

Lübeck ist das Haupt der Hanse. Lübeck hat die Stecknitzfahrt gebaut und für den Handel mit dem Lüneburger Salz genutzt. Die Lübecker Salzherren beschäftigten die Stecknitzfahrer als Knechte zum Betrieb ihrer Prahme. Diese bildeten seit 1422 eine religiöse Bruderschaft. Ihr Amtshaus stand in Lübeck, in der Hartengrube 25. Das jetzige Gebäude stammt aus dem Jahr 1904.



Der Dom zu Lübeck war Heimatkirche der Stecknitzfahrer, den sie mit Stiftungen reich ausstatteten. Der Dom wurde von Heinrich dem Löwen gegründet, erbaut 1173 bis 1247 und zur gotischen Hallenkirche erweitert 1266 bis 1335.



Genin
Eisenbahnbrücke bei Genin, Brücke über die Stecknitzfahrt mit Durchgang für die Linentrecker erbaut 1865, verlängert 1898 zur Querung des ELK.



Mölln - Relikt des „nygen graven“ in der Region der Wasserscheide, Blick nach Norden zum Möllner See. Links auf der Wiese ist der ehemalige Graben (Pfeile) zu erkennen, rechts markiert der Nebel den Verlauf des Elbe-Lübeck-Kanals.



Grambek
Bei Kanalkilometer 34 steht ein kleines einsames Haus hoch über dem jetzigen Kanal. Es wurde bei Aufgabe der Stecknitzfahrt auf der steinernen Grambeker Kammer Schleuse errichtet. Es zeigt noch heute an, wie tief in der Region der Wasserscheide der ELK in die Landschaft gegraben wurde.



Siebeneichen
Der „butterweiche Stein“ steht neben der Eingangspforte zum Pastorat. Eine Legende bringt ihn mit der Stecknitzfahrt in Verbindung. Die Leute sagten, „wenn auf der Stecknitzfahrt Lüneburger Salz bis nach Lübeck transportiert werden kann, dann ist der Stein so butterweich, dass man ein Kreuz eindrücken kann“ - und es gelang! Das Kreuz im Stein lässt vermuten, dass er auf den Kopf gestellt wurde.



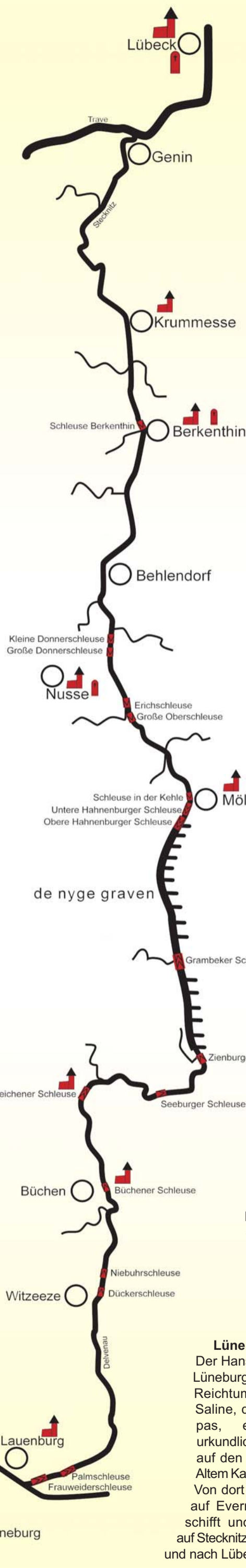
Witzeze
Die Dücker Schleuse wurde 1787 in den Durchstich einer Delvenauschleife gebaut. Die Schleuse wurde 1995 restauriert. Sie hat ihren Namen von einem Schleusenmeister. Blick von der Schleuse nach Norden.



Lauenburg
Tafel an der Westseite der Palmschleuse mit dem Monogramm von König Georg I. von Großbritannien, Kurfürst von Hannover und Herzog von Lauenburg.

- Legende**
- Kanalkirche, die Stecknitzfahrer hatten ein eigenes Gestühl und einen Begräbnisplatz.
 - Erhaltener Begräbnisplatz
 - Stauschleuse
 - Kammer Schleuse

Reitersiegel Erich IV.



Lübeck
Salzspeicher an der Obertrave in der Nähe des Holstentores, erbaut zwischen 1579 und 1745.



Krummesse
St. Johanniskirche, gebaut etwa zwischen 1200 und 1265.



Berkenthin
Begräbnisplatz an der Kirche, die Maria Magdalena, der Schutzheiligen der Stecknitzfahrer, gewidmet ist. Der 1969 wieder hergerichtete Begräbnisplatz wird von vier Quartierssäulen von 1862 begrenzt.



