DER LÜBECKER LANDGRABEN

- GESTERN UND HEUTE -

Inhaltsverzeichnis:

Die Geschichte des Lübecker Landgrabens ist auch gleichzeitig ein Teil
der Geschichte der Hansestadt Lübeck……..Seite 2
Der Lübecker Landgraben gestern.……Seite 3
Der Lübecker Landgraben heute……Seite 7
1 – Übergang Herrenfähre…….……Seite 10
2 – Grenzübergang Schlutuper Baum und Eintritt in die Schlutuper Wiek…...Seite 15
3 - Landgraben mit Schwedenschanze,
zwischen Schlutup und Brandenbaum…….……..……..…Seite 19
4 – Grenzübergang Brandenbaum ……..……Seite 23
5 – Landgraben und Wakenitz nutzen dasselbe Bett…….Seite 25
6 – Grenzübergang Grönauer Baum……..Seite 28
7 – Gutshof Mönkhof ……...…Seite 32
8 – Landgraben als Niemarker Landgraben zwischen
Vorrade und Wulfsdorf…….Seite 35
9 – der Landgraben unter Bundesautobahn A 20……..Seite 37
10 – Grenzübergang Krummesser Baum……Seite 39
11 – Vermutete Einflussstelle des Landgrabens in den Elbe-Lübeck-Kanal…..Seite 41
12 – Grenzübergang Hohenstieger Baum……...Seite 43
13 – Einfluss des Landgrabens in die Trave……...Seite 45
14 – Landgraben zwischen Hohenleuchte und Roggenhorst……..Seite 47
15 – Der Landgraben beim Steinrader Baum...……..……Seite 50
16 – Landgraben beim Gutshof Mori und
heutige Grenze Lübeck und Ostholstein ……Seite 52
17 – Grenzübergang Krempelsdorfer Baum……...Seite 55
18 – Landgraben als Fackenburger Landgraben zwischen
Krempelsdorfer Allee und Tremser Teich……..Seite 57
19 – Tremser Teich…….Seite 59
20 – Grenzübergang Baum am Tremser Teich und Ende des Landgrabens…...Seite 64
21 – Handel und Industrie an der Trave……..Seite 66
Schlussbetrachtung……...……..Seite 68
Nachweise……...…...….Seite 73

Lübeck, Juni 2025

Die Geschichte des Lübecker Landgrabens ist auch gleichzeitig ein Teil der Geschichte der Hansestadt Lübeck:

819 entsteht die erste slawische Burganlage von „Liubice“ , bekannter unter der Bezeichnung „Alt-Lübeck“, gelegen nördlich der Lübecker Altstadtinsel zwischen der heutigen Teerhofsinsel und der Mündung der Schwartau in die Trave. Von hieraus wurde ein reger Handel in den Ostseeraum betrieben.

1072 Der Name „Liubice“ stammt aus einer Chronik, verfasst vom Geschichtsschreibers Adam von Bremen. Er lebte bereits vor 1050 und ist vermutlich 1081/1085. Adam von Bremen war ein Bremer Kleriker und Chronist.

1138 wird die Burganlage Alt-Lübecks zerstört.

1143 Graf Adolf II von Schauenburg (Grafschaft bei Rinteln) und gleichzeitig Herr von Holstein und Stormarn gründet Lübeck auf der Halbinsel zwischen Trave und Wakenitz als kaufmännische Siedlung.

1158 überlässt Graf Adolf II den Hügel „Bucu“, heutige Lübecker Innenstadt, Herzog Heinrich dem Löwen, durch ihn entsteht dort ein zweites Mal Lübeck. Somit gibt es drei Ursprünge von Lübeck.

1226 Kaiser Friedrich II erteilt Lübeck das Reichsfreiheitsprivileg. Das bedeutet, dass Lübeck Freie Reichsstadt ist und untersteht nur dem Reichsoberhaupt. Die Bestimmung bleibt bis 1937.

1303 wird urkundlich der Beginn des Baus eines Grenzgraben belegt, die Grenzen zwischen Lübeck und Mecklenburg im Osten und Stockelsdorf, Steinrade und anderen Dörfern im Westen. Die Fertigstellung erfolgt um 1350.

1358 Erster Hansetag findet in Lübeck statt. Die „Hanse“ ist als ein Städtebund eine Organisationsform, Wahlen finden nicht statt.

1669 Letzter in Lübeck abgehaltener Hansetag. Hamburg und Bremen bleiben bis heute Freie (und eigenständige) Hansestädte mit Status eine Bundeslandes. Lübeck trägt den Begriff „Hansestadt“ im Namen, ist aber lediglich eine Gemeinde des Landes Schleswig-Holstein.

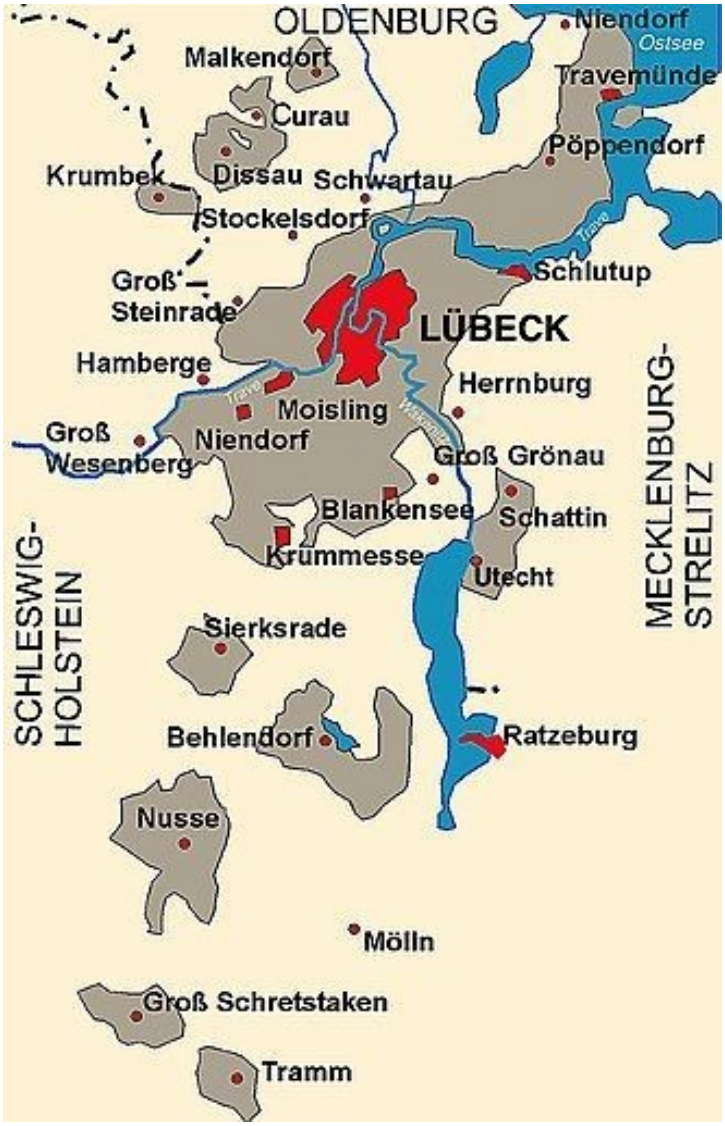
1871 Die Freie und Hansestadt Lübeck wird Gliedstaat des Reiches.

1911 Lübeck wird Großstadt.

1933 Absetzung des Senates, Abschaffung der Bürgerschaft, Regierung durch Bevollmächtigten der NSDAP.

1937 Abschaffung der Reichsfreiheit Lübecks und Eingliederung in die preußische Provinz Schleswig-Holstein.

1937 Das Lübecker Gebiet bis 1937
Am 1. April 1937 wird Lübeck im Zuge des Groß-Hamburg-Gesetzes in die preußische Provinz Schleswig-Holstein eingegliedert und verliert damit ihre staatliche Unabhängigkeit, die territoriale Souveränität. Viele alteingesessen LübeckerInnen trauern dem immer noch nach.



Karte der alten Hansestadt Lübeck mit Exklaven von 1815 bis1937, gezeichnet von Störfix

Quelle: Original-Upload in deutscher Wikipedia *24. 26. April. Mai 2005 von de:Benutzer:Störfix),* abgerufen Mai 2025

1945 Hamburg und Bremen bleiben bis heute die Freie und Hansestadt Hamburg und die Freie und Hansestadt Bremen mit dem Status eines Bundeslandes. Lübeck trägt lediglich „Hansestadt“ im Namen, ist aber eine normale Gemeinde und kreisfreie Stadt und damit ein Teil des Landes Schleswig-Holstein. Andere wie Anklam, Demmin, Rostock, Wismar oder Lüneburg führen diesen Zusatz auch.

1956 lehnt das Bundesverfassungsgericht eine Beschwerde der „Vaterstädtischen Vereinigung Lübeck“ ab, die einen Volksentscheid über die Wiedererlangung der Souveränität erreichen wollte (Lübeck Urteil).

Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Luebeck-Urteil, Zugriff Mai 2025

1970 weitere Änderungen hat es durch die Gebietsreform 1970 in Schleswig-Holstein gegeben. Steinrade und Mori wurden Lübeck zugeschlagen. Lübeck wollte Stockelsdorf auch bekommen. Was aber nicht erfolgte.

Die heutigen Grenzen von Lübeck sind heute noch teilweise identisch mit dem Landgraben.

Lübeck in den Grenzen von heute Ursprung OpenStreetMap 2025

Der Lübecker Landgraben gestern

Der Lübecker Landgraben sicherte das städtische Vorfeld und zeigte die Lübecker Grenzen auf. Die Anlage begann ab 1305 und wurde um 1350 fertig gestellt. Es wurden von Beginn an neben dem neuen Graben möglichst viele schon bestehende Gräben und Gewässer einbezogen.
Diese Landwehr konnte wegen ihrer Länge nicht vollständig bewacht werden, galt aber als eine Markierung der Lübecker Grenzen. Eine Bewachung wurde verstärkt an den Grenzübergängen. Das erfolgte besonders an den großen Straßen, die damals von und nach Lübeck führten.

Folgende Übergänge waren bekannt:
Richtung Eutin über Baum am Tremser Teich
Richtung Segeberg über Steinrader Damm
Richtung Süden über Krummesser Baum
Richtung Ratzeburg/Mölln, teilweise Alte Salzstraße über Grönauer Baum
Richtung Wismar über Schlutup
Richtung Norden Übergang Trave mit der Herrenfähre.

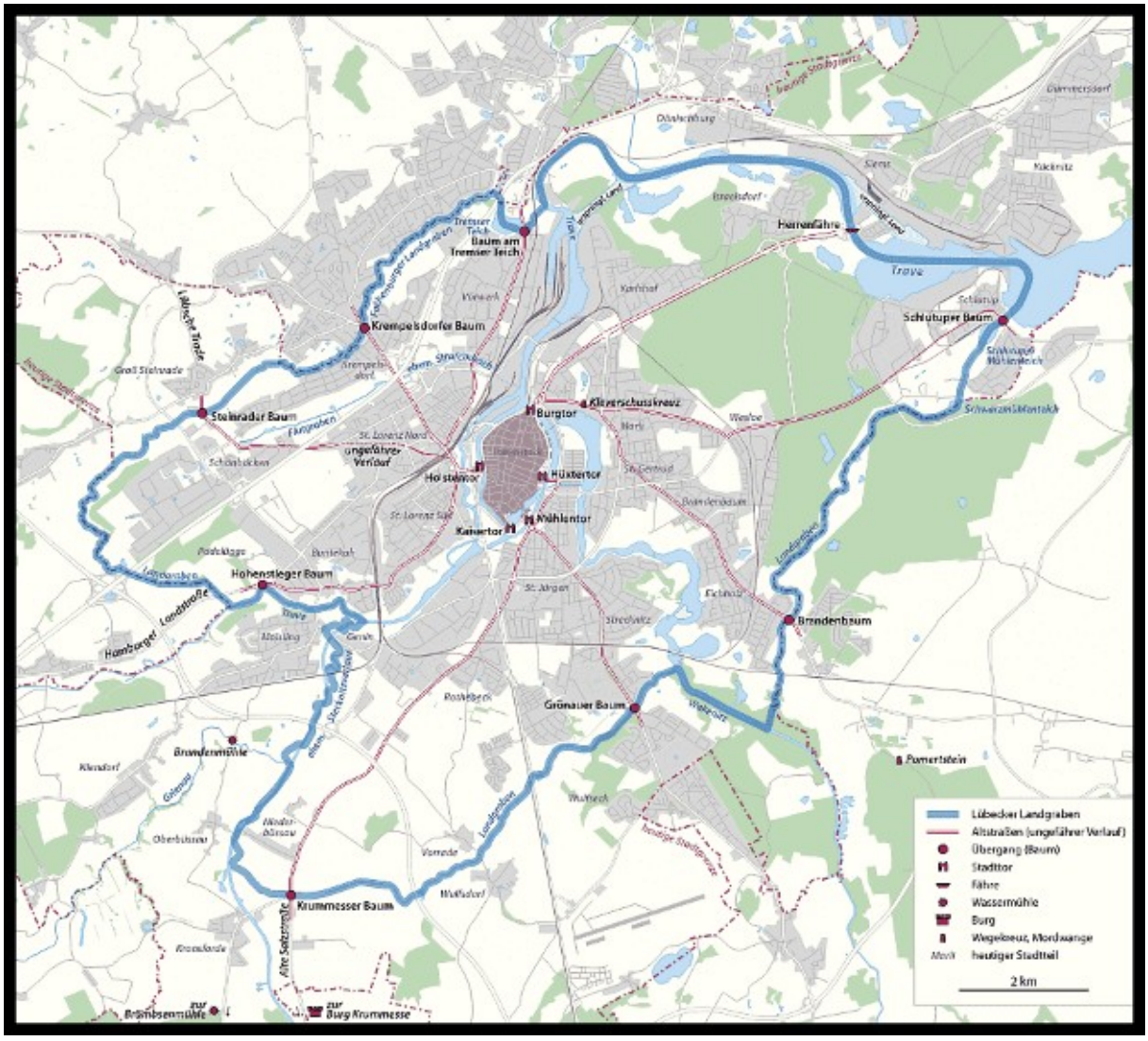
Der Landgraben umzieht das damalige Lübecker Stadtgebiet, die Grenzen sind teilweise heute noch identisch zu den umliegenden Kreisen Herzogtum Lauenburg, Stormarn, Ostholstein und dem Bundesland Mecklenburg-Vorpommern mit dem Kreis Nordwest-Mecklenburg.

