

Der Bau des Schuppens F auf der Wallhalbinsel

Der Platz am Nordende des Behnkais auf der Wallhalbinsel war schon 1884 im General-Plan von Baudirektor Rehder für den Bau von „Kaischuppen“ vorgesehen. Vor dem ersten Weltkrieg ist es nicht mehr dazu gekommen; erst 1937 plante die Lübecker Hafen GmbH (LHG) dort für die Halland-Linie einen Schuppen als Ersatz für deren Schuppen 10-11 zur Abwicklung des Frachtverkehrs, während der Passagierverkehr aller Schifffahrtslinien im bisherigen Halland-Schuppen am Burgtorhafen konzentriert werden sollte.

Die Baufirma Blunck & Sohn erhielt den Zuschlag für den Neubau. Sie hatte in Lübeck beispielsweise schon den Bahnhof, das Stadttheater und das Gerichtsgebäude in der Burgstraße gebaut, am Hafen den Turm der Hubbrücke und die Schuppen 10 und 11. Der Firmeninhaber Ernst Blunck war Maurermeister und Architekt, er plante also kleinere Projekte selbst, wie z.B. einige Villen in St. Gertrud und St. Jürgen, oder auch den Schuppen F. — Auftraggeber war die Stadt als Eigentümer der Hafenanlagen, vertreten durch das Tiefbauamt.

Der zukünftige Nutzer des Gebäudes, die LHG, bestimmte die weiteren Planungen (1938-1939). Die Nutzfläche von etwa 4.500 m² wurde in einer Ebene geplant und zu etwa ¼ in einem Keller, erstmalig und einmalig auf der Wallhalbinsel. Der Keller sollte gekühlt werden und dem Umschlag von Butter dienen; als Luftschutzbunker war er nicht gedacht, wie überhaupt in den Planungsunterlagen keinerlei Hinweise auf Kriegsvorbereitungen zu finden sind. Später, während des Krieges, wurden allerdings passende Argumente für den Fortgang der Bauarbeiten angeführt; die LHG wollte aber nichts anderes als einen gut funktionierenden Schuppen in einem auch nach dem Krieg gut funktionierenden Hafen.

Wenn auch der Schuppen F als Fortsetzung und Vollendung des Rehder-Plans auf der nördlichen Wallhalbinsel angesehen werden kann, so hatten sich doch in der 30-jährigen Pause seit dem letzten Schuppen-Bau die Vorstellungen über die Bauweise gewandelt. Die LHG forderte eine Ausführung in Stahlbeton, weil für die früher übliche Holz- und Eisen-Konstruktion mehr Eisen gebraucht würde. Für diese Behauptung findet sich vielleicht noch ein Beleg, jedenfalls überzeugte die LHG damit das Tiefbauamt. Durch den Bau von Autobahnen und Brücken hatte Fa. Blunck viel Erfahrung mit dem Bauen in Beton. Die bessere Feuersicherheit spielte in den Überlegungen wahrscheinlich eine Rolle, aber der Gedanke an Brandbomben aus feindlichen Flugzeugen lag noch fern. Erstmals ist im Juli 1940 von einem Luftschutzkeller die Rede, und im Oktober 1940 wird

beschlossen, den nördlichen Teil des Butterkellers zu diesem Zweck abzutrennen und dort die Decke sowie die Seitenwände zu verstärken.

Wegen des schlechten Baugrundes und der zu erwartenden ungleichen Setzungen forderte das Tiefbauamt zwei Dehnungsfugen in dem 144 m langen Gebäude, Flachgründung im nördlichen und mittleren Teil und Pfahlgründung im südlichen unterkellerten Drittel. Den Auftrag für die Gründung mit eisenummantelten Beton-Bohrpfählen erhielt die Berliner Firma Lorenz & Co., die in Lübeck durch eine Niederlassung vertreten war. Der Kellerfußboden sollte auf eine Nutzlast von 1200 kg/m² ausgelegt werden, die Kellerdecke auf 2000 kg/m². In die Kellerdecke sollten zwecks Anbringung einer Wärmedämmung Holzdübel in den Beton eingegossen werden. Die von Blunck vorgesehene Betonkonstruktion sah über die Breite von 31,50 m Eisenbetonrahmenbinder als Mittelrahmen mit 2 seitlichen einhäufigen Rahmen vor, darauf eine Eisenbetonhohlsteindecke zwischen Eisenbetonpfetten, Rampen auf den Längsseiten und ein Kragdach über der landseitigen Rampe. 16 hölzerne Schiebetore wurden an beiden Längsseiten geplant, zwischen den Toren Mauerwerk in roten Ziegeln außen und Kalksandsteinen innen.