Mölln
Karte des Möllner Sees und der Schleusentreppe (1663):



Stauschleuse in der Kehle und die beiden Kammer-schleusen, Archiv Lübeck.

Witzeze

Das Schleusenmeisterhaus an der Dücker Schleuse, erbaut 1720. Foto nach dem Ende der Stecknitzfahrt etwa 1900. Der Schleusenmeister legte über die Schleusenmauern eine Brücke, markierte sie durch die Anpflanzung von 4 Kastanien und verlangte Brückenzoll. Die Schleuse wurde 1995 auf Initiative des Förderkreises restauriert.



Delvenauschleife

Südlich von Büchen verläuft der ELK westlich der Stecknitzfahrt, die alte Delvenau mit ihren engen Mäandern ist erhalten. Im Hintergrund der Grenzzaun der DDR.



Lüneburg

Der Hansetag 2012. Lüneburg erlangte seinen Reichtum durch seine Saline, die größte Europas, erstmalig 956 urkundlich erwähnt. Blick auf den Alten Hafen mit Altem Kaufhaus und Kran. Von dort wurde das Salz auf Evern zur Elbe verschifft und in Lauenburg auf Stecknitzprahme verladen und nach Lübeck transportiert.



Dies war eine organisatorische und technische Meisterleistung ohne Beispiel. Bei der Streckenführung orientierten sich die Kanalbauer an der alten Salzstraße. Sie verläuft im Bereich der Wasserscheide parallel. Der Graben. Das entspricht etwa 60.000 Kubikmeter Erde wurden beten Graben. Über 200.000 Kubikmeter Erde wurden beten Graben. Über 200.000 Kubikmeter Erde wurden beten Graben. Über 200.000 Kubikmeter Erde wurden beten Graben.

1390 erhielt die Hansestadt Lübeck von Lauenburg das Recht, den „nygen graben“ als Verbindung zwischen der Möllner See zu bauen und die Delvenau durch Schleusen nach Süden in die Elbe fließenden Delvenau und dem Möllner See zu machen. Die aus dem Möllner See nach Norden in die Trave fließende Stecknitz war bereits schiffbar. Die damaligen Wasserbauer gruben mit Hacke und Schaufel einen 11 km langen, etwa 3 m tiefen und 6 m breiten Graben. Über 200.000 Kubikmeter Erde wurden beten Graben. Über 200.000 Kubikmeter Erde wurden beten Graben. Über 200.000 Kubikmeter Erde wurden beten Graben.

- Sie ist der erste europäische Kanal, der eine Wasserscheide überwindet,
- bei ihrem Bau wurden erstmals mehrere Schleusentore koordiniert betrieben, das Prinzip der Kammer- und Zäpfeltaggen wurde abgeleitet, der Fluss im Abfließen des Wassers vorübergehend schiffbar. Diese Methode der „Fahrt auf Schwelungen“ wurde bei der Stecknitz vermutlich erstmalig angewandt. Die Schiffe auf mittelalterlichen Kanälen wurden gestakt und gegen die Strömung getreidelt. Wo es möglich war, wurde auch gesegelt. Die Schiffe hatten keinen eigenen Antrieb. Auf den ersten Stecknitzschiffen konnten etwa 7,5 t transportiert werden.

Der Bau des Kanals
 1390 erhielt die Hansestadt Lübeck von Lauenburg das Recht, den „nygen graben“ als Verbindung zwischen der Möllner See zu bauen und die Delvenau durch Schleusen nach Süden in die Elbe fließenden Delvenau und dem Möllner See zu machen. Die aus dem Möllner See nach Norden in die Trave fließende Stecknitz war bereits schiffbar. Die damaligen Wasserbauer gruben mit Hacke und Schaufel einen 11 km langen, etwa 3 m tiefen und 6 m breiten Graben. Über 200.000 Kubikmeter Erde wurden beten Graben. Über 200.000 Kubikmeter Erde wurden beten Graben. Über 200.000 Kubikmeter Erde wurden beten Graben.

Die Stecknitzfahrt
 Der Elbe-Lübeck-Kanal verbindet die Elbe mit der Trave. Er hat einen bedeutenden Vorgänger, die Stecknitzfahrt. Die Hansestadt Lübeck hat beide Wasserstraßen gebaut. Die Stecknitzfahrt in den Jahren 1392 – 1398 und den Elbe-Lübeck-Kanal 1895 – 1900. Früher wurden Wasserwege „Fahren“ genannt. Sie waren das, was Autobahnen heute sind: Transportwege für Güter. Der Elbe-Lübeck-Kanal wurde in das Bett der Stecknitzfahrt gebaut. Dennoch sind interessante Relikte zu finden.