Der Landgraben berührt die Stadtteile St. Jürgen, St. Lorenz, St. Gertrud Schlutup und fließt teilweise mit dem Lauf der Wakenitz, dem Elbe-Lübeck-Kanal und der Trave bei Moisling. Er führt durch die Gewässer Schwarzmühlenteich und Mühlenteich im Osten und im Nordwesten den Tremser Teich.
Zwei Teilstücke tragen die Namen Fackenburger Landgraben und Niemarker Landgraben.
Überwiegend geht es durch morastige Gebiete, durch Felder und Weiden, durch Bruchlandschaften und Wälder.
Als in der Vergangenheit der Grundwasserspiegel insgesamt noch wesentlich höher lag, stellte das umliegende Gelände oft eine kaum zu überwindende Fläche dar, häufig gesäumt von dichtem Buschwerk und Bäumen.
Insgesamt ist der Landgraben damals wie auch heute mit kleinen Booten nicht befahrbar, ausgenommen, aber mit starken Einschränkungen sind der Schlutuper Mühlenteich und der Tremser Teich nur frei nur für Mitglieder der Angler-Vereine und die Trave im Süden, nur frei für Kanus und Paddelboote bis zum Einfluss in den Elbe-Lübeck-Kanal (gebaut 1900, bis1936 *Elbe-Trave-Kanal genannt).* Schiffsverkehr ist zugelassen auf der Trave von Lübeck bis zur Ostsee und dem Elbe-Lübeck-Kanal als Bundeswasserstraßen.

Einige Male verschwindet der Landgraben teilweise oder ganz von der Bildfläche oder ist nur noch zu erahnen.
- Bei Krummesse lässt sich ein Einfluss in den heutigen Kanal nicht mehr fest auszumachen.

- In die Trave ist der Einfluss nur mit etwas Übung vom gegenüberliegenden Moislinger Krähenwald zu erkennen. Neben dem Trave-Reithof Hamberge, Nähe Poggenpohl, folgt ein kleiner Weg dem Landgraben bis zur Trave, der Weg ist nicht begehbar.
- An der Schwedenschanze, Nahe der damaligen innerdeutschen Grenze, führt der Landgraben heute kein Wasser mehr, vor 50 Jahren war der Graben dort ein wasserhaltiger Graben.
- Im Norden auf der Trave von der Teerhofsinsel bis Schlutup gibt es keinen Landgraben.

Der Landgraben wird heute als *Kulturdenkmal von besonderem stadt- und landesgeschichtlichen Wert* angesehen, der *einen prägenden Wert für die Kulturlandschaft* besitzt. So wurde der gesamte Verlauf des Landgrabens 2015 in die Denkmalliste nach dem Denkmalschutzgesetz (Schleswig-Holstein) eingetragen und somit unter Denkmalschutz gestellt.



Karte Lübecker Landgraben
Lizenz: Medienarchiv Wikimedia Commons, OpenStreetMaps Org. 2011
upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fc/Karte_Lübecker_Landgraben.svg, 06.03.2024

Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/luebecker_Landgraben, abgerufen Januar 2025

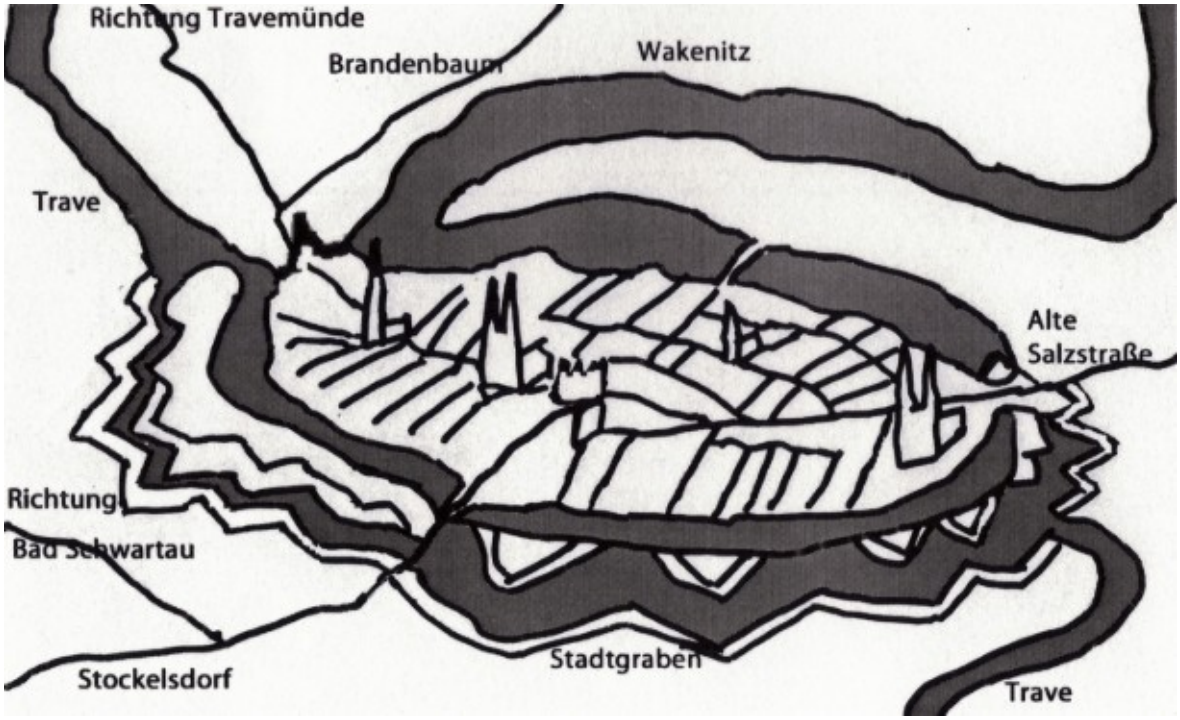
Der Lübecker Landgraben heute

„Man sieht nur, was man weiß. “ – Dieses bekannte Zitat von Johann Wolfgang von Goethe beschreibt die Tatsache, dass uns nur Dinge auffallen können, über die wir zumindest Hintergrundwissen besitzen.

Manch eine oder manch einer hat den Lübecker Landgraben auf einer Straße überfahren oder in der näheren Umgebung von Lübeck gesehen, ohne es zu wissen. Man hat sich vielleicht auch schon gewundert, warum immer wieder Bezeichnungen mit der Erweiterung „Baum“ auftreten.
Am Brandenbaum, Grönauer Baum, Moislinger Baum oder Krummesser Baum stand kein Baum sondern ein „Schlagbaum“, also einem Grenzübergang. Einige Stellen, wo mal der „Baum“ real stand, sind nicht mehr genau auszumachen, die Grenzen liegen zwischen zwei Grundstücken oder das Gebäude einer ehemaligen Gaststätte deuten darauf hin.

Eigentlich hatte die Stadt Lübeck zwei Grenzen:

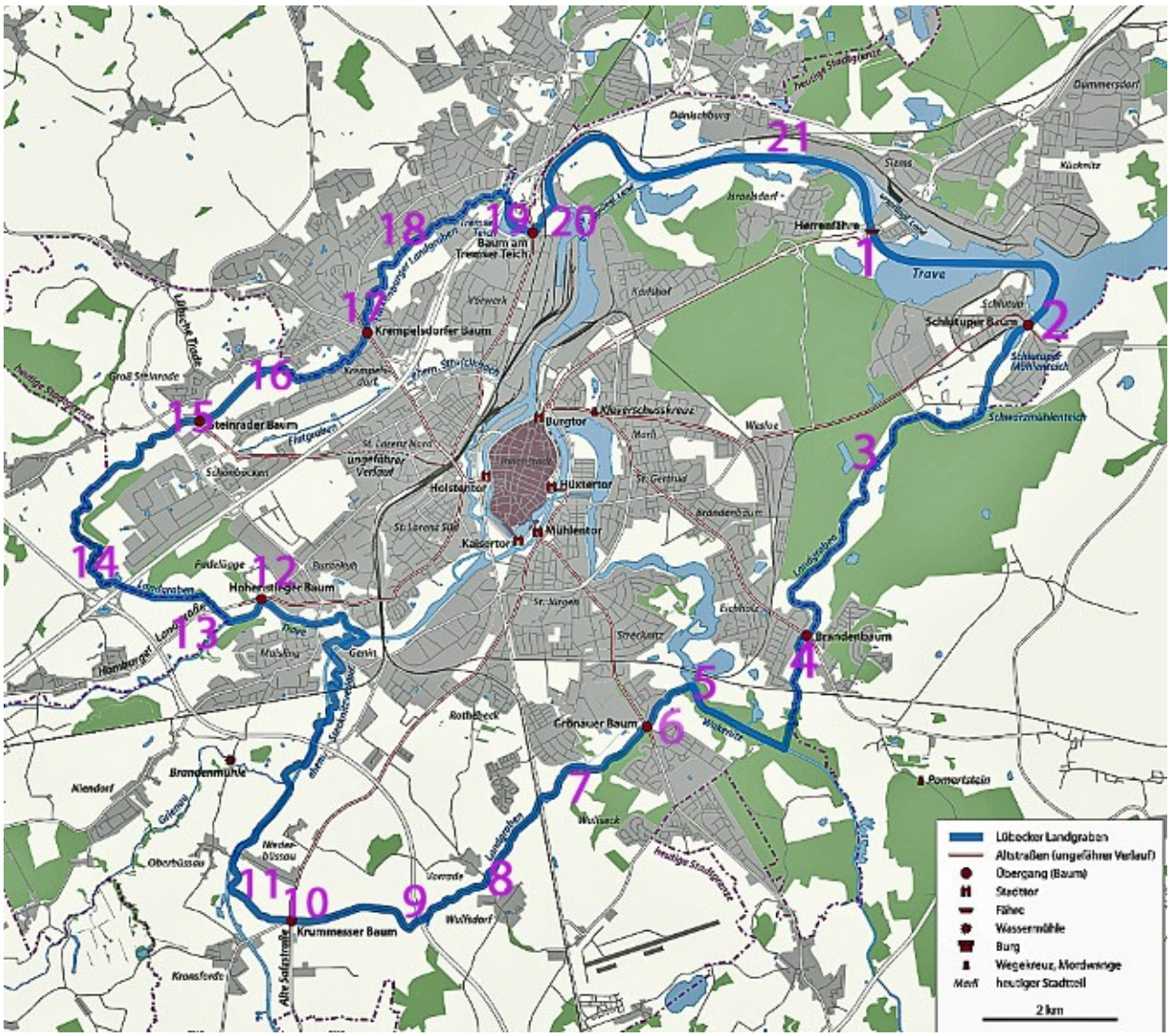
1. die Wallanlagen und Stadtmauern um den Stadtkern und der angrenzenden Trave um 1700.



Karte: Helga Martens

2. den Landgraben um das Gebiet der Hansestadt Lübeck in seinen Grenzen von 1350 bis 1937 (kein Tippfehler!) und hat eine Länge von ca. 40 km.

Die Zahlen auf der folgenden Karte benennen die Stellen, an denen fotografiert und die Örtlichkeiten beschrieben wurde. An vielen anderen Stelle ist ein Zugang nicht möglich.



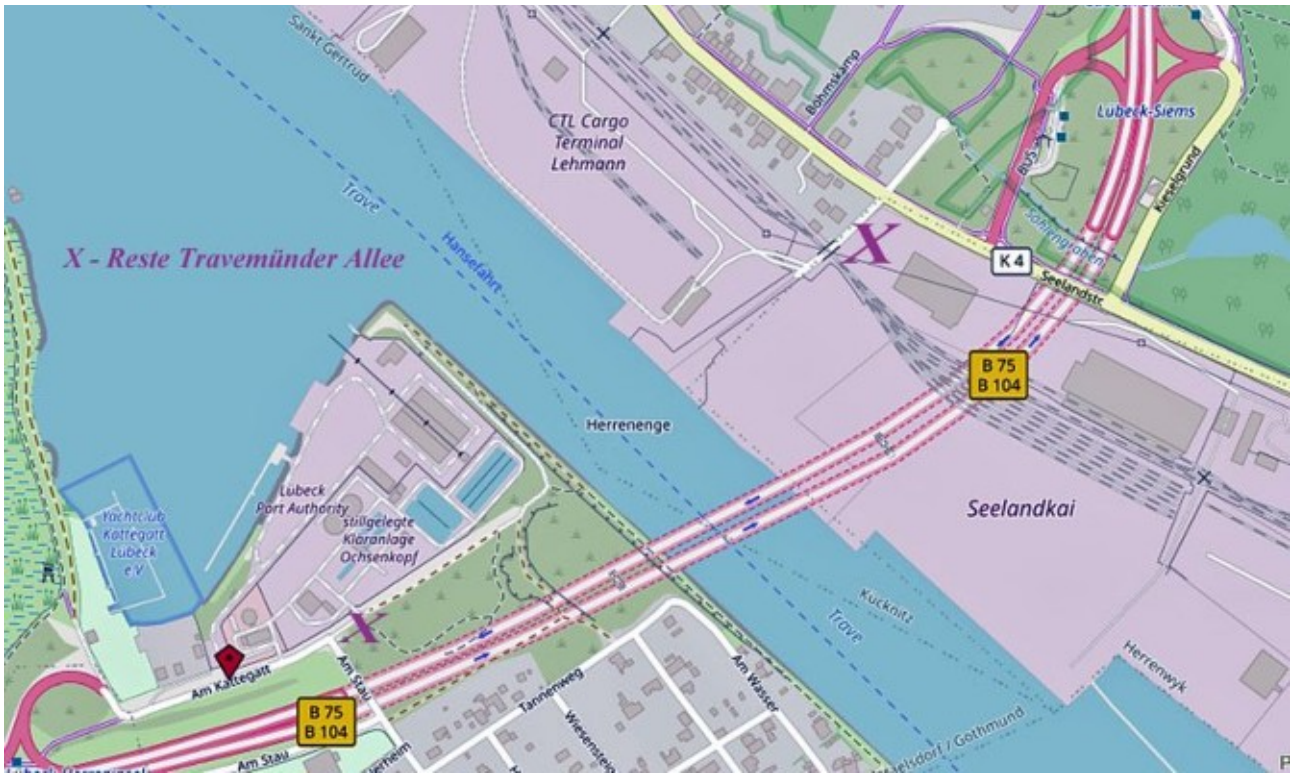
Legende

1 - Grenzübergang Herrenfähre
2 - Grenzübergang Schlutuper Baum und Eintritt in die Schlutuper Wyk
3 - Landgraben mit Schwedenschanze, zwischen Schlutup und Brandenbaum
4 - Grenzübergang Brandenbaum
5 - Eintritt des Landgrabens in die Wakenitz
6 - Grenzübergang Grönauer Baum
7 - Landgraben am Gut Mönkhof
8 - Landgraben als Niemarker Landgraben zwischen Vorrade und Wulfsdorf
9 - Landgraben unter der BAB A 20
10 - Grenzübergang Krummesser Baum
11 - Vermuteter Einfluss des Landgrabens in den Elbe-Lübeck-Kanal
12 - Grenzübergang Hohenstieger Baum
13 - Einfluss des Landgrabens in die Trave an der B 75 – Hamburger Straße

14 - Landgraben zwischen Hohenleuchte und Roggenhorst
15 - Grenzübergang Steinrader Baum
16 - Landgraben beim Gutshof Mori und heutige Grenze Lübeck/Ostholstein
17 - Grenzübergang Krempelsdorfer Baum
18 - Landgraben als Fackenburger Landgraben zwischen Krempelsdorfer Allee und Tremser Teich
19 - Tremser Teich
20 - Grenzübergang „Baum am Tremser Teich“ und Ende des Landgrabens vor der Teerhofsinsel
21 - Handel und Industrie an der Trave

Also beginnen wir unsere Tour von der Stelle,
wo einst die Herrenfähre einen ersten Übergang über die Trave ermöglichte
und werden unsere Tour auch dort beenden.