Am 7. Juni 1939 war der erste Spatenstich — die e r s t e B a u - p h a s e begann. Mit dem Einsatz von 75 Arbeitern sollte der Schuppen in 26 Wochen fertig werden, also bis zum Dezember; so sah es der Baufortschrittsplan vor, und das konnte die Baufirma garantieren. Im Vertrag wurde eingeräumt, dass Frost- und Regentage die Frist entsprechend verlängern könnten, also vielleicht Januar 1940. Anfangs ging es zügig voran, bis zum 1. September 1939. Zum Kriegsbeginn erhielten viele Arbeitskräfte ihre Einberufung zur Wehrmacht — die Baustelle lag still.

Die Stützenfundamente im nicht unterkellerten Teil und die Umfassungswand der Rampen waren betoniert, und der Erdaushub im Kellerbereich war fortgeschritten. Nun begann das Ringen um die Anerkennung, dass die Fertigstellung des Bauwerkes im „kriegswirtschaftlichen Interesse“ geboten sei, und um Material und Arbeitskräfte. Das Reichsverkehrsministerium verordnete für alle Baustellen im Reich die Einsparung von 20 % des geplanten Eisenbedarfs und setzte überall Sparingenieure ein. Der für Lübeck zuständige Sparingenieur in Kiel prüfte die Baupläne und stellte fest, dass mehr als die Hälfte des Eisenbedarfs eingespart werden könnte. Die Vorschläge — ohne Kenntnis des Baufortschritts — waren so unrealistisch, dass die vorgesetzte Behörde in Hamburg der 20 %igen Einsparung zustimmte und empfahl, Lübeck solle einen eigenen Sparingenieur einsetzen. Im Februar 1940 kam der ersehnte Brief aus Berlin: „... die Kriegswichtigkeit des Bauvorhabens ...“ in Dringlichkeitsstufe 3 wurde anerkannt (in Stufe 1 und 2 wurden kriegs- und rüstungswirtschaftliche Bauvorhaben wie U-Boot- und Festungsbau eingereiht, in drei z.B. Kasernen, Lazarette,





Die Nordwestliche Flanke von Schuppen F. Hier wird die Rampe von einem breiten Flugdach vor Regen geschützt. Sie besteht wie die Halle aus einer Stahlbeton-Rahmenkonstruktion, die die mit Beton vergossene Holzriegelreihen tragen. Fotos oben/ unten: Jörg Sellerbeck jr.



Die Reihung der nordwestlichen südlichen Mittelrahmenstützen im Schuppeninneren mit einem Abstand von 9,5 m je Joch. Rund 3.000 m² Fläche werden so weitgehend barrierefrei mit einer feuersicheren Konstruktion überdacht. Foto: Christoffer Greiß.

Getreidespeicher). Der Material- und Arbeitskräftebedarf wurde bestätigt. So kam am 14. März 1940 wieder Leben auf die Baustelle.

Die zweite Bauphase hatte Ende Juli als neues Ziel der Fertigstellung. Allerdings wurde die notwendige Zahl von 75 Arbeitern bei weitem nie erreicht. Im April wurden erstmals acht internierte Norweger eingesetzt, die auf einem Schiff wohnten. Als der Bodenaushub noch im März erledigt war, hätte die Pfahlgründung beginnen und in drei Wochen fertig sein sollen. Jetzt fehlte aber die Transportkapazität für die 166 Eisen-

rohre (Länge bis zu 20 m, Durchmesser 32 bzw. 40 cm), die in Düsseldorf bereit lagen. Eisenbahnwaggons wurden vom „Baustab Speer“ unter dem späteren Rüstungsminister Albert Speer zentral in Berlin verwaltet, und nach vielen Bemühungen waren am 22. Juni 1940 endlich zwei „Speerscheine“ eingetroffen. Die Pfahlgründung konnte im Juli beginnen, wurde aber aus Mangel an Arbeitskräften bis zum Einbruch des Winters nicht fertig; die letzten Pfähle wurden im März 1941 eingebohrt. Auch die schleppende Versorgung mit Diesel- und Vergaserkraftstoff sowie mit Holz, Zement und Eisen verzögerte den Baufortschritt. Im Oktober 1940





Bild oben: Die große Halle von Süden nach Norden. An einen Mittelrahmen sind jeweils zwei einhäufige Seitenrahmen angehängt. Dadurch kann das Dach gestaffelt werden und einen Lichtgaden ausbilden. Foto: Thomas Radbruch.

