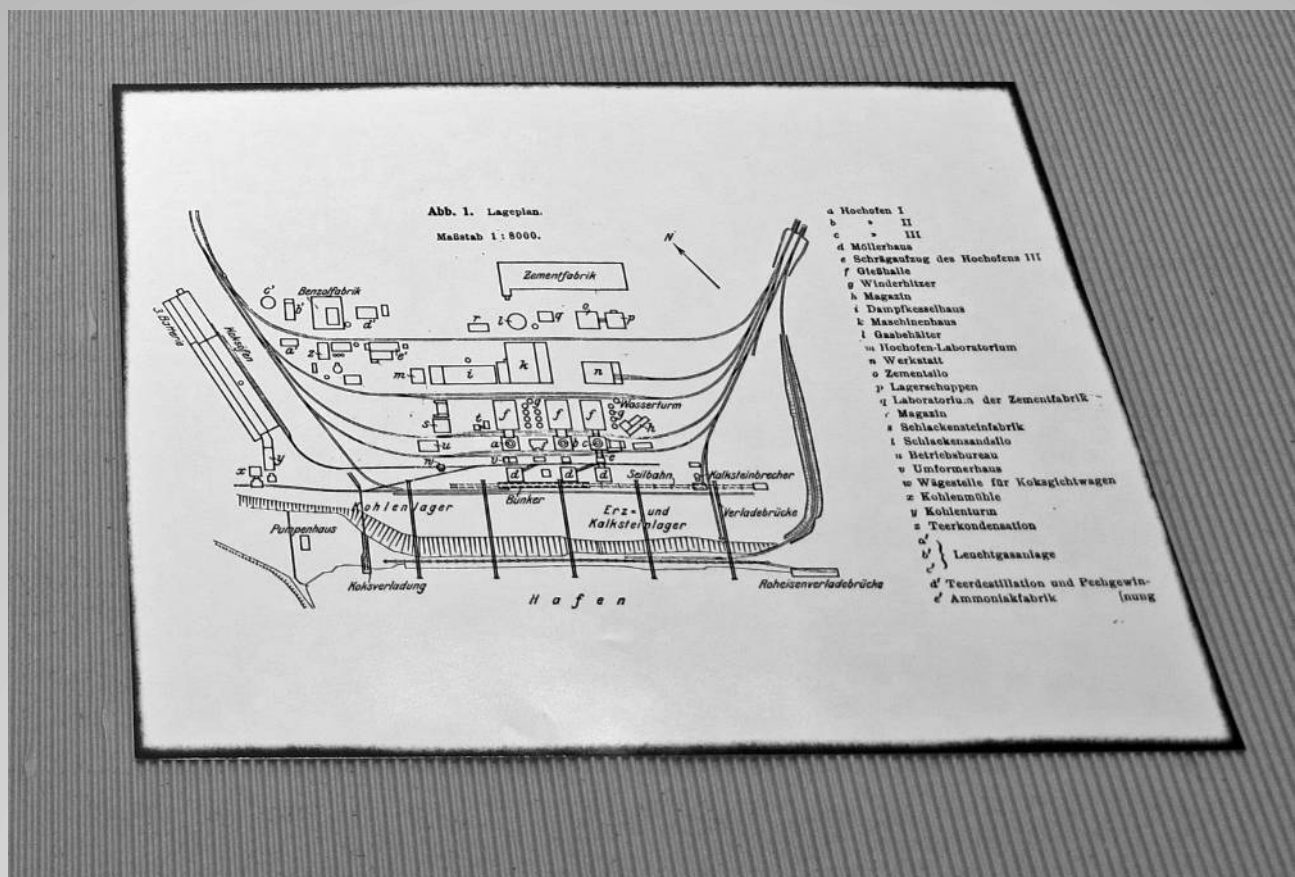
So wurde ein letzter Teil des Werkes angefangen zu vernichten. Es wird wohl nicht mehr lange dauern, bis selbst dieses Relikt verschwunden sein wird.



Anlässlich einer geplanten Ausstellung im Industriemuseum Geschichtswerkstatt Herrenwyk wurden von den Relikten der Bahn an einem schönen Sommertag Fotos gemacht. Der treue Begleiter Crispy war immer dabei und fand es toll, da die Nase hineinzustecken, wo viele Tiere und kaum Menschen waren.

In der Ausstellung lagen auch alte Zeichnungen und Fotos zur Werksbahn aus.





Die Verbindung der einzelnen Betriebsteile werden am ehesten deutlich an einem der ältesten Pläne. Der Plan entstand vor dem Bau der Kupferhütte vor 1913. Diese lag nordöstlich der Zementfabrik.