1 - Übergang Herrenfähre/Herrenbrücke/Herrenklappbrücke/Herrentunnel



Bereits 1190, also knapp 50 Jahre nach der Gründung Lübecks, wurde eine Flussfähre an dieser Stelle erstmals urkundlich erwähnt. Es handelte sich damals um eine Fähre, die mit Holzstangen „gestakt“ wurde. Die Bezeichnung war „Prahmfähre“, flach, kein Stauraum, genutzt zum Übersetzen von Menschen, Vieh und Wagen.
Die ab 10.02.1852 bis 1902 eingesetzte Fähre war eine Kettenfähre. Ein flacher Holzkörper wird an zwei Seilen oder Ketten von einem Ufer zum anderen gezogen. Dabei bleiben die Ketten über das Wasser gespannt.
Am Elbe-Lübeck-Kanal in Siebeneichen wird zu bestimmten Aktionen von einem Förderverein eine Kettenfähre über den Kanal gezogen, heute allerdings nicht per Hand sondern mit Winden.
Quelle: https://faehre-siebeneichen.de/faehre-siebeneichen

1901 schließlich begann unmittelbar bei der Fähre der Bau der Herrenbrücke, einer eiserne Drehbrücke, die bei Ausfall der Technik per Muskelkraft gedreht werden konnte. Sie wurde am 1. April 1902 in Betrieb genommen. Mit der Einführung der Straßenbahn wurden auf der Brücke Schienen verlegt.
In den 1950er Jahren wurde der Verkehr stärker und die Brücke war mit zwei Spuren und 5,4 m Fahrbahnbreite zu schmal geworden.
Hier eine kleine Episode aus eigenem Erleben:
Im Sommer fand jährlich das Lübecker Volks- und Erinnerungsfest auf dem Volksfestplatz an der Travemünder Allee, zwischen Karlshof und Sandberg, statt. Freitagsabends gab es ein großes Höhenfeuerwerk. Zu diesem Höhepunkt fuhren aus dem Norden viele Kücknitzer mit einem Sonderwagen der Straßenbahn zum Volksfestplatz. Die Straßenbahn war meist mit Menschen

überladen. Alle wollten hin, privater PKW war noch selten, Fahrräder waren meist keine Option. Eine andere Lösung musste her:
Auf der Kücknitzer Seite mussten alle aussteigen, die Straßenbahn fuhr leer über die Brücke, die Fahrgäste liefen mit einem zeitlichen Anstand über die Brücke und stiegen auf der anderen Seite wieder ein. Weiter ging es ohne Murren, vielmehr heiter und laut zum Volksfestplatz. Das spielte sich jedes Jahr ab. Keiner beschwerte sich, man war ganz gelassen.

Neben der drehbaren Herrenbrücke wurde ab dem 1. September 1960 eine Klappbrücke gebaut. Es war nach nur 4 Jahren Bauzeit (August 1964) die größte Europas. Da die Durchfahrtshöhe bis zu 22 Metern möglich war, musste die Klappbrücke nicht so häufig geöffnet werden. Aber die viel bewunderte Technik hatte ihre Macken, es gab immer häufiger gravierende Probleme mit dem Klappmechanismus bis hin zu brenzligen und gefährlichen Situationen.

2005 wurde der Herrentunnel fertiggestellt, die Herrenbrücke abgerissen. Der Tunnel war privat finanziert und daher mautpflichtig. Es darf bis heute nur der motorisierte Verkehr durchfahren, zu Fuß oder mit dem Fahrrad darf die Durchfahrt nur mit einem Shuttle-Bus erfolgen, allerdings (noch) kostenlos und oftmals mit langen Wartezeiten versehen.
Die gesamte Bevölkerung nördlich der Trave fühlte und fühlt sich immer noch wie Menschen 2. Klasse. Es gibt immer wieder Unmut, der sich bei der Lübecker Politik ablädt. Für alle, die den Tunnel nutzen müssen, stellt eine Durchfahrt eine hohe finanzielle Belastung dar.
Soweit die Geschichten des Übergangs über die Trave.

Auf der Karten oben ist nicht nur der heutige Herrentunnel sondern einiges mehr zu sehen, wenn man die Gegend kennt. Es ist die alte Travemünder Landstraße.

Die neu benannten Straßen „Am Kattegatt“ diesseits und „Unter der Herrenbrücke“ jenseits der Trave folgen der alten Travemünder Landstraße. Hier man in den letzten Jahre jeweils ein Stück der ehemaligen Pflasterung mit dem alten Blaubasaltbelag der Travemünder Landstraße für eine kurze Strecke beibehalten bzw. wieder hergestellt. An beiden Straßen steht noch ein wenig Bebauung der alten Travemünder Landstraße. In vieler Munde wurde dieser Teil bis Kücknitz früher als Travemünder Allee bezeichnet, wegen der beidseitigen Alleebäume.

Die Trave von der Herreninsel aus. Auf der linken Bildseite stehen noch einige alte Alleebäume und es sind Häuser der alten Bebauung zu erkennen.

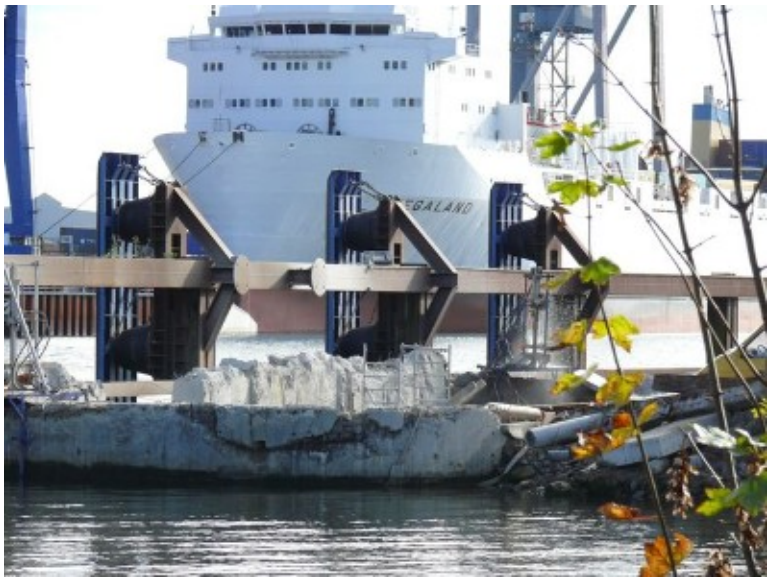
An Schilf, Bewuchs von Büschen und Bäumen ist die Stelle zu erkennen, wo die Überquerung der Herrenbrücke war und vermutlich auch die Fähre. Die Klappbrücke stand ein wenig traveabwärts, etwa dort, wo das weiße Gebäude mit dem roten Streifen zu sehen ist.

Die Straße „Am Kattegatt“ mit der Blaubasalt-Pflasterung, sie endet wenige Meter vor der Uferböschung, links die Alleebäume.

Das letzte Stück bis zum Traveufer der „Unter der Herrenbrücke“ ist nicht freigegeben.

Die Straße „Unter der Herrenbrücke“ mit der Unterführung der Eisenbahnstrecke zur ehemaligen Flender Werft, heute u.a. Lehmann-Kai.
Hier die Straßenführung in Richtung Norden.

Restlicher Blaubasalt
und ursprüngliche Bebauung der Travemünder Landstraße. Am Ende der Straße geht ein Fußweg weiter zur den Bushaltestellen Richtung Siems und Shuttlebus.



Letzte Reste der Klappbrücke und die Abstandsvorrichtung zum Schutz der Brückenpfeiler.

Der Tunnel, hier die Ost-Röhre in Richtung Travemünde. Z.Z.der Aufnahme war die andere Röhre gesperrt.

Finden Sanierungsarbeiten statt, wird meist eine betroffene „Röhre“ gesperrt. Da der Tunnel wegen der hohen Mautgebühren nicht so stark benutzt wird, kommt es selten zu Staus. Außerdem nehmen Autofahrer lieber die etwas weitere Strecke über die Autobahn, obwohl diese oft verstopft ist.

Der rechte Weg, aus Lübeck kommend, führt in die Siedlung Herreninsel, eine Siedlung die seit 1934 zu Wohnzwecken genutzt. Die Gebäude wurden als Behelfswohnungen, meist in Eigenleistung, erbaut. Da es sich vertraglich um Mietverträge mit der Stadt handelt, werden diese bei Freiwerden der Häuser von der Stadt eingeebnet. Es ist für die Bewohner:innen eine teilweise unerträgliche Situation, das Handeln der Lübecker Politik scheint mir undurchsichtig und nicht ehrlich.

Hinter der Abbiegung der zur Siedlung führt der Weg zur Straße Kattegatt und damit zum Lübecker Port Authority für Wasser- und Hafenbau und zum Lübecker Yachtclub Kattegatt, weiter zum Uferweg an der Trave.
Bei der Insel befand sich während und nach dem Zweiten Weltkrieg das Lager Am Stau, während des Krieges ein Lager für Zwangsarbeiter, später für Flüchtlinge und Vertriebe, aber auch für Ausgebombte aus der Lübecker Innenstadt von 1942.

2 – Grenzübergang Schlutuper Baum und Eintritt in die Schlutuper Wiek

Der Landgraben führt hinter dem Grenzübergang Brandenbaum, Ende der Brandenbaumer Landstr., Richtung Herrenburg, durch den Wesloer Forst, nahe vorbei an Bunkerresten und nach 65 m vorbei an der Schwedenschanze (siehe Beschreibung unter Landgraben bei der Schwedenschanze). Es geht hier immer entlang der Grenze Lübeck – S-H und Landkreis Nordwestmecklenburg in Mecklenburg-Vorpommern, bis zur Grenzöffnung mit der stark gesicherten Demarkationslinie entlang der DDR.
Weiter führt der Landgraben unter der neuen B 104 durch, Richtung Schlutup, meist durch Feuchtgebiete, durch den Schwarzmühlenteich und weiter zum Schlutuper Mühlenteich.

In Schlutup tritt der Landgraben Höhe Mühlenweg aus dem Mühlenteich heraus und fließt unter der Mecklenburger Str. hindurch und dann schließlich in die Schlutuper Wiek. Links im Mühlenweg 4 hat der Seglerverein Schlutup seine Domizil. Im Gebäude gibt es das Fischlokal „Segelbrise“ mit einen schönen Blich auf Schlutup, Bucht Breitling und weiter östlich ein Blick über Wiek bis nach Mecklenburg. Man sieht hier die gesamte Breite der Trave.

Wer den Einfluss des Landgrabens in die Schlutuper Wyk sehen möchte, sollte seinen Wagen auf dem Schlutuper Markt abstellen oder den Palinger Weg oder Lauer Weg nutzen.

Am Mühlenweg, heute Mecklenburger Str. 38, stand eine Wassermühle mit unterschiedlicher Nutzung. Kurz dahinter könnte der alte Grenzübertritt Schlutuper Baum gewesen sein.
Wo der Schlutuper Baum ursprünglich war, ist nicht mehr genau auszumachen. Er könnte gleich hinter der ehemaligen Mühle (verschiedene Nutzungen im Laufe der Jahrhunderte) in Richtung Osten gewesen sein. Dort soll ein Turm mit einem Tor gestanden haben.
(Quelle: Die Trave - Ein Fluß mit vielen Gesichtern, Manfred Brembach, 2000, Oho-Verlags GmbH, Bad Oldesloe).

Das Bett des Landgrabens verläuft parallel zur Straße „Am Teich“. Dort hatten sich nach dem Krieg viele eine geduldete Unterkunft in selbstgebauten Behelfshäusern, teilweise in Waggons der Bahn niedergelassen, einige sind heute noch bewohnt.

Durch den Schlutuper Mühlenteich fließt der Landgraben.

Ganz versteckt ist der Lauf unter der Straße hindurch zu erahnen.
Es ist der braune Gebäudeteil bei den weißen Häusern.

Ebenso versteckt läuft er an diesem Haus Am Mühlenweg vorbei.

Über den Landgraben führt eine kleine Holzbrücke weiter zum ...