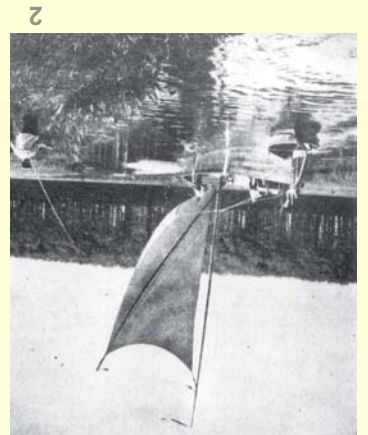


Historische Stecknitzfahrt

1398 – 1896



Lauenburg, Palmschleuse, dort stand die erste Kammer- und Zäpfeltaggen in Europa. Diese Schleuse wurde 1723 gebaut und 1962 restauriert.



2
 portiert werden.

Die Fahrt auf der Stecknitzfahrt
 Die Fahrt auf der 97 km langen Stecknitzfahrt dauerte etwa drei Wochen. Das Gefälle war sehr gering. Wegen der geringen Wasserführung betrug die Wassertiefe nur etwa einen halben Meter. Deshalb wurde das Wasser mit Stauschleusen angestaut. Alle zwei Tage an den so genannten „Zäpfeltaggen“ wurde der Stau abgelassen, der Fluss im Abfließen des Wassers vorübergehend schiffbar. Diese Methode der „Fahrt auf Schwelungen“ wurde bei der Stecknitz vermutlich erstmalig angewandt. Die Schiffe auf mittelalterlichen Kanälen wurden gestakt und gegen die Strömung getreidelt. Wo es möglich war, wurde auch gesegelt. Die Schiffe hatten keinen eigenen Antrieb. Auf den ersten Stecknitzschiffen konnten etwa 7,5 t transportiert werden.

ben bildete die Schreitelschleife des Kanals. Im Norden mündete er in den 7 m tiefer gelegenen Möllner See, im Süden in die Delvenau. Die Wasserhaltung in der Schreitelschleife konnte nur durch den koordinierten Betrieb der Schleusentore sichergestellt werden, die Kammer- und Zäpfeltaggen wurden so erfunden. Der Graben überwand mit den Schleusen die Wasserscheide zwischen Nord- und Ostsee.

haus zu Lübeck seinen Plan vom Bau des Canal-de-la-Seine-a-la-Baltique, einer Wasserstraße, die Paris über Flüsse und Kanäle mit der Ostsee verbinden sollte. Der Plan wurde nie realisiert, denn der Ostseeraum hatte an Bedeutung verloren.

1896 war das Ende der Stecknitzfahrt gekommen. Lübeck hatte unter der Leitung ihres Wasserbaudirektors Peter Rehder begonnen, einen Nachfolgekanal zu planen. Unter enormen Anstrengungen hat die Hansestadt Lübeck ihre alte Stecknitzfahrt durch einen neuen, hoch modernen und leistungsfähigen Kanal ersetzt. Die Stecknitzfahrt überwand mit der Schleusentreppe bei Mölln die Wasserscheide, der Elbe-Lübeck-Kanal durchsticht sie. Er hat nur 7 Schleusen, 10 Schleusen weniger als die Stecknitzfahrt ist nur 63 km lang und kann von Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 1000 t befahren werden. In Lauenburg wurde 2006 nach der Palmschleuse (1398 – 1898), der Hotoppschleuse (1900 – 2005) die dritte Schleuse in Betrieb genommen (115 m lang, 12 m breit, 4 m Wassertiefe über den Drempeln). In etwa 20 Jahren soll der Kanal modernisiert und für zweilagige Containerschiffe befahrbar sein.

Dr. Christel Happach-Kasan

Die Innenseite des Faltblattes berichtet über die Relikte der historischen Stecknitzfahrt entlang ihres Nachfolgers, des Elbe-Lübeck-Kanals. Wer durch diese Informationen neugierig geworden ist und mehr über die Stecknitzfahrt erfahren möchte, erhält weitere Informationen in folgenden

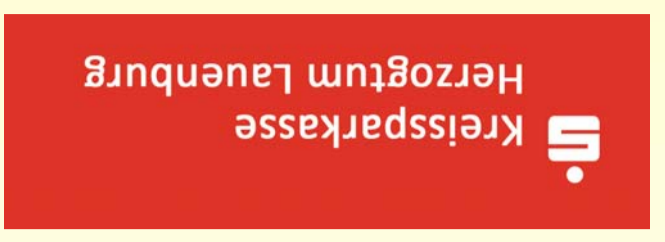
- Museen:**
 Museum Holstentor in Lübeck,
 Stadtmuseum Rathaus Mölln,
 Priesterkate in Büchen,
 Elbschiffahrtsmuseum in Lauenburg,
 Deutsches Salzmuseum in Lüneburg
- Folgende Internetseiten informieren:**
www.stecknitzfahrt.de,
www.rondeshagen.com.



