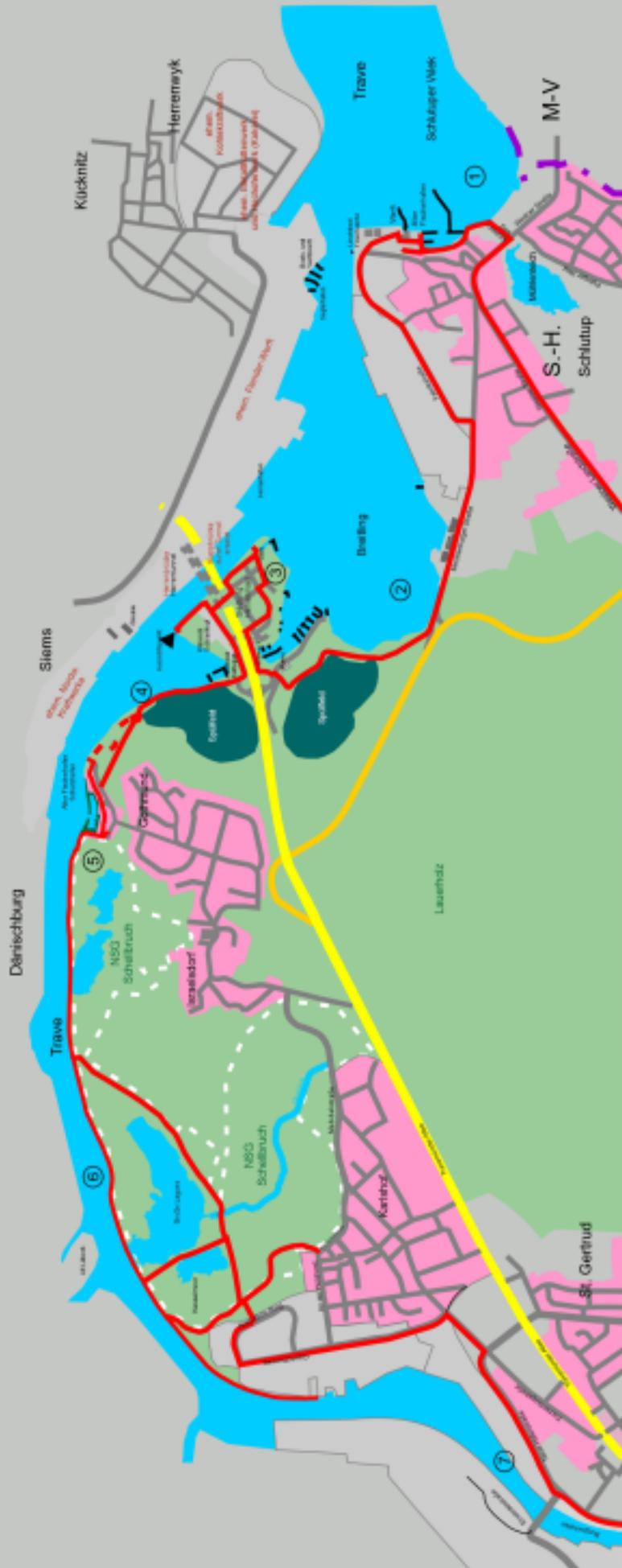


Mit dem Rad an der Trave

Schlutup
Herreninsel
Gothmund
Schellbruch
Neue Hafenstraße
Drehbrücke



Wer nimmt
sollte auch geben

Mit dem Rad an der Trave

Schlutup
Breitling
Gothmund
Schellbruch
Neue Hafenstraße
Drehbrücke

Verfasser:
Peter S

Auflage 1.1, 2021

Mit dem Rad an der Trave

Schlutup, Herreninsel, Gothmund
Schellbruch, Neue Hafensstraße
An der Untertrave

Inhaltsverzeichnis	2		
Vorbemerkungen	3		
Beschreibung des Weges	4	4. Zwischen Herreninsel und Gothmund Zwischen 1982 und 2021	46 48
Rundfahrt mit dem Rad	4	5. Gothmund	56
1. Schlutup	6	Gothmund 2021	56
Zwischen Mühlenweg und Küterstraße	7	Gothmund 2010	68
Segler-Verein Schlutup	8	Gothmund 1984	70
Fischereihafen	15	Gothmund 1982	72
		Gothmund 1986	76
		Gothmund 1988	79
2. Am Breitling	23		
3. Herreninsel	32	6. Am Schellbruch	83
Spülfeld 1982	46	Große Lagune	88
		7. Neue Hafensstraße	93
		An der Untertrave	96

Quellen

Wandern und Busfahren rund um Lübeck, Stadtwerke
Lübeck, vor 1990
Kunstführer, Lübeck und Herzogtum Lauenburg, No 2, 1983
Beiträge zur Geschichte Ratzeburgs, 2. Teil, 1973
Internet Wikipedia

Impressum

Mit dem Rad an der Trave
Schlutup, Herreninsel, Gothmund
Breitling, Neue Hafensstraße
Auflage 1.1, 2021
Texte und Fotos
Peter S

Alle Rechte vorbehalten
23923 Herrnburg
im August 2021
info@peterski.de
<https://peterski.de>

Nach „Lübeck, Winter zwischen 1982 und 2012“, Teil 1 und Teil 2, „Lübeck, Winter between 1982 and 2012“, Part 1 und Part 2, „Mit dem Rad um den Ratzeburger See“, Auflage 2 und der veränderten Auflage 3, jetzt das Fotobuch „Mit dem Rad an der Trave, Schlutup, Herreninsel, Gothmund, Schellbruch, Neue Hafenstraße“.

Es gibt einen Grund dafür, dass es jetzt dieses Fotobuch wurde. Eine Packung Kaffeebohnen aus dem „Fair-Trade-Handel“. Noch präziser, es war der Geruch des Aufgusses im Filter nach alter Methode. Es roch wie in der Umgebung des alten, zwischenzeitlich abgerissenen Hochofenwerkes in Herrenwyk in der Zeit vor 1990.

In einer Kokerei wurde fette Steinkohle durch Erhitzen zu Koks.

Steinkohle wird unter Luftabschluss verschwelt bzw. verkocht. Der glühende Koks wird mit Wasser abgelöscht. Es steigen dann Wolken aus Wasserdampf und leicht flüchtigen, aromatischen Gasen zum Himmel. Der anfallende Steinkohlenteer wird destilliert.