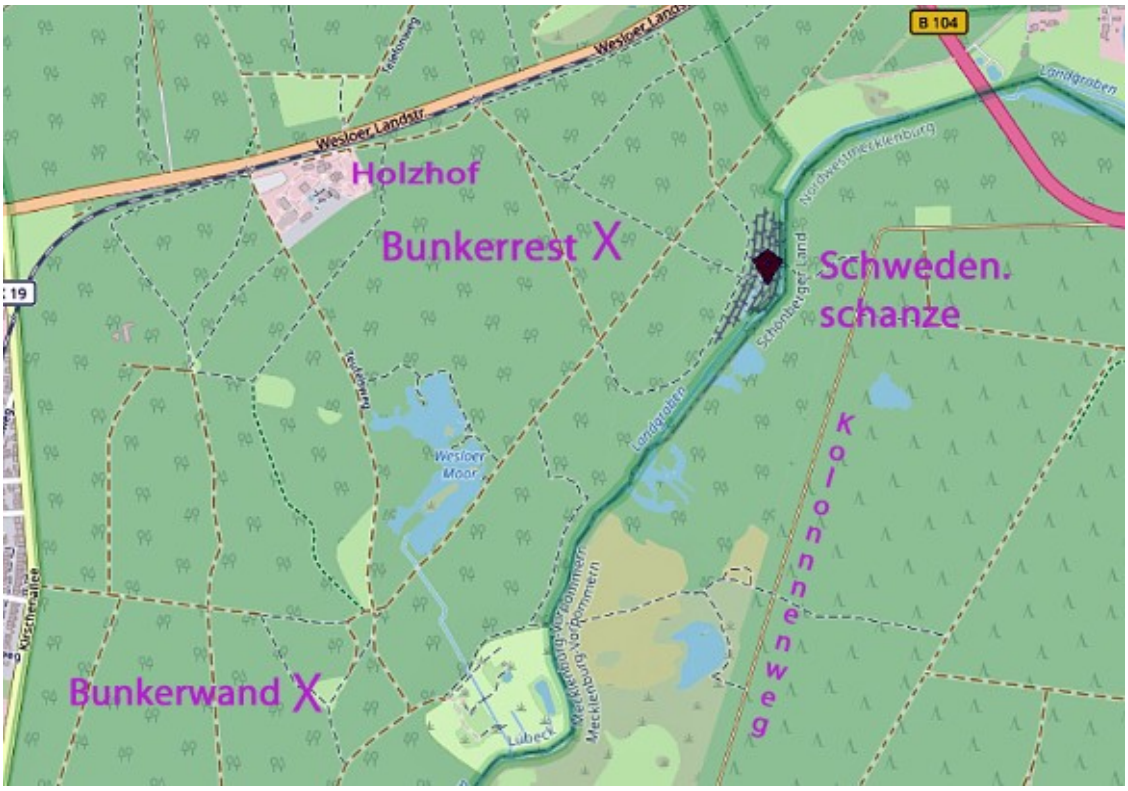
… Absperrwerk und schließlich in die Schlutuper Wiek.

Ein letzter Blick auf den
Landgraben,
hier in Schlutup ...

… und ein Blick auf die Schlutuper Wiek,
der Uferpromenade und zum
gegenüberliegenden Ufer des ehemaligen
Hochofengeländes.

So sieht der Landgraben sein Ziel: die Trave zwischen den beiden Bundesländern S-H und NWM

3 - Landgraben mit Schwedenschanze, zwischen Schlutup und Brandenbaum



Zwischen Lauerholz bzw. Wesloer Forst und Palinger Heide verläuft seit eh und je die Grenze zwischen Lübeck und Wismar, zwischen Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern, in der Zeit des Kalten Krieges 40 Jahre lang zwischen BRD und DDR und West und Ost. Kennzeichen ist seit hunderten von Jahren der Landgraben, der hier zwischen Schlutup und Wakenitz fließt.
Zur Zeit des Kalten Krieges war der Verlauf nicht nur durch Militär mit Zäunen, Todesstreifen, mit Selbstschussanlagen Wachtürmen und Schießbefehl gesichert, das gesamte Gelände ist insgesamt feucht und auch von daher auch heute nur sehr schwer zugänglich.

Vor- und frühgeschichtliche Wallburgen und andere Abschnittsbefestigungen gibt es in ganz Mitteleuropa. Der Name Schwedenschanze ist irreführend und stammt aus der Zeit des 30jährigen Krieges (europäischer Konflikt von 1618 bis 1648, machtpolitischer Konflikt um Konfessionen und Territorien im Heiligen Römischen Reich).
Die Ausweitung der früheren Befestigung mit dem Landgraben war zusätzlich und vielfach willkommen. Selbst im Dritten Reich fanden u.a. zum Schutz der Schlutuper Munitionsfabriken, die für die Nationalsozialisten strategisch bedeutend waren, nicht nur die Schanzen und der Landgraben ihren Berechtigung, es wurden gerade in dieser Gegend etliche Bunker errichtet. Große Reste sind, oft versteckt, zu finden.

Informationstafel zur Schwedenschanze

Links ein Graben der Schwedenschanze rechts der Landgraben, seit Absenkung des Grundwasserspiegels ohne Wasser.

Holzbrücke über den Landgraben verbindet den Wesloer Forst und die Palinger Heide und damit Ost und West, Sschleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern.

Landgraben Richtung Norden

Landgraben Richtung Süden

Ein Graben der Schwedenschanze

Der ehemalige Kolonnenweg entlang des Todesstreifens auf der Seite der DDR

Die Bunkerwand ist bei Sprayern bekannt und wird immer wieder neu gestaltet.

Ein riesiger Bunkerrest auf dem Weg von der Wesloer Landstraße bis zur Schwedenschanze. Der Bunker liegt etwas versteckt, aber dennoch nicht zu übersehen.

4 - Grenzübergang Brandenbaum

Nach dem Austritt des Landgrabens aus der Wakenitz geht durch die undurchdringliche Waldniederung zwischen West und Ost. Unter der Brandenbaumer Landstraße geht der Landgraben weiter in Richtung Schlutup.
Hier hörte das Lübecker Gebiet auf und die Brandenbaumer Landstraße endete hier. Gleich hinter dem Landgraben begann die Grenzanlage und damit das Gebiet der DDR mit dem Dörfchen Herrenburg. Es lag somit im Sperrgebiet mit strengen Auflagen.
Früher begann hier das Gebiet von Mecklenburg-Strehlitz, heute der Landkreis Nordwest-Mecklenburg im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern.
Heute sind Unterschiede in Bebauung und Verkehrsführung nicht mehr zu erkennen.

Das Ende der Brandenbaumer Landstraße mündet in die Hauptstraße von Herrenburg.

An der Leitplanke links und dem Geländer rechts ist die Unterführung des Landgraben zu erkennen.

Der Lauf des Landgrabens in Richtung Wesloer Forst

Der Landgraben Richtung Eichholz

Brandenbaum entstand aus der allmählichen Zusammenlegung von zwölf verschiedenen Bauernhöfen. Es wird schon früh auf den Grenzübergang über den Landgraben hingewiesen. Bis 1806 stand hier ein Schlagbaum.

5 - Landgraben und Wakenitz nutzen dasselbe Bett

Vom Grönauer Baum an der B 207 (X1) führt nordöstlich der Landgraben noch als Niemarker Landgraben neben dem Dräger-Wanderweg in die Wakenitz (X2) und verläuft südöstlich mit der Wakenitz.
In 300 m liegt die Gaststätte Müggenbusch mit einer Anlegestelle für Ausflugsschiffe der „Wakenitz - Schifffahrt Lübeck“ zum Fährhaus Rothenhusen am Ratzeburger See. Kurz dahinter trennen sich Landgraben und Wakenitz wieder. Nach 350 m ins Gelände hinein stößt der Landgraben an die Grenze zwischen Schleswig-Holstein und Kreis Nordwest-Mecklenburg (X3), führt unter dem Grenzübergang Brandenbaum durch und in nördlicher Richtung nach Schlutup(X4).
Das Gelände liegt im Naturschutzgebiet Wakenitz. Das gesamte Gebiet ist (zum Glück) unbegehbar. Die Wakenitz wird auch als „Amazonas des Nordens“ bezeichnet und ist nach der Grenzöffnung ein Teil des „Grünen Bandes Deutschland“. Es ist ein seltenes Refugium mit einer artenreichen Flora und Fauna, Rückzugsgebiet für viele gefährdete Tier- und Pflanzenarten. Seit Jahrzehnten hat dort kein Mensch einen Fuß setzen können.

Grenzer bzw. Vermessungsleute von Ost und West trafen sich dort zur regelmäßigen Grenzvermessung, weil sich das Gebiet zwar minimal, dafür ständig veränderte. Es entstand dabei schon mal ein nicht genehmigte Austausch: Die einen brachten Coca-Cola mit, die anderen Zigaretten – keiner durften davon wissen. Es hat bis zur Grenzöffnung gut funktioniert.

Der Landgraben kurz vor Einfluss in die Wakenitz.

In Hintergrund ist die Wakenitz Richtung Süden zu erkennen.

Der Holzpfahl zeigt den genauen Übergang von Landgraben und Wakenitz.

Die Wakenitz Richtung Norden

Der „Amazonas des Nordens“, dicht und wild

Am Wegesrand

6 - Grenzübergang Grönauer Baum

Die Ratzeburger Allee geht beim Alten Zollhaus in die Ratzeburger Landstraße über. Gleich hinter dem Zollhaus (von Lübeck aus) führt der Niendorfer Landgraben unter der Straße hindurch und weiter neben dem Dräger-Wanderweg durch die Niederung hin zur Wakenitz.
Der Grenzübergang „Grönauer Baum“führte in Richtung Süden nach Ratzeburg. In die andere Richtung geht der Niemarker Landgraben südwestlich zum städtischen Gut Mönkhof

Das Alte Zollhaus ist heute „Hotel Altes Zollhaus am Klinikum Lübeck“, gemeint ist das Universitätsklinikum. Das alte Haus wurde abgerissen und wieder aufgebaut

Wer mit dem PKW diese Stelle besuchen möchte, sollte den Wagen im Falkenhusener Weg abstellen.

Die Ratzeburger Allee Richtung Lübeck

Grönauer Baum, das Hotel „Altes Zollhaus am Klinikum.
Zerstört 1990 und ähnlich wieder aufgebaut.

Hier aus Richtung Norden

Haus aus Richtung Süden.
Vor dem Haus läuft der Landgraben unter der Straße durch.
Der Mann auf dem Bild hat sich hinein geschmuggelt, war dann doch sehr interessiert an einer Kurzgeschichte des Landgrabens.

Diese Zollhaus wurde im 18. Jahrhundert gebaut.
Die Karte stammt von 1916, unbekannt, gemeinfrei
Ursprung:
https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:WP_Grönauer_Baum.jpg

Landgraben Richtung Wakenitz, der Weg auf der linken Seite gehört zum Dräger-Wanderweg.

Wie ein Guckloch:
Der Landgraben fließt in einer Röhre unter der Straße durch.

Der Landgraben Richtung Südwesten / Niemark

Weiter geht es durch unwegsames Gelände.

7 – Gutshof Mönkhof

Das Gut Mönkhof gehörte ursprünglich einem „Ackerbürger“. Die Ackerbürger hatten den Hof in der Innenstadt, betrieben aber die Landwirtschaft außerhalb der Lübecker Mauern. Hierzu gehörten: Gut Strecknitz, Hof Rothebeck, Gut Mönkhof und der Hof Ringstedten- und Elswighof. Die Höfe Strecknitz und Rothebeck gibt es nicht mehr.

Zwischen dem Gut Mönkhof und der Vorrader Landstr. durchfließt der Landgraben landwirtschaftlich genutztes Gelände. Es gibt also keinen Zugang zum Landgraben. Das Gut ist ein Insider-Tip für Feiern, besonders Hochzeiten. Einen Zugang mit dem PKW gibt es nur für Gäste. Der Zutritt zum Gutsgelände ist nicht erlaubt.

Der Landgraben südlich fließt vorbei an Hochschulstadtteil und Bornkamp, unter der B 207 hindurch.
Die Stelle ist nur zu gut zu erkennen, da die neue Bundesstraße 207 hier sehr wellig ist und immer wieder absackt. Ein über 300 m breiter Streifen im Untergrund scheint mit seiner feuchten Beschaffenheit den Planern und Firmen immer wieder Probleme zu bereiten.

Ein unbefestigter Weg ist nur für das Gut, von Gästen, zu Fuß und per Fahrrad zu nutzen.

Zufahrt zum Gut, die Gutseinfahrt liegt hinter dem Landgraben.

Saftige Weiden für den landwirtschaftlichen Betrieb

Landgraben Richtung Grönauer Baum und Wakenitz.

Landgraben Richtung Vorrade

Der Rest der ehemaligen Brücke.
Die Steine sind behauene Natursteine.
Ein Teil des runden Bogens ist noch zu erkennen.

8 - Landgraben als Niemarker Landgraben zwischen Vorrade und Wulfsdorf

Vorrade liegt auf Lübecker Gebiet, Wulfsdorf gehörte erst später zu Lübeck.
Beide Dörfer sind landwirtschaftlich geprägt, Wulfsdorf hat eine kleine Dorfschule, heute noch Grundschule.
Neben der Straße Krog, die beide Dörfer verbindet, liegt das kleine „**g**eschützte **L**andschafts**B**estandteil“ = gBL Am Kroog. Es handelt sich um „großflächiger Quellsumpf mit seltener und außergewöhnlicher Erscheinung und zahlreichen Quellaustritten“. Der Landgraben fließt daran vorbei. Das Gebiet ist nicht begehbar.

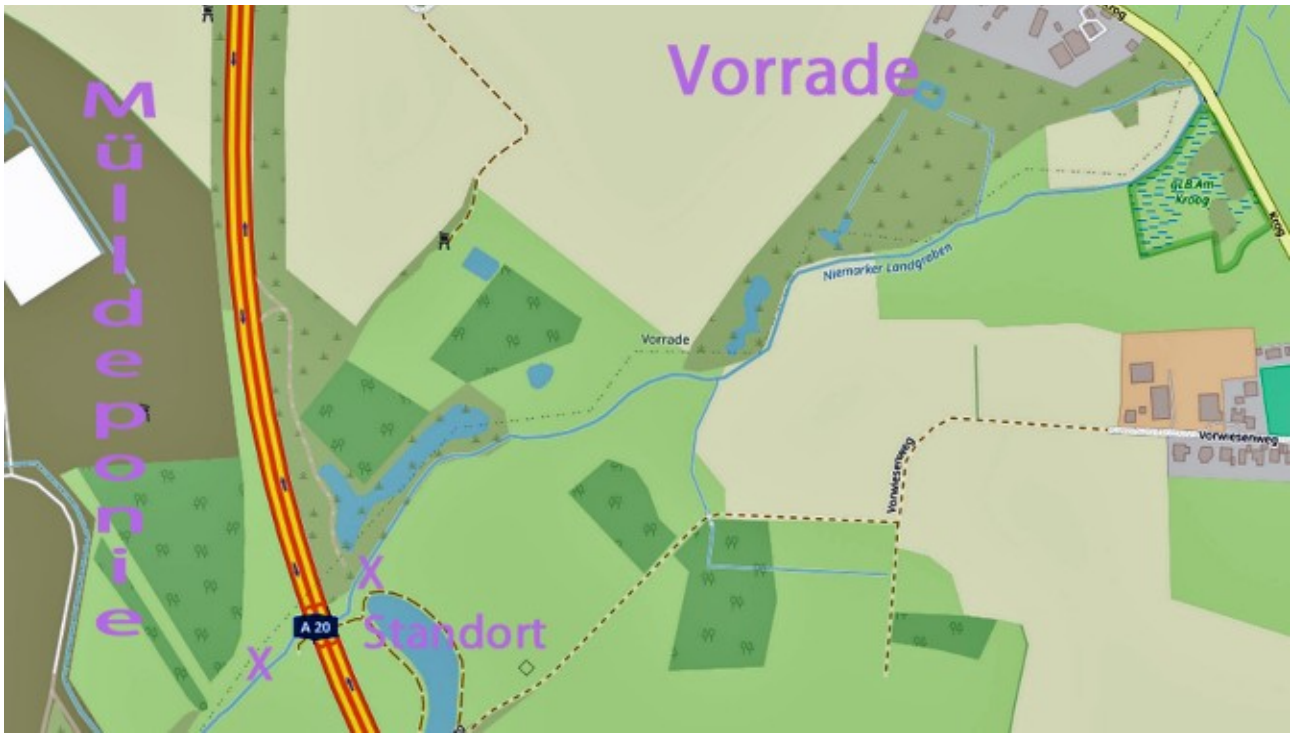
Vorrader Bauernhöfe
links unten ist der Durchfluss vom Landgraben zu erkennen.