Stele vom Nusser Begräbnisplatz

Bilder und Bildtexte von: G. Goldammer, D. Hansen, C. Happach-Kasan, M. Harder-Otto, W. Koop, R. Müller, W. Müller.

Impressum:
 Herausgegeben im Auftrag des Förderkreises Kulturdenkmale Stecknitzfahrt e. V. von Dr. Christel Happach-Kasan, Schwalbenweg 18, 23909 Bäk, Juni 2012.



Das Falblatt wurde gefördert von:

Happach-Kasan, C.; Müller, W.; Wohlfahrt, H.-J.: „Der Elbe-Lübeck-Kanal“, Wachholzverlag Neumünster 1992.

Herzogtum Lauenburg, Mölln 1998.
 Kanal, in: Jaschke, D. (Hrsg.) Regionalatlas Kreis Herzogtum Lauenburg, C. Jaschke, D.: Entwicklung der Wasserstraßen – Vom Stecknitz-Kanal zum Elbe-Lübeck-Kanal, in: Jaschke, D. (Hrsg.) Regionalatlas Kreis Herzogtum Lauenburg, Mölln 1998.

Happach-Kasan, C.: Die historische Stecknitzfahrt, der erste Wasserstraßenkanal Europas 1398 – 1896. In: Ohlig, C. (Hrsg.): Wasserstraßen zwischen Elbe, Nord- und Ostsee einst und jetzt und weitere wasserhistorische Beiträge, Siegburg 2011.

Viebranz Verlag Schwarzenbek 1989.
 serscheidenkanals – Planungen zu ihrer Restaurierung, ehemalige Stecknitzfahrt, des ersten europäischen Wasserstraßenkanals (Hrsg.): Die letzte erhaltene Stauschleuse der Dückerschleuse - Die letzte erhaltene Stauschleuse der Förderkreises Kulturdenkmale Stecknitzfahrt (Hrsg.): Die

Boehart, W.; Bornefeld, C.; Lopau, C. (Hrsg.): Die Geschichte der Stecknitzfahrt 1398 – 1998. Schwarzenbek 2002.

Müller, Walter: „Die Stecknitzfahrt“, Hrsg.: FKS, Büchen 2002.

Veröffentlichungen zur Stecknitzfahrt:

Im 19. Jahrhundert hatten die Schiffe eine Länge von 23 m und transportierten bis zu 35 t. Damit getreidelt, das heißt, die Schiffe an Leinen vom Land aus gezogen werden konnten, mussten am Ufer der Flüsse Treidelwege angelegt werden. Dies erforderte einen großen Arbeitsaufwand. Dafür wurden Bäume und Sträucher am Flussufer abgeholzt und Wege befestigt. Deshalb steht im gesamten Talraum von Delvenau und Stecknitz kein Baum, der älter als 100 Jahre ist.

Das Treideln war Schwerarbeit. Zahlreiche Stiche historischer Flusslandschaften zeigen das Treideln von Kähnen. An den großen Flüssen übernahmen Pferdegespanne diese Arbeit. Auf der Stecknitzfahrt wurden die Prahme von Männern gezogen, nur in Ausnahmefällen, wenn der Schwall des Wassers besonders stark war, wurden auch Pferde eingesetzt. Diese Männer hießen „Linentrecker“, auf Hochdeutsch „Leinenzieher“. Erst eine fehlerhafte Übersetzung des Wortes aus dem Plattdeutschen machte sie zu „Linienziehern“.



Ein Schiff wird von Linentreckern getreidelt. Ausschnitt aus der Ilmenaukarte von F. C. Häusler, 1714.

Das Ende der Stecknitzfahrt

Die Blütezeit der Stecknitzfahrt war das 15. Jahrhundert. Danach verlor sie an Bedeutung. Dennoch wurde sie im 18. Jahrhundert modernisiert, Holzschleusen wurden durch Steinschleusen ersetzt (z. B. die Dückerschleuse in Witzeze). Als 1810 Napoleon mit seinen Truppen Lübeck besetzte, war sie für ihn so interessant, dass er den Auftrag zu ihrer Vermessung erteilte. Er verkündete im Rat-