Einsatzgebiete waren Teerpech als Dichtungsmittel zum Beispiel alter Holzschiffe (Kalfatern) und Bautenschutz, Teerdispersionen als Holzschutzmittel und zur Verhinderung des Durchwuchses in Decken von Straßen oder Fahrradwegen. Es gab sogar eine DIN 1995 für die Anwendung von Heiß- und Kalteeren.

Heute wundern wir uns, wenn aus wenige Jahre alten Radwegen Gras und anderes Grün herausgewachsen kommt.

Wer erinnert sich noch an den typischen Geruch im

Bereich von Bahnschwellen, Stegen, Zaunpfählen, Holzschutz und vielen anderen Konstruktionen und Flächen nach Anwendung von Carbolineum.

Grundmauerschutz wurde früher mit dreifachem Anstrich aus Teer ausgeführt. Der Begriff Teeranstrich war hier noch zutreffend. Nach Verbot der Produkte aus Teer wurde immer noch aufgehendes Kellermauerwerk mit Teeranstrichen versehen. Übersehen wurde, dass jetzt Bitumen aufgetragen wurde und dass Bitumen von Bakterien im Erdreich nicht als giftig betrachtet, sondern gern und schnell vernascht wird. Viel altes Kellermauerwerk steht heute ohne Schutz da.

Holzschwellen der Bahngleise wurden gegen Schwellen aus Beton ausgetauscht. Die ausgesonderten Holzschwellen wurden wegen ihrer Haltbarkeit gern in Gärten und Grünanlagen verbaut.

Koks diente auch als Brennmaterial in den Öfen der Häuser in der Lübecker Altstadt.

Inversionswetterlagen im Winter ließen so manchen Bewohner flüchten. Rauch und andere Fortluft staute sich in den Höfen und Gängen.

Doch nun zurück zu den Kaffeebohnen. Der Röstvorgang soll viele Gifte aus dem Anbau und für den Transport zerstören. Wird der Kaffee zu lange, zu intensiv geröstet, entstehen zunehmend Stufen der Teerproduktion. Im Kaffeefilter roch es wie im Umfeld des Hochofenwerkes. Teer ist giftig, schadet Zellen, also auch denen des Magens, erhöht das Risiko einer Krebserkrankung.

Bild 0.01 Anfang der 60er vor dem Bau der Klappbrücke



Beschreibung des Weges



Bild 0.02 Übersicht des nördlichen Teils der Rundfahrt

Wanderer können sich die Runde in Abschnitte einteilen

und an mehreren Tagen genießen.

1. Anfahrt mit dem Bus nach Schlutup, Wanderung nach Gothmund, Abfahrt mit dem Bus in Gothmund.
2. Anfahrt mit dem Bus nach Gothmund, Wanderung am und im Schellbruch, Abfahrt in Karlshof oder am Niels-Bohr-Ring.
3. Anfahrt mit dem Bus zur Travemünder Allee oder Gustav-Radbruch-Platz, Wanderung (Spaziergang) an der Neuen Hafenstraße, über die Hubbrücke, zwischen den Schuppen und Wasser am Hansahafen entlang, über die Drehbrücke am Holsteinhafen zur MuK, Musik- und Kongresshalle.

Start, Anfang der Rundfahrt mit dem Rad.

Die Fahrt soll von Schlutup nach Gothmund immer möglichst nahe am Ufer der Trave entlangführen.

Im Juli 2021 kam die Fahrt am Uferweg von Gothmund am Schellbruch bis zur MuK dazu. Dem E-Bike sei es gedankt. Allerdings sind so nur Fotos von 2021 enthalten.

Der Abschnitt am Schellbruch, ein Überflutungsgebiet, ist an Tagen mit Hochwasser „Land unter“. In einigen Jahren und einem Anstieg des Meeresspiegels von weniger als einem Meter wird der schmale Weg, in der Geschichte ein Treidelstieg, Benutzung auf eigene Gefahr, auf Ewig abtauchen oder richtiger überflutet und Teil der Geschichte sein.

1988 und Juli 2021, jeweils Anfahrt über die Wesloer Landstraße und Wesloer Straße bis zum Palinger Weg.

1. Schlutup

Zum Ufer gibt es einen steilen Weg für Fußgänger, die Küterstraße und den Mühlenweg, einen flacheren Zugang für Pkw und Radfahrer.

Das Dorf „Slucop“ Schlutup wurde vor 1316 als Befestigung angelegt, 1316 erstmals in Urkunden erwähnt.

So wie in Herrnburg war hier ein mit Toranlage, die Landwehr, gesicherter Übergang nach Mecklenburg, vermutlich mit entsprechender Zollstation. Der Übergang führte damals durch ein sumpfiges Gebiet, war leicht zu kontrollieren. Eine Toranlage wurde im Laufe der Jahrhunderte und Scharmützeln mehrfach „heiß abgebrochen“. Die letzten Gebäudeteile wurden nach 1670 abgebrochen. Die Kirche wurde um 1436 erbaut, der Turm um 1600 angefügt.

Das Fischerdorf Vretup wurde in einer älteren Urkunde von 1225 erwähnt. Im April 1913 wurde Schlutup Ortsteil der Hansestadt Lübeck.

Die Fischerei hatte hier in Schlutup eine größere Bedeutung. Nach 1800 entstanden Räuchereibetriebe. In der Zeit um 1870 sollen es bereits 15 Räuchereien gewesen sein. Durch Räuchern oder einlegen in Salz wurde die Ware haltbarer, verdarb nicht so schnell während des Transports auf dem Karren oder als Proviant im Salz aus Lüneburg, als Salzhering im Laderaum eines Seglers.

Schon um 1300 hat sich unter anderen der Rat der Stadt Eisenach über minderwertige Ware in Heringsfässern beschwert. Oben und unten gute, dazwischen minderwertige Qualitäten. Reklamationen, Rücksendungen und Geld zurück waren durch die Wochen andauernden Transporte wenig Erfolg versprechend. 2021 ist die Rücksendung einfacher, Betrügereien werden besser versteckt, Lebensmittelskandale gibt es aber immer noch.

2. Breitling und 3. Herreninsel

Viel Platz für Schiffe, für Begegnungen, Wenden, Stellnetze und Reusen, der Breitling.