Der Plan zeigt die Situation zur Zeit der Ausstellung. Zu sehen ist der Verlauf der Gleise vom ehemaligen Gelände der Flender Werft, über die Querung der Straße Alt Herrenwyk (Verlängerung

Auf dem gesamten
Hochfengelände hatten alle
Schienenfahrzeuge immer
Vorrang.

Die Gleise

Der Gang begann am Tor zum
Lehmann-Kai 3. Laut Google Maps
scheinen die Gleise noch vorhanden
zu sein. Das Gelände ist nicht für die
Öffentlichkeit begehbar.



Nach einigen Metern hat man einen
Blick auf die Trave und den Schlutuper
Industriehafen.

Auf der linken Seite der Fahrstraße für
den LKW-Verkehr ist der Fußweg zum
ehemaligen Gelände der Schlackenhalde,
heute Metallhüttenpark.

Ein weiterer Blick nach vorn macht
die unterschiedlichen Höhen des
Geländes deutlich.





Und bald zeigen sich die ersten Gebäude der heutigen angesiedelten Betriebe. Eine Schranke wird nur für zeitweiligen LKW-Verkehr geöffnet. Das Windrad steht heute, nach 6 Jahren seit der Aufnahmen auch schon nicht mehr.

Vorbei geht es am Lübecker Schrotthandel, der sich spezialisiert auf Entsorgung und Recycling von Eisenschrott. Hinter der Mauer türmt sich die aufbereitete Schrott, heute wieder ein wertvoller Rohstoff. Das rechte Gleis kommt vom Lehmann-Kai, das linke ist die Abzweigung Richtung Zementwerk. Kurz hinter der Weiche führt im Hintergrund die Straße Dampfpeife zum Metallhüttenpark.



Gleich dahinter kommt des Gelände der Abbruchfirma Grabowski. Dort ändert sich der Anblick nahezu täglich. Immer neue Abbruchmaterialien entstehen, andere verschwinden wieder. Hier ist zu sehen, dass die Aufschüttung so groß ist, dass eigens eine Auffahrt für die Fahrzeuge geschaffen wurde

Biegt man um „die Ecke“, kommt wieder ein neuer Anblick:
Ein Gebäude vormals mit dem Sozialkaufhaus Novi-Live, heute verschiedene kleine Firmen und Gewerbetreibende.



Ab hier läuft die Bahn zweigleisig, vorbei an heutigen kleineren Betrieben

Man muss sich schon auskennen!
Nebenbei: die Straßennamen sind Begriffe aus dem Hochofenwerk, sind aber willkürlich vergeben worden, Masselbett und Winderhitzer standen an ganz anderer Stelle.





Diese Schild steht an einem neueren Aufgang in die Werkssiedlung, die hier zweigleisige Werkbahn kreuzt hier die Straße. Der Weg führt hier zur Straße Kücknitzer Sandberg. Hier war das von der Bevölkerung bezeichnete „Lettenlager“, das Sandberglager ab 1943 für ca. 400 Kriegsgefangenen und Zwangsarbeiter, die im Hochofenwerk schuften mussten.

Hier der Übergang in Richtung Norden vorbei an der Grenze zwischen Werksgelände und Werkssiedlung



Zweigleisigkeit, vermutlich zum Rangieren von Waggons. Heute säumen riesige LKWs die Straßen.

Da, wo die Gleise wieder zu einem zusammengeführt werden und das Werksgelände nur einige Meter von der Werkssiedlung entfernt liegt, sicherte eine hohe Steinmauer den Bereich. Rechts in Hintergrund Häuser der Werkssiedlung.



Ein Einkaufszentrum erfreut besonders die LKW-Fahrer, die die vielen Betriebe auf dem Gelände heute anfahren.

Im Verlauf der schmalen Gleisführung werden die Bahngleise unter der Straße Hochofenstraße hindurchgeführt.





An dem weißen Schild am rechten Rand wird das offizielle Ende der Werksbahn angezeigt. Hier beginnt die damalige Reichsbahn.



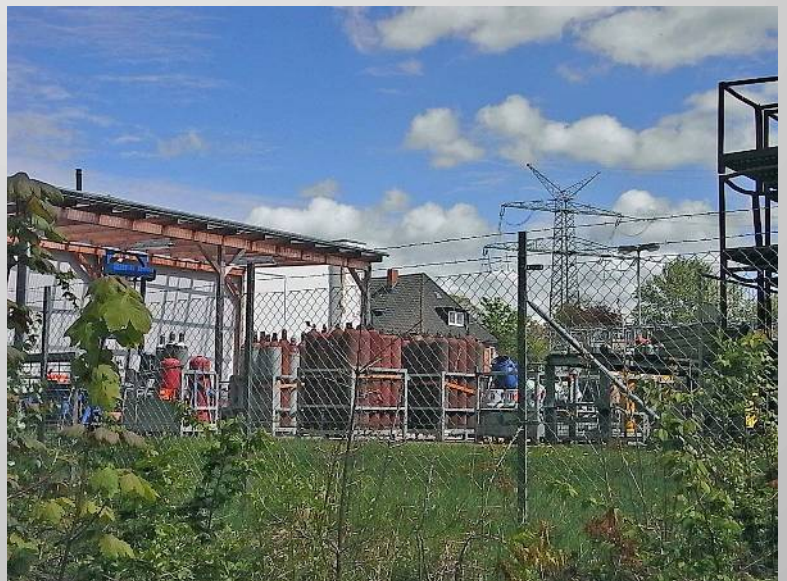
Teilweise mutet die Strecke richtig idyllisch und naturbelassen an.