Landgraben Richtung Gut Mönkhof

Landgraben Richtung Wulfsdorf, links in der Mitte das Quellgebiet - g BL Am Kroog

Durchfluss des Landgrabens unter einer Betonbrücke

9 - Landgraben unter der BAB A 20



In nördlicher Richtung führt die BAB A 20, östlich liegt das Dorf Vorrade, westlich die Lübecker Mülldeponie Niemark. Der Landgraben fließt hier durch eine wasserhaltige Landschaft. Neben dem Schild A 20 auf der Karte ist ein Wasserrückhaltebecken eingezeichnet. Bei sehr hohen Wasserständen fließt das Wasser aus dem Becken in den Landgraben. Unter der A 20 gibt es eine Unterführung für den Landgraben.

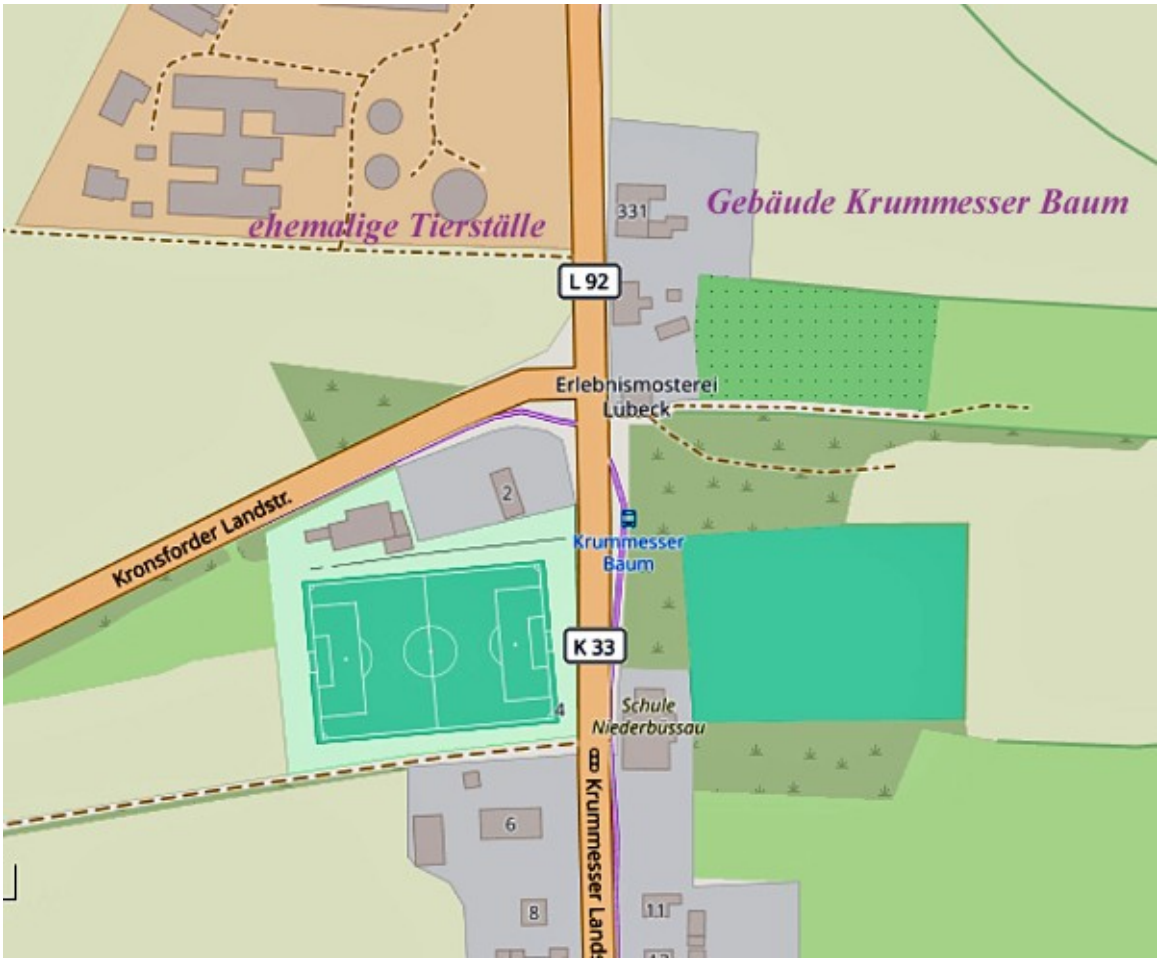
Durchfluss des Landgrabens unter der A 20. Die Unterührung ist so breit, weil der Bauer mit Tieren und Gerät zu seinem Land kommen muss.
Zu erreichen ist die Stelle über den Vorwiesenweg in Wulfsdorf.

Hier geht es nur weiter für den Bauern und für den Landgraben, vorbei an der Mülldeponie. Gut zu erkennen ist das fast schon sumpfige Gebiet.

Ein Blick zurück!

Blick Richtung Vorrade

10 - Grenzübergang Krummesser Baum



Der Krummesser Baum ist einer der Grenzübergänge, die nach Süden führen. Es ist eine alte Handelsstraße von Lüneburg nach Lübeck, auf der das Salz für die Haltbarmachung von Heringen transportiert wurde. Von Lüneburg ging es nach Norden, bei Schnackenburg über die Elbe, weiter über Büchen, eine Zeitlang über Mölln, später Behlendorf und Berkenthin nach Krummesse.
Als man den Stecknitzkanal im Bett der Stecknitz baute, später Ausbau zum Elbe-Lübeck-Kanal, wurde das Salz auf entsprechenden Kähnen transportiert.
Krummesse war von daher lange ein wichtiger Grenzpunkt auf dieser Route.

Am Grenzübergang steht die ehemalige „Schankwirtschaft Krummesser Baum“, heute private Nutzung des Gebäudes. Das Gebäude steht unter Denkmalschutz.
Auf der selben Seite steht die Grundschule Niederbüssau, eine typische Schule auf den Dörfern. Gegenüber eine sehr großzügige Sportanlage.

Schankwirtschaft mit Nebengebäude

Von der Krummesser Landstraße geht Richtung Südwesten die Kronsforder Hauptstraße nach Sandesneben, weiter nach Hamburg und schließlich an die Elbe und damit in die Elbmarschen, die für Lübeck wichtig waren.

11 - Vermuteter Einfluss des Landgrabens in den Elbe-Lübeck-Kanal

Der Landgraben hat sich hier verändert und verschwindet ganz, einmal wegen Baus des Elbe-Lübeck-Kanals (gebaut 1895-1900), im ehemaligen Bett der Stecknitz und später des Stecknitzkanals von Lübeck bis Lauenburg, (gebaut 1392-1398) und der Deponie Niemark (seit 1963 dient sie als Ablagerungsort für Abfälle).
Der Landgraben verlief vermutlich südlich der Viehställe an der Kronsforder Landstraße , ein Landweg führt dort vorbei zu einer Bauernstelle (X1), gleich dahinter zweigt ein Teilstück Graben ab.
Dicht am Kanal im sumpfigen Gebiet steht ein Stall (X), dort könnte der Landgraben mit den Kanal verbunden gewesen sein.
Nur schwach im Gehölz ist ein Graben zu erkennen. Das Land am Kanal ist dort sehr wässrig.

Der Kanal mit dem Landgraben bewegt sich jetzt in nördliche Richtung.

Panorama in nordwestlicher Richtung: von links nach rechts Knick, Wagen für Jäger - Kanal – Stall - Grabenverlauf

Links im Bild ist schwach der Kanal mit dem gegenüberliegenden Ufer zu erkennen, ebenso der Stall. Es folgt nach rechts der Graben, der möglicherweise mit dem Landgraben zu tun haben könnte.

Daneben befindet sich noch ein weiterer Graben, der auf der Karte nicht eingezeichnet ist und gehört vermutlich zum Knick.

Der Graben, der durch das sumpfige Gebiet führt.

12 - Grenzübergang Hohenstieger Baum, Hamburger Str. 40

Der Grenzübergang „Hohenstieger Baum“ liegt in einem Tal. Die Trave stößt dort in einem scharfen Bogen fast an die Hamburger Straße bzw. Bundesstraße 75. Die B 75 führt von Travemünde über Lübeck nach Bad Oldesloe. Der Landgraben stößt von Nordwesten kommend unter der B 75 hindurch, gegenüber Moisling in die Trave. Der Grenzübergang Hohenstieger Baum liegt 500 m östlich von der Grenze Landgraben.

Der Grund könnte darin liegen, dass von der Hamburger Straße beim Grenzübergang der Weg Hohenstiege über eine steile Anhöhe zum Gut Padelügge führt. Das Lübecker Gut Padelügge ist bekannt seit 1226, also vor dem Bau des Landgrabens. Es gehört der Parcham’sche Stiftung zu Lübeck, die entstanden ist aus dem Nachlass des Lübecker Ratsherrn Henning Parcham (gest. 1602).

Das Gebäude Hohenstiege war um 1900 eine für die damalige Zeit beliebter Ausflugsort mit großem Biergarten, mit einem Dampfschiff oder mit einer Kutsche fuhr man von Lübeck dorthin. Heute ist dort ein griechisches Speiselokal, wie damals mit Biergarten. Eine Anlegestelle gibt es dort nicht mehr.

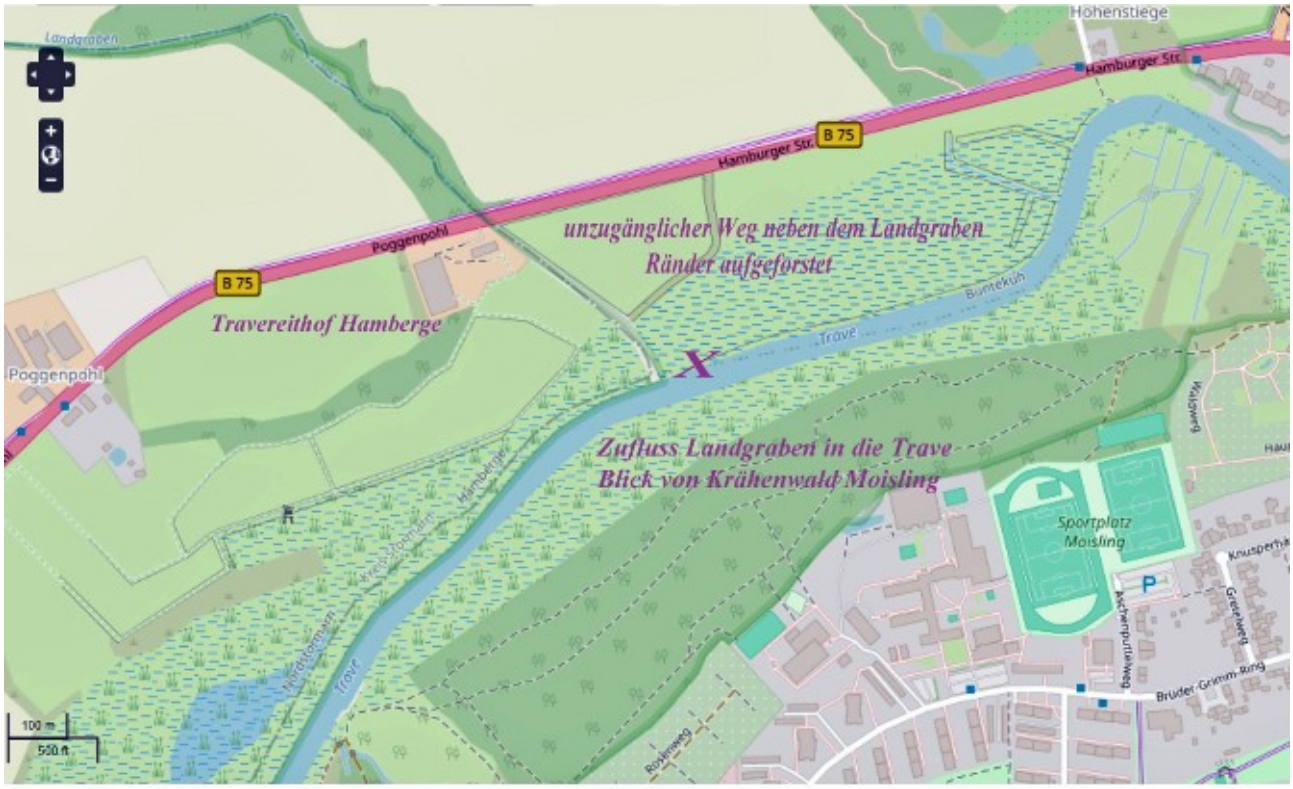
Gaststätte Hohenstiege von Reinfeld kommend.

Auf der anderen Seite der B 75 fließt die Trave. Vor dem Baumbestand ist das Wasser der Trave zu erkennen. Von der damaligen Anlegestelle ist nichts zu sehen, das Gelände ist stark überwuchert und unzugänglich. Die Trave darf dort nur mit Paddelbooten und Kajaks befahren werden.

Der Weg Hohenstiege führt von der B 75 steil an zum Gut Padelügge.

Auf der Rückseite der Gaststätte gibt es heute wie früher einen großen Biergarten.

13 - Einfluss des Landgrabens in die Trave an der B 75 – Hamburger Straße



Wenn man das Zusammenstoßen von Trave und Landgraben sehen möchte, gibt es keine Möglichkeit. Es sei denn, man begibt sich auf die andere Seite der Trave nach Moisling. Auf einer Anhöhe geht ein Wanderweg durch den Krähenwald Moisling, seit einigen Jahren ein Naturerlebniswald. Zu Zeiten, in denen der Wald nicht belaubt ist, kann man auf der gegenüberliegenden Seite, wenn man es denn weiß, den Zusammenstoß Landgraben und Trave erkennen.