Bomben auf Lübeck zerstörten Teile der Stadt. Ersatzwohnraum musste geschaffen, Flüchtlinge mussten untergebracht werden. Auf der Herreninsel entstanden dauerhaft genutzte kleine Wohneinheiten aus Gartenlauben. Mit der Zeit entstanden drei Anlagen mit zahlreichen Liegeplätzen für Segelboote.

Im Verlauf der Geschichte war die Herreninsel Brückenkopf für mehrere Brücken. Die letzte Brücke, die Herrenbrücke, erbaut 1963, war die letzte in der Reihe. Zu viele Konstruktionsfehler führten zum Abriss, nachdem der neue Herrentunnel dem Verkehr übergeben wurde.

4. Gothmund

Gothmund, Israelsdorf und Karlshof gehören zu dem Stadtteil St. Gertrud. Seit 1502 sind Bestrebungen nach mehr Eigenständigkeit der Fischer in Protokollen der Lübecker Ratsversammlung dokumentiert. Um 1585 erhielten sie dann nach 82 Jahren eigene Rechte in einer ersten Fischereiordnung. Gothmund war damals nur eine Zwischenstation nach Lübeck. Anfangs waren es einfache Katen, die Schutz vor schlechtem Wetter und der Lagerung von Netzen und anderen Materialien dienten. Später wurde ein Teil der Ladung gelöscht und auf dem Landweg verteilt. 1988 wurden einige kleine Gebäude noch durch Fischer genutzt.

Durch ein Hochwasser am 13. November 1872 wurde die Siedlung erheblich beschädigt, durch einen Brand um 1893 wurde ein großer Teil der Siedlung zerstört. Nach 1880 mieteten sich erste Künstler ein. Ob da einer zu viele Kerzen gleichzeitig leuchten ließ? Heute werden Kutter nicht mehr zum Fischen eingesetzt, Gäste werden geschaukelt. Ein Kutter wurde auch für Seebestattungen eingesetzt. Eines der Fotos zeigt einen Segler auf dem Weg zu seinem Liegeplatz, keine Stimmen, keine Geräusche. Unheimlich. Der Fliegende Holländer?

Oder vielleicht doch nur ein Elektromotor?

5. Schellbruch, Karlshof

Der Weg ist schmal. An langen Tauern wurden Lastkähne und Segler gegen die Strömung und gegen den Wind, anfangs von zweibeinigen, später von vierbeinigen „Mulis“ gezogen. Mehr Platz war nicht erforderlich. An Tagen mit Hochwasser war diese Dienstleistung nicht möglich.

Im Bereich Kesselmoor steht am Rand des Weges eine für Radfahrer leicht zu übersehende Hinweistafel. Auf der Tafel wird der Bestand um 1750 beschrieben. Der Schellbruch soll von einem Erlen-Bruchwald bedeckt gewesen sein. Zum Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts sind die Bruchwälder nahezu vollständig durch Wiesen und Viehweiden verdrängt.

Anfang der 1960er verschifften Teile der Flächen, das Wasser der Trave, besonders bei Hochwasser, spülte Boden fort, die Lagune entstand.

Ende der 1960er werden Spülfelder angelegt, Dämme aufgeschüttet, das Gebiet in Spülfelder aufgeteilt. Bürgerprotest führt zum Scheitern der Vorhaben. Der Schellbruch und Teile der Untertrave werden 1992 zum Naturschutzgebiet, die Dämme zu Wanderwegen.

6. Neue Hafenstraße

Von der Eric-Warburg-Brücke zur MuK

Von der Brück schweift der Blick über Burgtorhafen, Wallhafen, Hansahafen, Speicher und Teile der Altstadt an der Straße „An der Untertrave“. So ähnlich könnte die Aussicht aus dem Korb an der Mastspitze eines Viermasters gewesen sein.

	Baubeginn	Abriss
Hochofenwerk	1905	1992
Klappbrücke	1960	2006
Flender	1917	2003
Kraftwerk	1911	1990

Bild 0.03 Veränderungen in Industrie und Verkehr

1. Schlutup



Bild 1.01 Anfang der Rundfahrt am Mühlenweg

Zwischen Wesloer Straße und dem Abhang zum Wasser sind Gebäude der jüngeren Geschichte zu finden.



Bild 1.02 Der Schornstein einer alten Röcherei (Mai 2010)

Bild 1.03 Altes Fachwerkhäusli und Fischerkahn (Mai 2010)



Schlutup



Bild 1.04 Am unteren Ende des Mühlenweges, in der Kurve, liegt das Gebäude des Segler-Vereins Schlutup von 1978 e.V.



Bild 1.05 Der Weg nach der Kurve

Bild 1.06 Teil eines Panoramas mit Blick in Richtung Travemünde



Schlutup



Bild 1.07, 1988 Blickrichtung wie in Bild 1.05

Bild 1.08 An der nächsten Linkskurve





Bild 1.09 Ein Blick zurück

Bild 1.10



Schlutup



Bild 1.11 An der Küterstraße

Bild 1.12





Bild 1.13

Bild 1.14



Bild 1.15





Schlutup



Bild 1.16

Bild 1.17





Bild 1.18

Bild 1.19 Einst Kohle, jetzt Kies



Schlutup



Bild 1.20, 1988

Bild 1.21, Etwa 1963





Bild 1.22

Bild 1.23



Schlutup



Bild 1.24, 1990 Flender-Werke

Bild 1.25, 1990 Flender-Werke





Bild 1.26, 1990, Am Metallhüttengelände

Einige Fotos, Schlutup und Gothmund, zeigen sie, andere nicht. Industriebauten zwischen 1905 und 2006. Heute sind diese Bauten Industriegeschichte. Wohngebiete und Siedlungen für die Arbeiter und Mitarbeiter dieser Industrie bestehen heute noch. Geblieben sind Straßennamen, die an die entsprechenden Industrieanlagen erinnern.

Flender: Flenderstraße, Dockstraße, Flenderplatz, Am Steven, Kieselgrund.

Hochofenwerk (Metallhüttenwerk), **Kohlekraftwerk** neben dem Hochofenwerk: Werkstraße, Hochofenstraße, Schmelzerstraße, Kokerstraße, Eisenstraße, Erzstraße und andere.

Ölmühle: Gebaut 1905, in Betrieb bis 1928, 2001 von Statikern als nicht sicher beurteilt. Das Gebäude steht 2021 noch, am Mühlenkamp. Auf den Fotos ist zu erkennen, dass das Bauwerk verfällt und zerfällt.