Zwischendurch kann man Betriebshäuser erkennen, die Ausläufer gehörten der früheren Bebauung des Kohlekraftwerkes Herrenwyk, zugehörig zur Nordwestdeuten Kraftwerke AG / NWK, später Preußenelektra. 1992 wurde die „Dreckschleuder“ stillgelegt.



Links und rechts der Bahngleise reihen sich entlang Betriebsgebäude. Da wo heute die Strom-Trasse zu sehen ist, stand das Kraftwerk.

In diesem Betrieb werden Acetylenflaschen entsorgt. Acetylen wird zum Schweißen verwendet.





Für eine kurze Strecke verlaufen die Gleise wieder zweispurig, gut zu erkennen die alten Weichen. Die zwei Gleise laufen wieder zusammen zu einem. Man stelle sich vor, dass die Gleise und die Weichen über 100 Jahre alt sind und noch heute funktionieren.



Ende des rechten Gleises

Auf dem letzten Stück der Bahn sieht das Gelände heute wieder idyllisch aus, damals war von Landschaft und Natur nicht zu sehen wegen der Umweltbelastung des Werks.

Hier schließt sich auf der rechten Seite der schmale Bürgerpark zwischen Werksgelände und Siedlung Flender Werft an.



Führung des Gleises, jetzt schon im Bereich der Deutschen Bahn, Richtung ehemaligem Gelände der Flender Werft (1917 bis 2002), einst die große Schiffswerft, Fleder Werft AG, mit zeitweilig bis zu 4.000 Beschäftigten. Während der Nationalsozialistischen Herrschaft wurden dort U-Boote und auch Teilsektionen für U-Boote gebaut. Vergessen wird, dass 1944 auf der Werft Ein-Mann-U-Boote entwickelt wurden, eines wurde gebaut, zum Glück kam es nicht zum Einsatz.

Ein Blick zurück Richtung Gelände Hochofenwerk.





An der Kreuzung der Gleise geht die Straße Alt Herrenwyk in die Seelandstraße über.

In der Ferne sind Kräne zu sehen, früher für den Schiffbau auf der Werft, heute Lastenkräne für die Logistik von Container am Lehmannkai.



Das Ende der Nutzbarkeit der Gleise, 2024



Bereits 2017 wurden Teile der umlaufenden Bahn entfernt, nur die Doppelgleise. Die Funktionsfähigkeit und Befahrbarkeit wurde beibehalten.



Zurück zur Natur, nur dass die Schwellen stark verseucht sind mit Holzschutzmitteln zur Erhaltung der Schwellen: Teer, Phenole, Xylamon sind hoch giftige Substanzen.

Abbau der Gleise an der
Straßenkreuzung
Seelandstraße / Alt Herrenwyk.





An der Straße hinunter zum
Lehmannkai wurde das Schild
einfach umgekippt.

Das Gelände rechts von den
Gleisen war vorher eine wilde
Wiese, soweit es der durch den
„Dreck“ des Hochofens
verseuchte Boden zuließ.



Im Hintergrund kann man den
Überweg zur Wiese erkennen, die
Schienen wurden herausgerissen.



Am Panoramabild ist die Größe der heute genutzten Flächen vom Abbruchunternehmen zu erkennen.

Ich glaube, man muss nicht die Frage stellen nach einer noch zu erwartenden Ausweitung des Betriebes. Das anschließende Dummersdorfer Feld ist vermutlich im Privatbesitz und wird (noch) landwirtschaftlich genutzt.

Dennoch bleiben einige Erinnerungen. Ein Fotoapparat macht es möglich.

Einzelne Kleinigkeiten

Oh, wie weit ist doch der Weg für die kleinen Füßchen!