Die Linie zwischen dem Reiterhof und dem Baumbestand ist zu erkennen. Es führt zwar ein Weg am Landgraben entlang bis zur Trave, der allerdings auf privatem Gelände liegt und auch sonst kaum begehbar ist. Das ganze Gelände auf beiden Seiten ist feucht, sodass man auch auf der Moislinger Seite nicht näher an die Trave herankommt.

„Zusammenspiel“ Landgraben – Elbe-Lübeck-Kanal – Trave.

Trave und Elbe-Lübeck-Kanal fließen beide in Richtung Lübeck, zwischen der Geniner Dorfstraße und der Eisenbahnbrücke vereinigen sie sich, und fließen gemeinsam weiter. Erst hinten der Lübecker Altstadt und hinter der Hubbrücke endet der Kanal und die Trave fließt allein in Richtung Travemünde zur Ostsee. Einen Landgraben gibt es hier nicht mehr. Man bewegt sich auf Lübecker Stadtgebiet.

14 - Landgraben zwischen Hohenleuchte und Roggenhorst

Hier wendet sich das Blatt, d.h. der Landgraben kommt nun aus nordöstlicher Richtung und trennt Lübeck und Badendorf im Kreis Stormarn. Durch den Ausbau des Autobahnkreuzes Kreuz- Lübeck mussten Ausgleichsmaßen geschaffen werden. Zwischen dem Hof Hohenleuchte (Stormarn) und dem Lübecker Gut Roggenhorst wurden weite Teile aufgeforstet. Man kommt an den Landgraben nicht mehr heran. Allerdings ist zwischen beiden ein Wanderweg entstanden. Dieser Weg führt von Hohenleuchte über eine kleine hölzerne Brücke über den Landgraben. Damit die Pferde mit ihren scharfen Hufen der Brücke nicht schaden können, gibt es gleich daneben eine Furt. Im Winterhalbjahr, wenn viel Regen fällt, wird aus dem Graben ein schnell fließender Bach mit steinhaltigem Flussbett. Man fließt Richtung Trave.
Es ist ein schöner kleiner Wanderweg geworden, vor der Autobahn ist nur wenig zu hören.

Vom kleinen steilen Wanderweg zweigt vor dem Schild die Furt für Pferde ab.

Links die Holzbrücke und rechts hinter dem Baum ist die Furt zu sehen.

Landgraben Richtung Trave

Landgraben Richtung Roggenhorst

Ein Stück des Weges ist gepflastert, damit der Boden nicht abgetragen wird.

Ein idyllische Landschaft, durch die sich der Langraben schlängelt .

15 – Grenzübergang Steinrader Baum

zwischen den Grundstücken Steinrader Damm 117 und 119

Der Steinrader Damm ist eine Verbindungsstraße zwischen Schönböcken und Groß Steinrade, beides gehörten zwar Lübecker Patriziern und Gutsherren, Groß Steinrade war aber nicht der Geltungsbereich von Lübeck, es gehörte zu Stockelsdorf, also Ostholstein. Nach der Gebietsreform 1970 wurde Groß Steinrade in Lübeck eingemeindet. Das Gebiet ist landwirtschaftliche Nutzfläche. Der Landgraben führt zwischen den Gebäuden Steinrader Damm 117 und 119 unter der Straße durch.

Am nordöstlichen Rande von Groß Steinrade führte die „Lübecker Trade“ als mittelalterlicher Handelsweg zwischen Lübeck und Dithmarschen (zu sehen auf der Karte Seite 6).

Der Steinrader Damm 119 Richtung Norden, hier steht ein großes Stallgebäude mit einem „flachen Mansardendach“. An einer solchen Dachfläche wurden starke Winde abgelenkt.
Hier begann vor der Gebietsreform 1970 der Kreis Ostholstein.

Auf derselben Seite steht das Haus Steinrader Damm 117. Es gehörte schon vor der Gebietsreform zu Lübeck. Hier war wohl der Grenzübergang Steinrader Baum

Der Landgraben in Richtung Mori – Krempelsdorf) ist nur ein kleines Rinnsal.

Auf der anderen Seite der Straße geht der Landgraben durch landwirtschaftlich genutzte Flächen, nach Süden Richtung B 75

16 – Landgraben beim Gutshof Mori und heutige Grenze Lübeck/Stockelsdorf

Nördlich des Landgrabens verläuft die Steinrader Hauptstr., die nordwestlich der Gutsanlage Mori in die Morier Str. übergeht. Mori gehörte vor der Gebietsreform 1970 mit Groß Steinrade zu Stockelsdorf/Ostholstein. Heute ist dort der Landgraben immer noch die Grenze zwischen Lübeck und Ostholstein.
Von der Altstadt verlief eine Straße quer durch St. Lorenz Nord, weiter zwischen heutiger Dornbreite und Schönböcken und führte direkt zum Dorf und ehemaligen Gut Groß Steinrade über den Grenzübergang Steinrader Baum. Die heutige Grenze zwischen Lübeck und Ostholstein ist durch einen neuen Grenzstein markiert. (Siehe Fotos und Karte vom Lübecker Landgraben, auf der Seite 6).
Heute führt ein Wanderweg vorbei am Gut Mori, der daneben laufende Bach ist der Klostergraben aus Stockelsdorf, der in den Landgraben mündet.
Wer durch die Morier Straße kommt, merkt gar nicht, dass hier Kreisgrenzen überschritten werden.

Zum Gut Mori bitten den Artikel lesen
Zusammenleben zwischen Tradition und Moderne - Wie Wohnstrukturen sich auf das Leben und Gemeinschaften auswirken.
https://unbeachtetes-luebeck.de/artikel/zusammenleben-zwischen-tradition-und-moderne/

Der von Norden kommende Klostergraben aus Stockelsdorf führt vorbei am Gelände des Gutshof Mori.
Durch die noch nicht belaubten Bäume ist ein großes Gebäude zu erkennen.
Bei hohem Wasserstand im Winter ist der Weg manchmal nicht zu begehen.

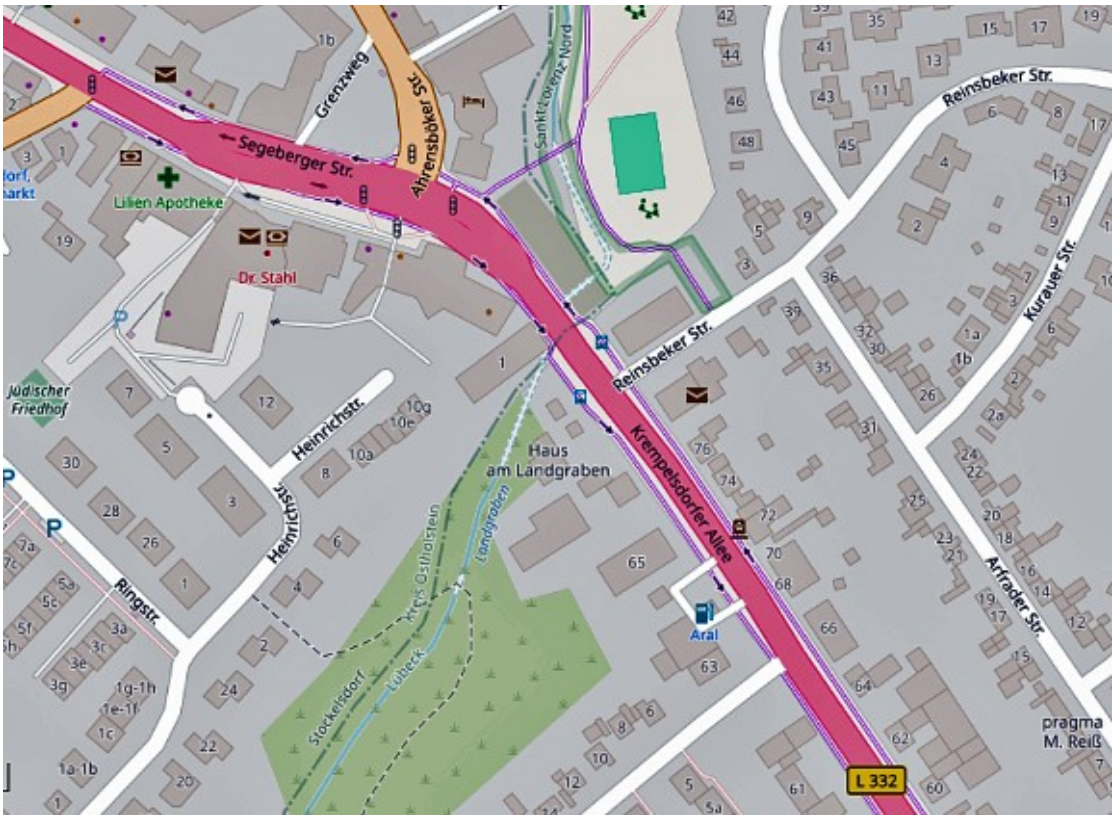
Einfluss des Klostergrabens in den Landgraben.

Das Gelände, durch das der Landgraben fließt, ist „platt wie eine Flunder," wie wir Norddeutschen sagen.
In der rechten Bildhälfte ist der Landgraben durch Holzpfähle abgegrenzt.

Das erste ältere Gebäude auf Lübecker Gebiet hinter der Kreisgrenze gehört zu Groß Steinrade, Morier Str.

Neuer Grenzstein zwischen Lübeck und Ostholstein. Der eingelassene Pfahl ist das Ortsschild.

17 – Grenzübergang Krempelsdorfer Baum



Der Übergang war an der Grenze zwischen Stockelsdorf und Lübeck, der Landgraben fließt heute unter Straße und darüber hinaus hindurch. Die Linie trennt die Krempelsdorfer Allee und die Segeberger Straße.

Nur an den Ortsschild ist die Grenze zwischen Lübeck und Stockelsdorf auszumachen.

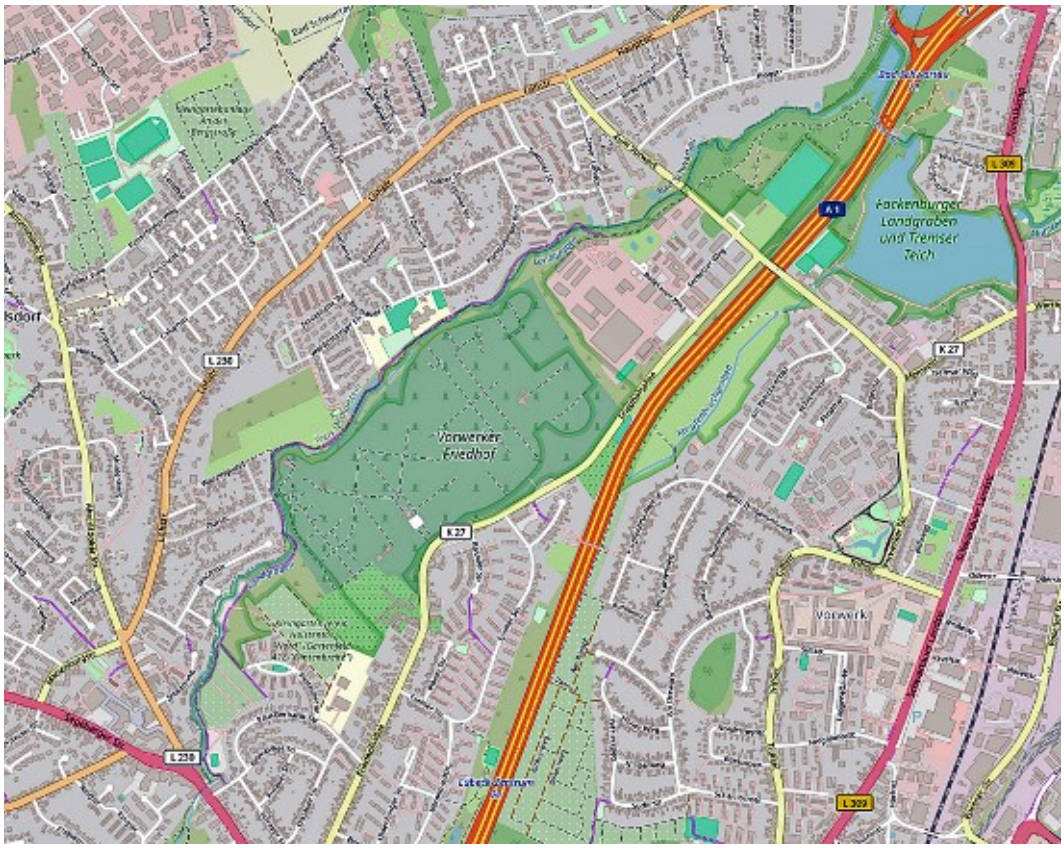
Wo der „Schlagbaum“ stand, ist heute nicht mehr auszumachen. Die Segeberger Straße, so sagt der Name schon, führte damals nach Segeberg, die abzweigende Ahrensböker Str. nach Ahrensbök. Wer

sich dort am Landgraben umsehen möchte, parkt am besten in der Reinsbeker Str.. Ab hier in Richtung Osten bis zum Tremser Teich wird der Landgraben Fackenburger Landgraben genannt. In Richtung Westen führt ein Wanderweg entlang am Langraben über die Straße Stadtgüterweg bis hin zur Straße Am Landgraben.

HAUS AM GRABEN
Im Hintergrund ist der Baumbestand am Landgraben zu erkennen.

Vor einigen Jahren stand in der Krempelsdorfer Allee (auf der linken Seite gleich vor dem Ortsausgangsschild) eine Gasstätte mit dem Namen „Zum Landgraben“. Diese musste weichen. Ein Foto der langjährigen Gaststätte ist im Internet in einem Flyer von der SPD Dornbreite zu finden (https://www.spd-dornbreite.de/dl/FlyerSPDDornbreite.pdf).
Heute steht dort ein Haus für eine Wohngemeinschaft „Haus am Landgraben“ für Intensivpflege.

18 - Landgraben als Fackenburger Landgraben zwischen Krempelsdorfer Allee und Tremser Teich



Der Fackenburger Landgraben ist mit seiner 4 km Länge ein Teil des Lübecker Landgrabens. Er hat seinen Namen von dem frühen ehemaligen Dorf Fackenburg. Der Fackenburger Landgraben beginnt am Krempelsdorfer Baum, schlängelt sich vorbei am Vorwerker Friedhof und mündet nördlich des Tremser Teiches in die Clever Au. Er ist die Grenze zwischen Stockelsdorf und Lübeck. Von den beidseitigen Gemeinden wird der Fackenburger Landgraben als ein anerkannter Naturerlebnisraum unterhalten. Auf der gesamten Stecke führt ein Wanderweg entlang .

Manchmal ist der Blick vom Wanderweg ganz frei auf den Landgraben ...

… ein Stück weiter ist der Graben von Gehölz überdeckt, ...