Herrenbrücke: Unter der Herrenbrücke.

Siedlung Roter Hahn: Hier deuten die Straßennamen auf die Herkunft der Siedler und Arbeitskräfte: Ostpreußenring, Westpreußenring, Rominentenweg, Ma-

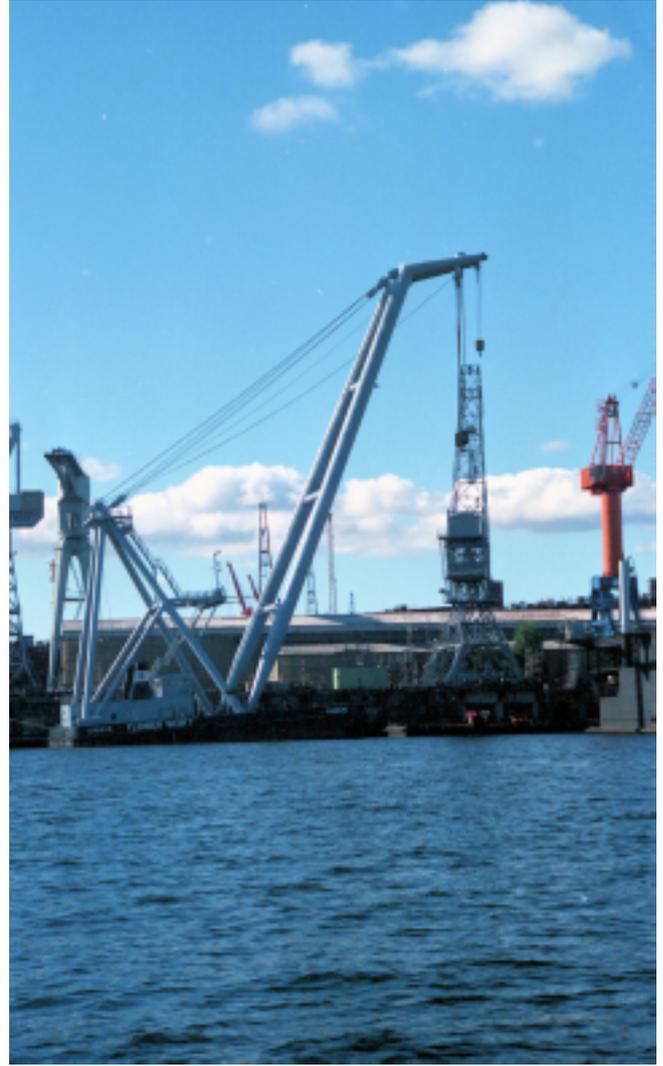
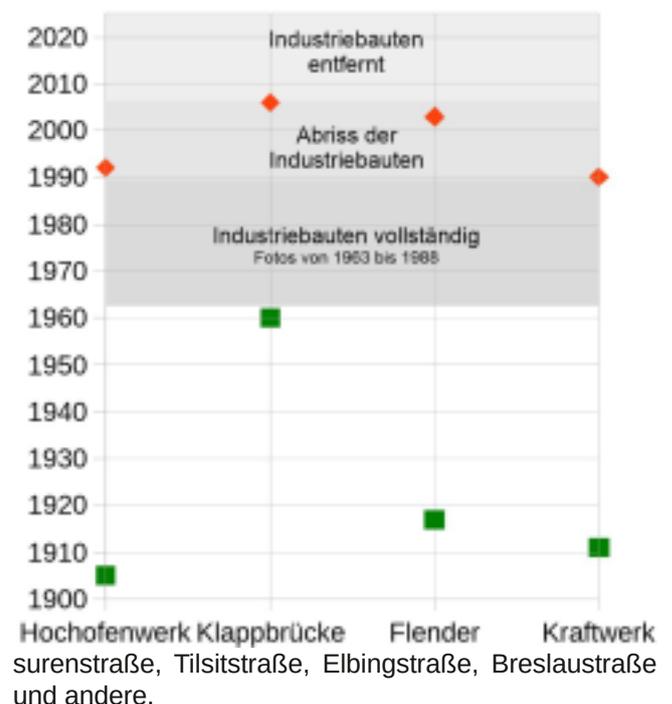