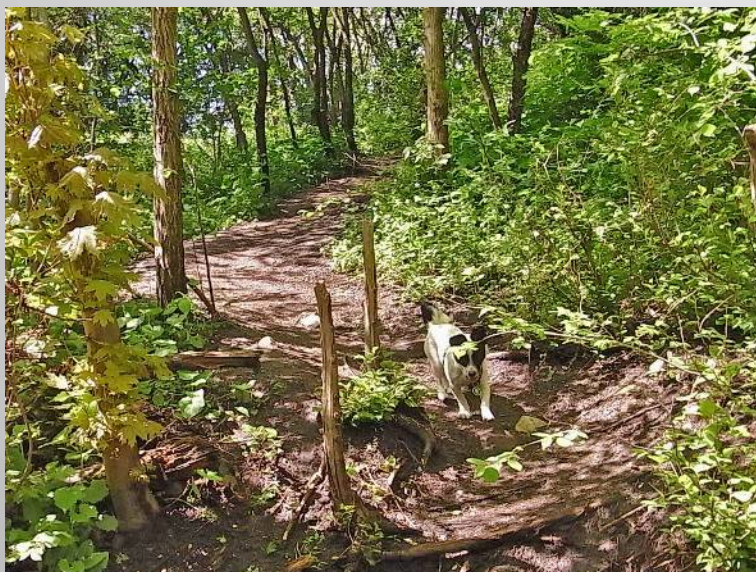
Der kleine Begleiter hält immer tapfer durch.





Das Schild zeigte schon immer den Übergang von Werksbahn zur regulären Bahnlinie.

Die Natur hat sich an der Böschung ihr Reich wieder mannigfaltig zurückgeholt.



Ein Trampelpfad führt hoch und runter entlang der Böschung.

Ein kleines Pflänzchen möchte mal ein großer Baum werden.



Die Brombeere hat es da leichter und ist viel wendiger.

Ein kleiner Reiherschnabel leuchtet im Grau zwischen Schottersteinen und Bahnschwellen.





„Es grünt so grün, wenn“

Erstaunlich, wie alte Gleise, Weichen, Schraubmuttern 120 Jahre überdauern können, wenn sie ständig gepflegt werden und die Technik immer wieder gangbar gemacht wird.



Ich möchte nicht all das riechen, was so von der kleinen Nase erschnüffelt wird.

Nach hinten ist noch viel Platz
(von der Vorderfront aus gesehen).



Ergebnisse der Ausbildung zu
Landschafts- und
Gartenbauer:Innen laden zum
Verweilen ein, Auszubildende des
Fortbildungswerkes des DGB
(bfw).

Warum steht die Info-Tafel zur Seite der
Werksbahn, wo doch dort kein Zug fährt
und keine Menschen dort vorbei kommen?





Rostock grüßt Lübeck!

Diese „Schaustellerbude“ stand einmal während eines Weihnachtsmarktes in der Lübecker Breiten Straße.



Die Heimat vieler kleiner Betriebe und Gewerbetreibende.

Berge von Betonschrott warten auf die Trennung, dank der rechtlichen Vorschriften zur Verwertung gebrauchtem Material.



Ressourcen im Abfall.
Viel steckt darin. Und Geld kann man damit auch verdienen.

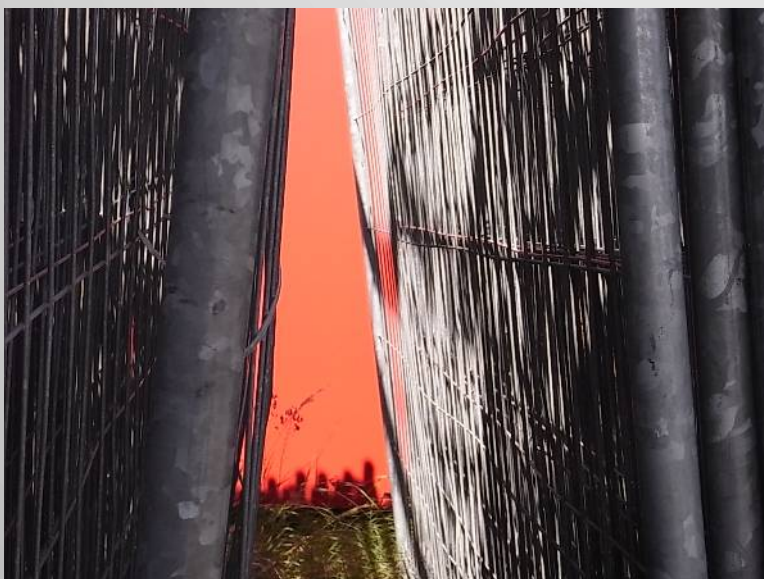
Das könnten bei entsprechender Entsorgung auch Ressourcen sein, aber einfach weggeworfen, ist erst einmal aus den Augen. Sollen sich doch andere darum kümmern.
Purer Vandalismus gepaart mit Gedankenlosigkeit!





Alle reden vom
Klimawandel und Umweltschutz,
aber viele halten sich daran.

GRAU IN GRAU



GRAU UND ORANGE



Das war das Ende eines langen Weges:
Das macht durstig!

Aber keine Bange, das war der Regen als Pfütze.
Ohne eine Kontamination aus dem Boden.