… manchmal entzieht er sich den Blicken, als wolle er sich verstecken.
Die Steine sollen die Fließgeschwindigkeit des Grabens verringern.

Es gibt mehrere Möglichkeit, mit einer kleinen Wanderung am Landgraben zur beginnen:
- am Ende der Krempelsdorfer Allee (siehe Text Nr. 17),
- in Stockelsdorf geht von der Lohstr. die Flurstraße ab, am Ende ist ein kleiner Parkplatz am Vorwerker Friedhof, dort geht es in beiden Richtungen entlang dem Landgraben,
- hinter dem Einfluss des Langraben gibt es einen Rundweg um den Tremser Teich.

19 - Tremser Teich

Der Landgraben fließt hier als das letzte Stück zwischen Bad Schwartau und dem Lübecker Stadtteil St. Lorenz-Nord.
Der Fackenburger Landgraben geht in die Clever Au über, dann unter der Bundesautobahn A 1 hindurch, in den Tremser Teich als Mühlenbach und durch den gesamten Tremser Teich. Hier verlässt der Landgraben endgültig das Landgebiet und fließt gegenüber der Teerhofsinsel in die Trave.

Der Lübecker Landgraben fließt als Fackenburger Landgraben stark eingeengt unter der A 1 hindurch….

… der breite Bach geht hier als Mühlenbach durch den Tremser Teich und speist mit seinem und dem Wasser der Clever Au den Tremser Teich

Das Panorama zeigt die Größe des Tremser Teiches.

In Richtung Osten gibt den Abfluss des Landgrabens und des Mühlenteiches aus dem Tremser Teich.
Das abfließende Wasser kann bei niedrigem Wasserstand abgesperrt werden.

Siebe halten Geäst, Laub und größere Verunreinigungen auf. So können diese das Sumpfgebiet der Trave nicht beeinträchtigen.

Ein kleines Stück weiter gibt es weiteren, aber viel kleineren Abfluss. Auch diese Abfluss kann gestaut werden.

Am nordöstlichen Wegesrand stehen einige alte Grenzsteine, die oben mit Zahlen versehen sind.

Auf der Rückseite ist ein anderes Wappen

Ein weiterer Stein auf der südlichen Seite des Tremser Teiches am Wegesrand.

Vor einigen Jahren geköpfte Weiden schlagen wieder aus und bilden neue Kronen.

Auf der Höhe des Tremser Teiches steht an der Schwartauer Landstraße eine Stele zum Gedenken an den Todesmarsch von Kz-Häftlingen und Kriegsgefangenen von Auschwitz nach Holstein 1945.
Die Nazis wollten die Greul-Taten vertuschen.

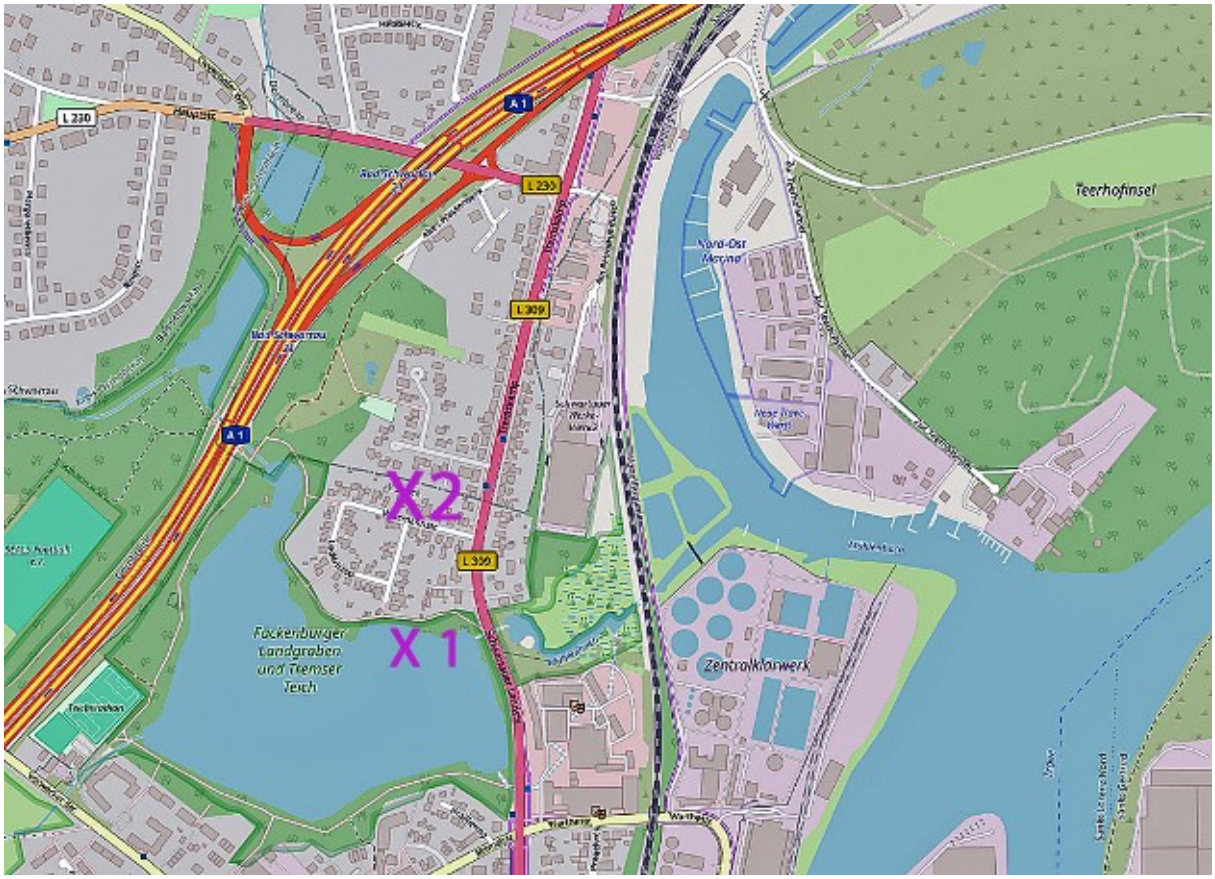
Die Stele an der Schwartauer Landstr. Hier beginnt der Rundweg um den Tremser Teich.

Für tausende von Menschen von diesem und den anderen Todesmärschen endete ihr qualvolles Leben noch qualvoller auf den Schiffen Cap Arcona und Thielbek, die in der Ostsee vor Neustadt von der British Air Force bombardiert und versenkt wurden

Näheres zum Todesmarsch von Auschwitz nach Holstein unter:
- https://de.wikipedia.org/wiki/KZ-Fürstengrube-Todesmarsch
- https://www.ndr.de/geschichte/chronologie/kriegsende/April-1945-Todesmaersche-durch-Ostholstein,todesmaersche112.html
- https://www.ndr.de/geschichte/Todesmaersche-durch-Schleswig-Holstein,todesmaerschesh100.html

und viele Seiten mehr.

20 - Grenzübergang Baum am Tremser Teich und Ende des Landgrabens vor der Teerhofsinsel



Die heutige Grenze zwischen Lübeck und Ostholstein ist der Übergang von der Schwartauer Landstr. auf der Lübecker Seite und der Straße Tremskamp auf der Seite Bad Schwartau, Kreis Ostholstein (X2). Der Straßenverlauf geht nach Norden Richtung Neustadt und Oldenburg.

Ortsschild Bad Schwartau am Beginn der Straße Tremskamp

Der ehemalige Grenzübergang „Baum am Tremser Teich“ (X1) war vermutlich beim Durchfluss des Landgrabens unter der heutigen Schwartauer Landstr..

Der jetzt mit dem Namen Mühlenbach versehende Abfluss geht in ein sumpfiges Gebiet am heutigen Zentralklärwerk der Stadt Lübeck über.
Der eigentliche Verlauf der Trave macht hier einen starken Bogen. Der Durchstich Ende des 19. Jahrhunderts verkürzte den Lauf der Trave um viele Kilometer und machte das Landstück zu einer Insel, der Teerhofsinsel.

Der Lübecker Landgraben begrenzt das
Lübecker Gebiet mit seinen rund 40 Kilometern Länge,
seit 1350 bis 1937.
Der Lübecker Landgraben beginnt und endet an der Trave.

21- Handel und Industrie an der Trave

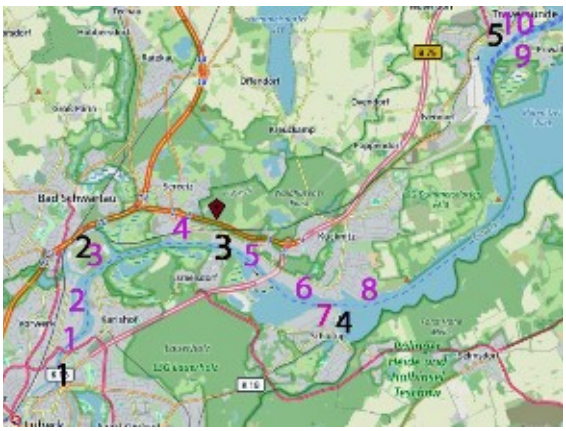
Die Trave ist zwar kein Bestandteil des Lübecker Landgrabens. Dennoch muss die Trave im diesem Zusammenhang betrachtet werden. So wie über die Grenzübergänge und über den Stecknitzkanal und später über den Elbe-Lübeck-Kanal Waren transportiert wurden, so erfolgt dies durch die Jahrhunderte über die Trave. Die Trave ist das Tor zum Norden. Die Slawen, die sich auf Alt-Lübeck angesiedelt hatten, betrieben bereits diesen Handel. Die Gründung von Lübeck 1143 auf dem Hügel Buco war angelegt auf den Handel im Ostseeraum. Die einzige „Industrie“ war der Baum von Schiffen für den Handel. Handwerk und herstellendes Gewerbe dienten lediglich der Selbstversorgung und nicht der Verbreitung dieser Waren.
So konzentrierten sich die Lübecker Händler und Kauflaute auf den internationalen Handel, wie man heute sagen würde.
Alles geschah innerhalb der Mauern, der Ober- und Untertrave, des Stadtgrabens und der Stadthäfen. Anfangs gab es für den Handel eine Ausweitung der Flächen am östlichen Traveufer und der Wallhalbinsel.
Das alte Fischerdorf Gothmund auf dem südlichen Traveufer, war lange Stützpunkt für Fischer, die von Travemünde bis Lübeck ihre Fänge auf der Trave transportierten. Heute steht die Ruhe des Dorfes im Konflikt mit dem Ausbau des gegenüberliegenden Lehmann-Kais.

Seit Beginn der Industrialisierung um 1900 wurden weitere Flächen für Ansiedlungen benötigt: Schiffbau und Metallverarbeitende Betriebe am Nordufer der Trave. Es kam hinzu die Unterstützung für Ansiedlungen durch die neuen Transportwege über die Eisenbahn,
erst die Lübeck-Büchener Eisenbahn, später der Reichsbahn mit dem Ausbau Güterbahnhof, (demnächst Wohngebiet), Ausbau der Hafenbahn und Weiterführung der Gleise am Nordufer über Glashüttenweg, Dänischburg, Seelandstr. bis Herrenwyk. Die Nutzung der Betriebe in der Zeit des Nationalsozialismus, die meisten gehörten offiziell nicht zur Kriegsindustrie, waren dennoch ein immenser wirtschaftlicher Faktor für das NS-Regime und damit die Unterstützung der Kriegsmaschinerie.

Nach dem Untergang der größten Betriebe wie LMG/O&K, Flugzeughersteller Dornier, Villerroy & Boch, Guano-Werke, Flender Werft, Hochofenwerk Lübeck/Metallhüttenwerk Lübeck, um nur einige zu nennen, gibt es kaum noch personalintensive Betriebe. Seit Jahrzehnten dehnen sich die Reederei Hans Lehmann mit drei Kai-Anlagen und andere Transportunternehmen weiter aus.

Die abgebildete Karte verdeutlicht Verteilung von Handel und Industrie.
Dabei ist eine Trennung der Entwicklung notwendig. Die gravierendste Veränderung war die Zeit der Industrialisierung um 1900. Hier werden nur einige beispielhaft benannt.

Erläuterung zur Karte:
Schwarzen Zahlen stehen für die Zeit von Gründung Lübecks bis zur Industrialisierung.
Lila Zahlen: Betriebe und Industrie nach Beginn der Industrialisierung um 1900,
kursive Schrift in der Aufzählung: Industrie während der Zeit des Nationalsozialismus



1 Lübeck mit innerstädtischen Häfen: Salzhandel, Handel im Ostseeraum und Schiffbau
2 Teerhof: Platz für Lagerung von Teer für die Haltbarmachung von Taue und zur Fugenabdichtung der Holzschiffe, wegen der hohen Brandgefahr lagen solche Plätze immer außerhalb von bewohnter Gegend
3 Gothmund: altes Fischerdorf und in ganz frühen Zeiten auch als Halte- und Übernachtungspunkt für Fischer aus Travemünde, da die Fahrt von der Ostsee bis Lübeck 2 Tage dauerte
4 Schlutup: Fischerdorf, Fischverkauf in Lübeck und an Händler
5 Travemünde: Fischerei, Fischverkauf in Lübeck und an Händler

1 Lübecker Stadthäfen: Handel und Industriebetriebe
2 Wallhalbinsel und Rodenkoppel: Handel und Warenumschlag, Schiffbau wie LMG / O &K, Koch'sche Werft (Eisenschiffbau)
3 Teerhofsinsel: Lagerung und Bearbeitung von Teer und Petroleum
4 Ansiedlung einzelner Großbetriebe: Villeroy & Boch, Maschinenbau, *Dornier-Werke* und weitere besonders am Glashüttenweg mit Zugang zur Trave
5 Nordwestdeutsche Kraftwerke, Guano-Werke
6 Flender Werft, *U-Boot-Bau*
7 Schlutup: Fischindustrie, im Bereich Speckmoor Munitionsfabriken mit Wald- und Buschwerk auf den Flachdächern zur Tarnung, Transporte über Reichsbahn oder Schiffe vom Schlutuper Hafen
8 Herrenwyk: Hochofenwerk Lübeck, Erzeugung von Roheisen und vielen Ankömmlingen wie Zement für Bauwesen, Betonwaren, Koks für Hochöfen, Nordwestdeutsche Kraftwerke für Stromerzeugung
9 Priwall: Schiffbau, *U-Boot-Hafen (heute Passat-Hafen) Erprobungsstelle von Wasserflugzeugen für die Dornier-Werke*
10 Travemünde: Skandinavienkai mit Schiffsverkehr überwiegend nach Skandinavien, Touristik

Heute sind diese Industriebetriebe nicht mehr vorhanden. Es herrscht vor der meist internationale Warenhandel. Ein riesiges Areal genötigt die Reederei Hans Lehmann (alte Lübecker Reederei), die allein drei Kai-Anlagen bewirtschaftet. Viel Speditionen nutzen gern das meist flache Areal am Ufer der Trave und die schnelle Anbindung an die Meere.