Bild 1.27, 1990 Flender-Werke



Schlutup

Bild 1.28, 1990 Steg, Anleger für Boote der Fischer





Bild 1.29 Fischereihafen

Bild 1.30, Mai 2010 Ein selbstfahrender Tank



Schlutup



Bild 1.31 Feuerlöschboot

Bild 1.32

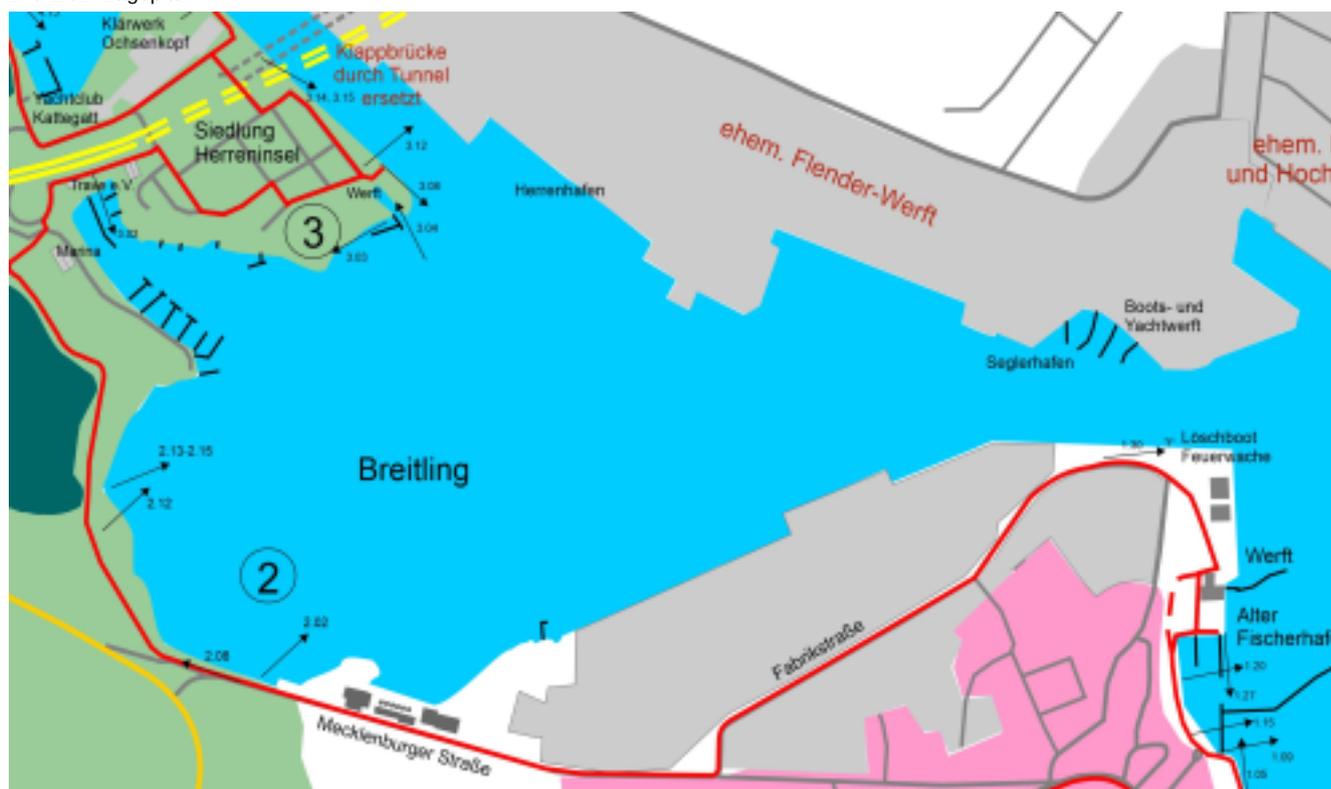




Bild 1.33

2. Am Breitling

Bild 2.01 Lageplan



Am Breitling



Bild 2.02



Bild 2.03



Bild 2.04



Die Aufnahmen für die beiden Panoramen entstanden an verschiedenen Tagen. Das obere am 10. Juli 2021, das Panorama darunter am 18. Juli 2021. Nach dem Motto Original und Fälschung nun die Frage. Was hat sich geändert? Die Transfennica hat sich in das Bild geschlichen.

Am Breitling



Bild 2.05

Bild 2.06





Bild 2.07

Bild 2.08 Das Tor ist nicht verschlossen. Es soll verhindern, dass Otter über die Straße irren, dort mit Autos kollidieren



Am Breitling



Bild 2.09 Einige Meter hinter dem Tor

Bild 2.10





Bild 2.11

Bild 2.12



Am Breitling

Bild 2.13, 2.14, 2.15





3. Herreninsel



Bild 3.01 Lageplan Herreninsel

Bild 3.02 Fotos aus dem Jahr 1982, Liegeplätze des Segler-Vereins Trave e.V., der Marina am Stau





Bild 3.03 Anfang der 80er. Liegeplätze an der Werft / Instandsetzung der Lübecker Fahrgastschiffahrt. In einem Juli stand das Hochwasser etwa 1,20 m über dem Steg

Bild 3.04 Anfang der 80er. Im Hintergrund die Herren Brücke, bestehend aus Vorbrücken und Klappbrücke



Herreninsel



Bild 3.05, Anfang der 80er Ein Blick von der Zufahrt, im Hintergrund links sichtbar ein Schiff im Dock der Flender-Werft





Bild 3.06, Mai 2010

Bild 3.07, Juli 2021



Herreninsel



Bild 3.08, Mai 2010

Bild 3.09, Mai 2010





Bild 3.10, Mai 2010

Bild 3.11, Juli 2021



Herreninsel



Bild 3.12 Position wie Bild 3.08.



Bild 3.13 Blickrichtung und Position von der Herrenbrücke und unter der ehemaligen Vorbrücke.

Bild 3.14, 1982 Ein Blick von der Herren Brücke auf Flender





Alles neu macht der Mai! Nicht ganz. Die Uferlinie, die Bucht, heute der Herrenhafen, ist geblieben, ebenso der rechte Teil des Kais. Das Ufer in Schlutup im Hintergrund wurde zwischenzeitlich ebenfalls erschlossen und bebaut.

Der Hang unten besteht aus den letzten Resten der Herren Brücke. Die Arbeiten stehen kurz vor der Vollendung, zu sehen in Bild 3.16.

Bild 3.15, Mai 2010 Etwa gleicher Standort, geringere Höhe



Herreninsel



Bild 3.16, Mai 2010 Die letzten Reste werden zerkleinert, Baustahl, Metalle und andere Fremdstoffe aussortiert, der mineralische Schutt angeschüttet oder für andere Verwendungen, z. B. Baustraßen abtransportiert

Bild 3.17 Kurz vor dem Aussichtspunkt am Ufer. Links das Gebäude der alten Ölmühle





Bild 3.18, Juli 2021 Die Anschüttung, inzwischen zugewachsen. Der Weg von und zum Aussichtspunkt



Herreninsel



Bild 3.19, Juli 2021. Am Aussichtspunkt

Bild 3.20, Juli 2021. Die alte Ölmühle aus dem Jahr 1911, ein Blick vom Aussichtspunkt