Bild unten: Der Keller unter dem südlichen Drittel des Schuppens F. Seine Breite umfasst auch die Tiefe der dem Obergeschoss vorgelagerten Rampen. Markant sind die Pilzkopfstützen in fünf Reihen mit ihrer großen Kopfplatte. In der Decke eingelassen sind auch die eingegossenen rechteckigen Holzdübel zu erkennen, die dazu dienen sollten, auch unter der Kellerdecke eine Wärmeisolierung anzubringen. Foto: Jörg Sellerbeck jr.



wurden 45 t Eisen für den Autobahnbau beschlagnahmt, aber nie abgeholt; das bereits gebogene Eisen wurde später wieder freigegeben. Im Februar 1941 waren 8 französische Kriegsgefangene auf der Baustelle und nur noch der Vorarbeiter und drei Stammarbeiter der Baufirma. Als im März 1941 die Wehrmacht den Überfall auf die Sowjetunion vorbereitete, wurden alle Dringlichkeitsstufen aufgehoben. Wehrwirtschaftlich nicht erstrangig, so entschieden Prüfungskommissionen und legten die Baustelle zum 10. Juli 1941 still. Bis dahin konnte das nördliche Drittel einschließlich Dachhaut fertig betoniert werden, im mittleren Drittel der Hallenfußboden, im Keller die Sohle und die Umfassungswände.

Als durch den Luftangriff am 28./29. März 1942 ein großer Teil der Hafenanlagen zerstört war, richtete sich der Blick nach 8 Monaten Pause wieder auf den begonnenen und von Bomben verschonten Schuppen. Seine Fertigstellung war der schnellste Weg, wieder eine große Lagerfläche zu gewinnen, und schon am 11. April 1942 wurde der Bau wegen seiner kriegsentscheidenden Bedeutung in die Dringlichkeitsstufe 0 eingeteilt. So konnte am 15. Juli 1942 die dritte Bauphase beginnen. Im November 1942 waren die Kellerdecke, der Luftschutzraum und der restliche Hallenfußboden betoniert. Die LHG richtete im Keller einen Essraum für Gefolgschaftsmitglieder ein und half auch gelegentlich mit Bauhilfsarbeitern aus; weiter waren in niedrigen und stark schwankenden Zahlen Inländer, zivile Ausländer und Kriegsgefangene im Einsatz — aber der Baufortschritt war gering. Nach einigem Zögern wurde sogar das beschlagnahmte Eisen verbaut. Weiteren Antrieb bekamen die Baumaßnahmen im Lübecker Hafen durch den Ausfall des Hamburger Hafens infolge der schweren Bombardierungen im August 1943; nun sollten die wenigen Arbeitskräfte auch am Sonntag arbeiten, 70 statt 60 Stunden in der Woche. (Die deutschen Arbeiter weigerten sich, weil sie am Sonntag ihr Gemüsefeld zu bearbeiten hatten.) So wurde im Sommer 1943 die Betonkonstruktion fertig. Die Maurerarbeiten gingen weiter, und Elektriker, Tischler, Maler und Glaser waren gelegentlich auf der Baustelle anzutreffen. Die wenigen älteren Lübecker Handwerker, die nicht an der Front oder gefallen waren, mussten auch bei der Beseitigung von Bombenschäden in Hamburg, Elmsborn und Kiel aushelfen. Erst als Zement und Härtemittel geliefert waren, konnte ab Februar 1944 der Estrich auf allen Fußböden und den Rampen aufgebracht werden; das brauchte noch einmal 4 Monate. Ab 1. Juni 1944 nutzte das Rote Kreuz den unfertigen, kriegsentscheidenden Hafenschuppen, wenige Tage vor der Landung der Alliierten in der Normandie. Die vierte Bauphase begann im März 1948. Restliche Maurerarbeiten, Einsetzen eiserner Kellerluken und Verschluss der Dehnungsfugen im Dach zogen sich hin; auf die Kühlung des Kellers wurde verzichtet. Nicht nach 26 Wochen, sondern nach 10 Jahren: Ende März 1949 war der Schuppen F fertig.

Heiner Freiesleben

Prian's Café
 Große Burgstr. 13
 täglich ab 16⁰⁰ Uhr
 -auch für Raucher-

BURGTORWEBEREI
 Farbenprächtige Bildweberei
 im historischen Burgtor
 Wand- und Bodenteppiche
 Wolldecken · Kissen
RUTH LÖBE
 Gr. Burgstr. 5 · 23552 Lübeck
 Tel. 75929 · www.ruth-loebe.de
 Öffnungszeiten:
 Die. – Fr. 11-13⁰⁰ und 15-18⁰⁰
 Samstags 11-13⁰⁰