Schlussbetrachtung

Seit vielen Jahren beschäftigte ich mich mit Lübeck und deren vielfältiger Geschichte aus einer anderer Perspektive als die übliche. Es ist nach meinen Erfahrungen eine bürgerliche Sichtweise, die Zeit der Industrialisierung und die Zeit des Nationalsozialismus wird gern ausgeblendet. Natürlich ist es nicht nur in Lübeck so, aber mir fällt es hier auf, weil ich hier geboren bin und hier lebe. Das war ein Grund mit, warum ich das Thema „Lübecker Landgraben“ aufgegriffen habe. Dazu drängten sich immer mehr Verbindungen zur jetzigen Zeit auf: Nur wer die Vergangenheit kennt, kann die Gegenwart verstehen und die Zukunft gestalten (August Bebel).

Gerade durch die Auseinandersetzung mit dem Artikel „Handel und Industrie an der Trave“ möchte ich einen Teil meiner Sichtweise hier einfließen lassen.

Lübeck ist ein alte Stadt, deren Geschehen sich überwiegend innerhalb der Mauer abspielten.
Die Geschichte der stattlichen Häuser in Lübecks Straßen wird nur zu gern gezeigt, die Namen der großen Patrizier genannt. Auch die Gänge in der Innenstadt werden stolz präsentiert, immer mehr die kleinen Ganghäuser als Ferienwohnungen vermietet (trotz herrschender Wohnungsnot).
Vielfach wird, wie ich immer wieder feststellen konnte, ein schiefes Bild der Geschichte vom Leben der Menschen in den Gängen vermittelt. Menschen, die in den Vorderhäusern bei den „Herrschaften schufteten“, hausten in den Gängen unter erbärmlichen und gesundheitsschädigenden Bedingungen, in Holzverschlägen und Bruchbuden. Da hat der Bau der kleinen Ganghäusern nicht viel verändert: Feuchtigkeit, wenig Belichtung, fehlende sanitäre Ausstattung, große Familien, geringe Einkünfte machten das Leben schwer.

Erst die Dichte der innerstädtischen Bebauung und die ständig wachsende Zahl der in Lübeck lebenden Menschen gaben den Anlass, dauerhaft Lübecks Mauern zu verlassen. Zuerst waren es die reichen Bürgerfamilien, die es sich leisten konnten, der Hitze der Stadt und dem Gestank zu entkommen. Man zog gerade in den Sommermonaten in die nahen jetzt entstehenden Vorstädte. In den Straßen wie Travemünder Allee, Moltkestraße und Roeckstraße, Straßen in St. Jürgen entstanden Villen mit großzügigen Gärten. Nachfolgend kamen Handwerker und Arbeiter, die in den jetzt entstehenden kleinen Häusern in den Nebenstraßen wohnten, mit ihrer großen Zahl an Familienangehörigen und teilweise mit den Werkstätten.

Mit der Industrialisierung entstanden die ersten großen Industriebetriebe wie das Drägerwerk in der Nähe der Innenstadt, in der Moislinger Allee. Nun benötigte man mit einem Mal hunderte von Arbeitern, die wiederum wegen nicht vorhandener Verkehrsmitteln in der nahen Umgebung unterkommen mussten. Da reichten die kleinen engen Häuser wie solche in der Margarethenstr. oder die meist dreistöckigen Häusern mit drei kleinen Wohnungen nicht aus, mit „Plumsklo“ auf dem Hof und einer Pumpe als einzige Wasserstelle. So entstanden in der Moislinger Allee große „Mietskasernen“, wie man diese Häuser nannte: billig, einfach, aber oft gut geschnitten.

Diese Sichtweisen auf die hart arbeiteten Menschen, der Arbeiter mit ihren Familien, wird bis heute nur zu gern übergangen. Dabei sind es doch gerade diese Menschen, die erst mit ihrer Hände Arbeit unseren heutigen Wohlstand ermöglichten.

Lübeck als Stadt zieht seit jeher seine Identifikation aus der Geschichte der Hanse im allgemeinen und den Aufstiegt als „Königin der Hanse“ im besonderen. Das ist m. E. auch ein Grund für eine Vernachlässigung der Sichtweise auf die tausenden und abertausenden „normalen“ Menschen mit ihren Geschichten und ihren schwierigen und entbehrungsreichen Lebenssituationen. Das berührt m.E. auch die Auseinandersetzung mit der vermeintlichen unbequeme Geschichte des Nationalsozialismus und die der Industrie im Hinblick auf die arbeitenden Menschen und ihrer Familien. Vieles möchte man in Lübeck einfach vergessen oder misst diesem keine Bedeutung bei.

Ich begrüße es sehr, dass die meisten Abschnitte des Lübecker Landgrabens noch erhalten sind, der ja bereits seit dem 14. Jahrhundert besteht. Dass Teile wie der Fackenburger Landgraben heute unter ökologischen Aspekten erhalten wird, ist gut und wichtig. Wie gut der Landgraben insgesamt erhalten und wie häufig man ihn sehen kann, finde ich erstaunlich. Als ich mich mit den Landgraben intensiver auseinandersetzte, wusste ich nicht, auf was ich mich eingelassen habe. Den Landgraben im wahrsten Sinne des Wortes „zu erfahren“ war interessant und anregend. Allerdings habe ich nichts gefunden über das Leben der damaligen Bevölkerung, die die Gräben anlegten, die Verbindungen zu bestehenden Gewässern herstellten und zum Teil die alten Durchbrüche unter den Straßen für den Landgraben schufen. Wie wurde das alles bewerkstelligt, wie hat man es geschafft, wie wurde die Arbeit organisiert, wie war die (hoffentlich erfolgte) Entlohnung. Das hätte ich gern erfahren.

Gerade beim Abschnitt „Handel und Industrie an der Trave“ ist mir der Lübecker Umgang mit alter Industrie und damit auch den einfachen, arbeitenden Menschen schmerzlich wieder bewusst geworden. Im Folgenden zeige ich einige wenige Beispiel auf:

1. Umgang mit Industriearchitektur

Der **ehemaligen Kühlturm auf dem Hochofengelände** wurde gesprengt, obwohl es andere realistische Verwendungsmöglichkeiten gab: Eine Diskothek verbunden mit Indoor-Klettermöglichkeiten für den Alpenverein. Die Begründung hinter vorgehaltener Hand: Man kann doch keine Diskothek in einem Industriegebiet schaffen. Ein Aussichtspunkt mit Blick auf die Lübecker Altstadt einerseits und auf die Ostsee andererseits wäre eine tolle Attreaktion gewesen.

Als der Kühlturm gesprengt wurde, standen Arbeiter und AnwohnerInnen mit Tränen in den Augen daneben und mussten sehen, wie in Sekunden ihr letzter Identifikationspunkt einfach nur noch ein Haufen Schutt und Asche war.

Der bald anstehende **Abriss der Ölmühle** am unteren Lauf der Trave steht an, ein Gebäude mit seiner interessanten Industriearchitektur. Die Ölmühle wurde gerade aus diesem Grund unter Denkmalschutz gestellt. Sie ist im Laufe der Jahre immer mehr verfallen, das Dach eingestürzt.

2007 wäre die Ölmühle noch zu retten gewesen.
Davor der Nachbau einer Hansekogge, getauft auf den Namen „Lisa von Lübeck“.
Zufälle gibt’s!

Weitere Fabrikgebäude mit ebensolcher **Industriearchitektur** gibt es noch im Glashüttenweg, einige stehen noch und/oder werden genutzt, viele sind verschwunden.

Klare Linien,
die Betonung der Waagerechten
oder der Senkrechten,
funktional und ästhetisch,
stabil und grazil,
das sind nur einige Merkmal der Industriearchitektur.

Das sind nur drei Beispiele im Umgang mit interessanter Industriearchitektur.

Travequerung

Die Geschichte von der ersten Travequerung bis zum heutigen Tunnel wäre es wert, das detailliert zu dokumentieren. Zum Glück wurden kleine Teile der alten Travemünder Landstraße erhalten, eine Informationen, die verbreitet wird und wie örtliche Informationstafeln dazu wären interessant.

Nur zur Veranschaulichung:
Heutige Trave, Höhe Gelände der ehemalige Flender Werft.
Ganz links im Bild Standort der ersten Brücke, rechts ein moderner Kran.

2. Umgang mit der Geschichte

Als eine studentische Ausarbeitung über die **Siedlung Rangenberg** entstand, konnten kaum Unterlagen in Lübeck und im Landesarchiv gefunden werden. Diese Siedlung entstand 1936/1937 wie einige andere in Lübeck, wie in vielen anderen deutschen Städten auch, durch ein Förderprogramm der Nationalsozialisten, um Arbeitskräfte für bestimmte Industriestandorte anzusiedeln.Es gab einfach keine Unterlagen und auf Anfragen wurde nicht reagiert.
Siehe dazu den Artikel „Rangenberg“ auf dieser Homepage.

Schule Rangenberg, gebaut 1938, vorhanden ist ein großer Luftschutzkeller, der verleugnet wird.

Flenderbunker
Von Pöppendorf über Waldhusen bis an die Trave beim ehemaligen Flender Werft-Gelände verläuft eine Endmoräne. Ein Teil der Siedlung Rangenberg liegt aus dieser Endmoräne. Von der Grundschule Rangenberg bis zur Seelandstraße existiert der Flenderbunker mit einem unterirdischen Durchgang. Ich habe selbst auf auf dem Gelände ein großen Stück eines Beobachtungsbunker oder Einmannbunker gefunden und fotografiert. Der Bunker wird geleugnet, verschwiegen, man kennt ihn gar nicht. Nur einige wenige bestätigen die Existenz meist hinter vorgehaltener Hand, als ob man über etwas Verbotenem spricht.

Relikt auf dem Flender-Bunker.
Es handelt sich um einen sog. Ein-Mann-Bunker oder Beobachtungsbunker, ist heute nicht mehr zu sehen, da überverwuchert.
Aufnahmen Februar 2021

3. Umgang mit Menschen
Wie die Stadt Lübeck mit Menschen umgeht, machen die zwei folgen Bespiele deutlich:

Die **Herreninsel an der Trave** hat sich mit den anfänglichen Behelfswohnungen zu einem Kleinod entwickelt. Als hier in den letzten Jahres des Krieges und den Jahren danach die vielen kleinen Häuser in Eigenleistung entstanden, war Lübeck froh darüber.
Heute will man die letzten BewohnerInnen der Siedlung dezimieren, es werden immer wieder neue Steinen in den Weg gelegt. Was für mich dieses am meisten verdeutlicht, war u.a. das Argument: die Lärmbelästigung sei zu groß durch Be- und Entladen der Güter. Ich frage mich, warum das zur Zeit des nahen Hochofenwerkes und der Flender Werft nie eine Rolle gespielt hatte. Ich frage mich, was hier wirklich gespielt wird.
Nicht viel anders, nur umgekehrt, zeigt es sich in **Gothmund und der Ausweitung der Fläche Reederei Hans Lehmann** genau gegenüber einem Teil des Naturschutzgebietes Schellbruch.
Das ist ein Vorhaben, dessen Auswirkungen auf die Natur sich erst in den folgen Jahren zeigen werden. Es sind die Umschlagarbeiten: Tag und Nacht, alle 7 Tage die Woche, verbunden mit ständigem Lärm und tagheller Beleuchtung in den Nächte. Diese Schäden werden sich bei den Menschen nicht nur in Gothmund sondern auch über die Region bemerkbar machen.

Die Liste kann beliebig erweitert werden. Es sind ja nur einige Beispiele.

Mein Fazit:
Lübeck ist nicht nur Hanse und Tourismus. Lübeck ist auch eine Stadt mit weit über 200.000 EinwohnerInnen. EinwohnerInnen, die hier leben, arbeiten und wohnen und die sich nicht unbedingt für das interessieren, was von einer Minderheit für wichtig erachtet wird.

Nachweise

1. Konkrete Quellenangaben stehen am Ende des Artikels oder direkt im Text

2. Weitere Quellen:

- Landgraben:https://www.die-gemeinnuetzige.de/fileadmin/media/luebeckische-blaetter/2004/04_LB169.pdf
- oder https://digital-stadtbibliothek.luebeck.de/viewer/toc/L2302004/20/-/
- *Denkmalliste Hansestadt Lübeck 2. Archäologische Denkmale; geordnet nach Gemarkung* (2015): Nr. 145, 147, 148, 149, 150, 155
- Übersichtskarte der Lübecker Landwehr (Memento vom 6. März 2016 im *Internet Archive*)
- Werner Neugebauer: *Die mittelalterliche Landwehr der Hansestadt Lübeck*. In: *Der Wagen*. 1969, ISSN 0933-484X, S. 74–78.
- Peter Hartmann: *Schwedenschanzen: Mittelalterliche Landwehr.* In: *Hansestadt Lübeck, Ausflüge zu Archäologie, Geschichte und Kultur in Deutschland*. Band 56. Theiss Verlag Darmstadt, 2013.
- Peter Hartmann: *Landwehr schützt Lübeck auf 40 Kilometer Länge*. In: *Lübeckische Blätter 2004*. Heft 4. Verlag Schmidt-Römhild Lübeck, 2004, S. 49 ff.
- Peter Hartmann: *Die Lübecker Landwehren im Mittelalter und der Frühen Neuzeit, Jahresschrift der Archäologischen Gesellschaft der Hansestadt Lübeck, Sonderband 1*. Lübeck 2016, ISBN 978-3-7950-5236-2.
- Warum der Kohlmarkt Kohlmarkt heißt, Roswitha Ahrens und Karl-Ernst Sinner, 2019

3. Vertiefende Literatur:

- https://de.wikipedia.org/wiki/luebecker_Landgraben
  Lübeckische Blätter 2004/4 49
  L Ü B E C K I S C H E B L Ä T T E R
  21. Februar 2004 · Heft 4 · 169. Jahrgang · Zeitschrift der Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit
- https://www.die-gemeinnuetzige.de/fileadmin/media/luebeckische-blaetter/2004/04_LB169.pdf
  oder
- https://digital-stadtbibliothek.luebeck.de/viewer/toc/L2302004/20/-/

Foto:
Helga Martens, aufgenommen in den 2020er Jahren, überwiegend 2025

Karten:

- OpenStreetMap, abgerufen 2025, Änderungen und direkte Ergänzungen Helga Martens