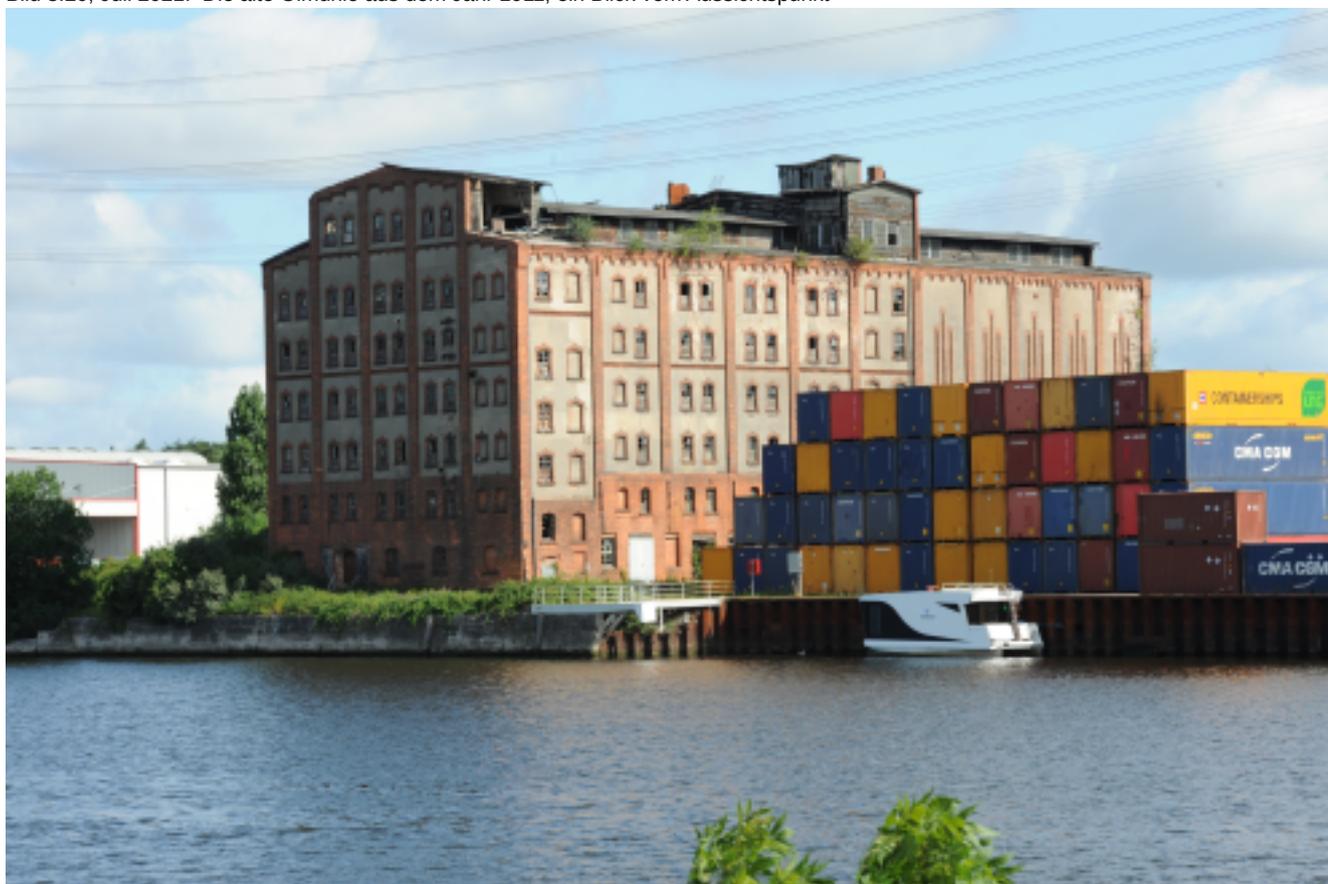




Bild 3.21, Juli 2021 Am Aussichtspunkt. Links verdeckt das Klärwerk

Bild 3.22, Mai 2010 Alte Gebäude der Ölmühle werden nach einer Zwischennutzung abgerissen



Herreninsel



Bild 3.23, Juli 2021 Am Aussichtspunkt, links das Klärwerk



Bild 3.24



Bild 3.25

Bild 3.26 Yachtclub rechts, Spülfeld gegenüber

Bild 3.27 Yachtclub rechts

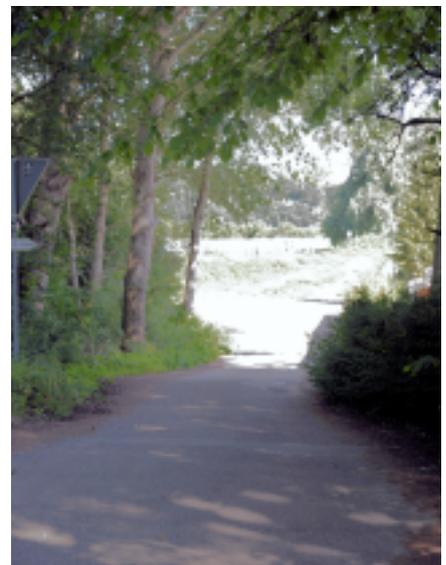




Bild 3.28 Yachtclub Kattegat

4. Zwischen Herreninsel und Gothmund



Bild 4.01, Juni 1982 Im Hintergrund die die alte Ölmühle und Nebengebäude, gebaut 1911. Im Vordergrund Schiffswracks

Bild 4.02, August 1988 Im Vordergrund die weiter zerfallenen Schiffswracks



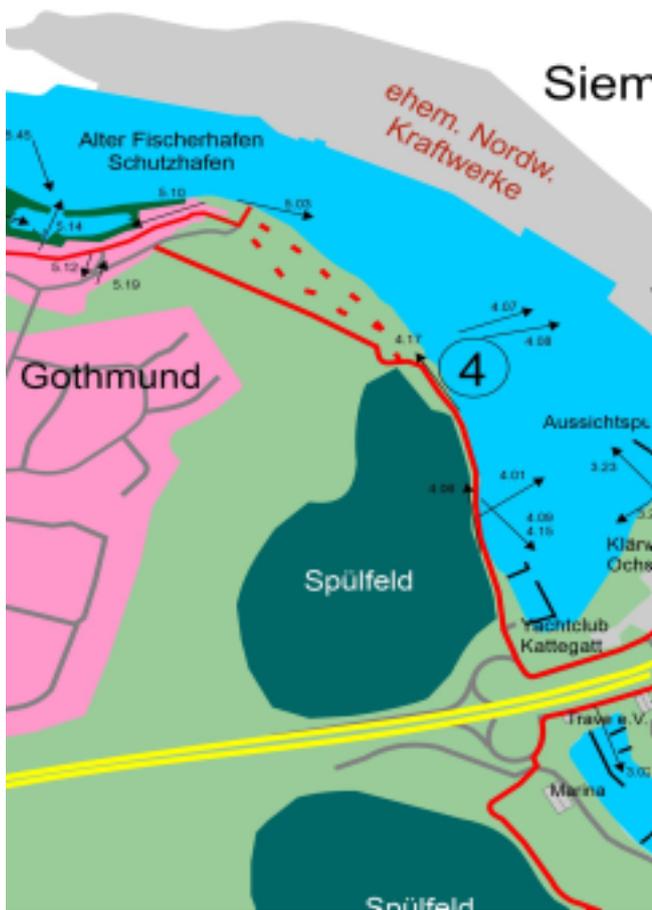


Bild 4.03. Lageplan. Zwischen Herreninsel und Hafen in Gothmund

Bild 4.04, 1982 Pumpwerk für Baggerschlamm

Bild5.05. Das Spülfeld am anderen Ende der Rohre



Zwischen Herreninsel und Gothmund



Bild.4.06, 2021 Das Spülfeld, betreten verboten

Bild 4.07, 1986 Abriss 2010, siehe Bild 4.08, rechts





Bild 4.08, Mai 2010



Zwischen Herreninsel und Gothmund



Bild 4.09, 1988

Bild 4.10, 1988





Bild 4.11, Juli 2021

Bild 4.12, Mai 2010 Im Hintergrund die Herreninsel, davor der Yachtclub Kattegat



Zwischen Herreninsel und Gothmund



Bild 4.13 August 1988 Kurz vor dem Fischerhafen Gothmund. Links das Kohlekraftwerk vor dem Rückbau

Bild 4.14 Teil eines Panoramas von Gothmund zur Herreninsel, Position nahe Jachthafen Kattegat





Bild 4.15, Juli 2021 Mit Baggergut beladen und vergessen



Zwischen Herreninsel und Gothmund



Bild 4.16 Das vollständige Panorama von Gothmund zur Herreninsel. Rechts vorne der Yachthafen, dahinter das Klärwerk

Bild 4.17 Das Ziel ist nahe, der Weg rechts ist der richtige





5. Gothmund



Bild 5.01 Lageplan



Bild 5.02 Vom Anleger zum Fischerweg

Bild 5.03 Vom Anleger in Gothmund, Schlutup im Hintergrund





Bild 5.04 Vom Anleger in Gothmund, Richtung Lübeck. Der Hafen liegt hinter der Kurve

Bild 5.05 Vom Anleger in den Fischerweg. Katen, Gerätehäuser liegen am Fischerweg auf der Seite zum Ufer, die Häuser auf der anderen



Bild 5.06 Am Anfang des Fischerweges



Bild 5.07 Wo ist das Ufer? Links!

Gothmund



Bild 5.08

Bild 5.09





Bild 5.10



Bild 5.11



Gothmund



Bild 5.12

Bild 5.13





Bild 5.14

Bild 5.15, Juli 2021



Bild 5.16



Gothmund



Bild 5.17

Bild 5.18





Bild 5.19, 18.07.2021 Ein Blick von oben herab, vom Gothmunder Weg, über die Dächer

Bild 5.20





Bild 5.21

Bild 5.22





Bild 5.23

Bild 5.24





Bild 5.25

Bild 5.26





Ein Tor, geschlossen, nicht verschlossen. Es soll schweinische Eindringlinge, Wildschweine aus dem Schellbruch, am Verwüsten des Hafengeländes hindern. Für Fußgänger und Radfahrer ist diese Tür kein Hindernis.

Das Begehen und Befahren des Weges zum und am Ufer geschieht auf eigene Gefahr. Ein Schild weist auf diesen Umstand hin.



Bild 5.27

Bild 5.28





Bild 5.29

Bild 5.30







Bild 5.32

Bild 5.33





Bild 5.34

Bild 5.35



Bild 5.35a



Gothmund 1982



Bild 5.36

Bild 5.37





Bild 5.38

Bild 5.39





Bild 5.40

Bild 5.41

Bild 5.42

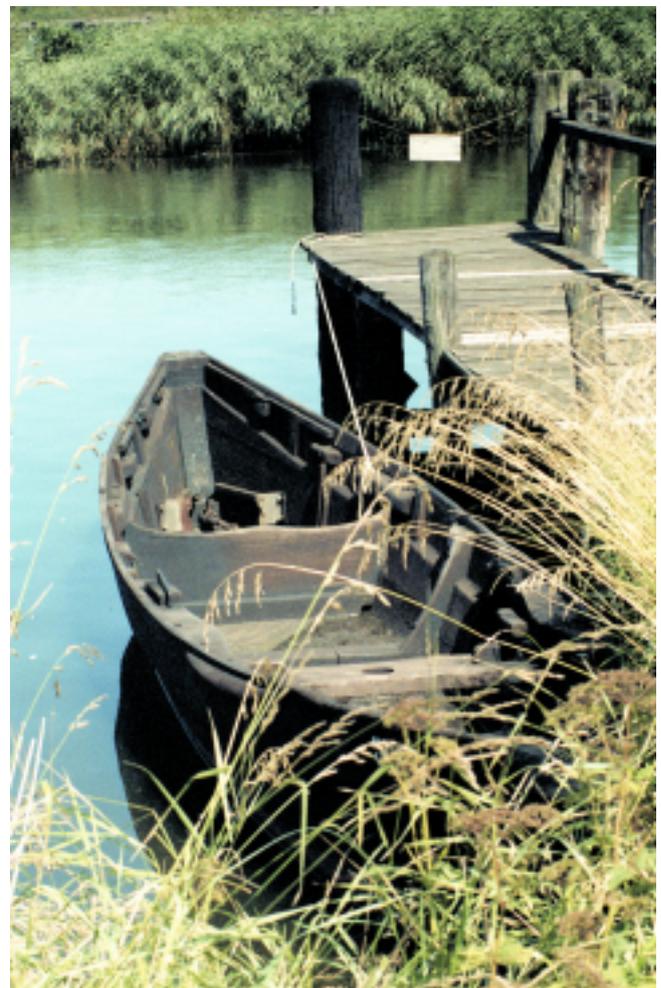




Bild 5.43

Bild 5.44





Bild 5.45

Bild 5.46





Bild 5.47

Bild 5.48





Bild 5.49

Bild 5.50, 1988





Bild 5.51



Bild 5.52

Bild 5.53





Bild 5.54



Bild 5.55

Bild 5.56





Bild 5.57



Bild 5.58

Bild 5.58



6. Am Schellbruch



Bild 6.01, Lageplan



Bild 6.02

Bild 6.03



Bild 6.04



Am Schellbruch



Bild 6.05 Schellbruch, zwischen Lustholz links und "An der Dänischburg" auf der anderen Seite der Trave



Bild 6.06

Bild 6.07



Bild 6.08





Bild 6.09



Am Schellbruch



Bild 6.10 Am anderen Ufer liegt Alt Lübeck zwischen der Schwartau rechts und "Altes Fahrwasser" links
Bild 6.11





Am Schellbruch



Bild 6.12 Einige Meter weiter, die Brücke zwischen der Großen Lagune und der Trave





Bild 6.13 Die Mündung der Medebek liegt am linken Bildrand





Geschichte des Schellbruchs



Der Westteil des Naturschutzgebietes ca. 1975
Foto: Ansd

Triedeln am Schellbruch um 1750
Skizze: Umweltamt der Hansestadt Lübeck



Der Schellbruch blickt auf eine wechselvolle Geschichte zurück:

- **Um 1750** - Der Schellbruch ist von einem fast geschlossenen, sumpfigen Erlen-Bruchwald bedeckt. Entlang des Traveufiers verläuft der Triedelsteig. Von hier aus ziehen (triedeln) Menschen oder Zugtiere die Schiffe von und nach Lübeck.
- **Anfang 20. Jahrhundert** - Die Bruchwälder sind fast völlig verschwunden. Ansässige Bauern nutzen die infolge Versalzung entwaldeten Flächen als Wiesen und Weiden.
- **Anfang 1960er Jahre** - Die Grünlandbewirtschaftung wird unwirtschaftlicher und größtenteils aufgegeben, so dass die brachliegenden Flächen verschilfen. Abwasser schädigt das Schilf. Aus der Trave einströmendes Wasser spült den jetzt ungeschützten Boden fort. An der Medebek-Mündung entsteht die Gr. Lagune. Der Schellbruch wird zum Vogelparadies.
- **Ende der 1960er Jahre** - Dem Natur-Paradies droht das Ausfließen Spülfelder für den Aushub aus Trave- und Hafenervertiefung sollen angelegt werden. Das Gebiet wird durch neu errichtete Dämme in mehrere „Felder“ aufgeteilt. Die Bagger stehen schon bereit, können aber noch rechtzeitig gestoppt werden.
- **Mitte der 1970er Jahre** - Die Pläne sind endgültig vom Tisch. Die langanhaltenden Proteste der AnwohnerInnen aus Israelsdorf und Karlehof sowie von Naturschutzverbänden und der interessierten Öffentlichkeit haben sich ausgezahlt.
- **1981** - Der Schellbruch wird als Naturschutzgebiet ausgewiesen.
- **1992** - Der Schellbruch wird zusammen mit großen Teilen der Untertrave zum Europäischen Vogelschutzgebiet erklärt und ist damit Teil des Netzes NATURA 2000.
- **Heute** - Das Feuchtgebiet ist ein europaweit bedeutender Lebensraum wildlebender Pflanzen und Tiere. Es bietet allen Besuchern ein unvergleichliches Naturerlebnis. Die zur Begrenzung der geplanten Spülfelder angelegten Dämme sind jetzt ideale Wanderwege, die nicht verlassen werden dürfen.

Bild 6.14

Bild 6.15



Bild 6.17



Bild 6.16



Bild 6.18





Bild 6.19



Bild 6.20



Bild 6.21

Bild 6.22



Bild 6.23



Bild 6.24

Bild 6.25



Am Schellbruch



Bild 6.26



Bild 6.27 Hier ist der Uferweg versperrt. Also zurück zur letzten Abzweigung

Bild 6.28





Bild 7.01

Bild 7.02 Umschlag und Handels GmbH, Lagerhaus Lübeck



Neue Hafenstraße



Bild 7.03 Umschlag und Handels GmbH, Lagerhaus Lübeck

Bild 7.04



Bild 7.05





Bild 7.06



Bild 7.07

Bild 7.08 Hubbrücke



Bild 7.09



Bild 7.10 Hansemuseum



An der Untertrave



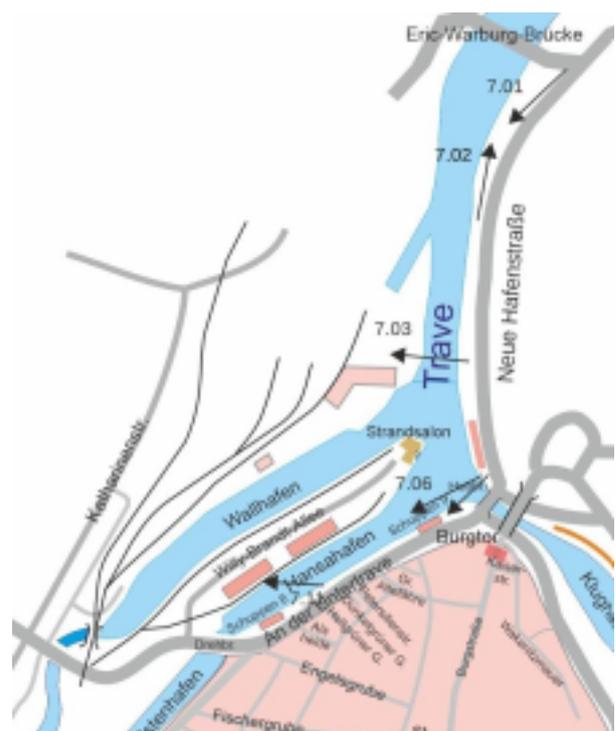
Bild 7.11



Bild 7.12



Bild 7.13



Quellen

Wandern und Busfahren rund um Lübeck, Stadtwerke
Lübeck, vor 1990
Kunstführer, Lübeck und Herzogtum Lauenburg, No 2, 1983
Internet Wikipedia

Impressum

Mit dem Rad an der Trave
Auflage 1.1, 2021
Text und Fotos
Peter S

Alle Rechte vorbehalten
23923 Herrnburg
im September 2021
info@peterski.de
<https://peterski.de>

Die Fotos in diesem Buch sind aus den Jahren um 1962/63, 1982, 1984, 1988, 2006, 2010 und 2021.
Erste Fahrt am Schellbruch 2021.

Der Inhalt beginnt mit einer Beschreibung der Strecke von Schlutup, am Mühlenweg. Wo immer möglich am Ufer, geht die Fahrt am Breitling entlang, zur Herreninsel, weiter nach Gothmund, am Schellbruch entlang, durch die Neue Hafenstraße über die Hubbrücke und Drehbrücke.

Für jeden Ort und Abschnitt sind Informationen enthalten. Die Fotos sind mit erklärenden Bildunterschriften versehen. 96 Innenseiten.

Ca. 193 Fotos, 9 Skizzen

