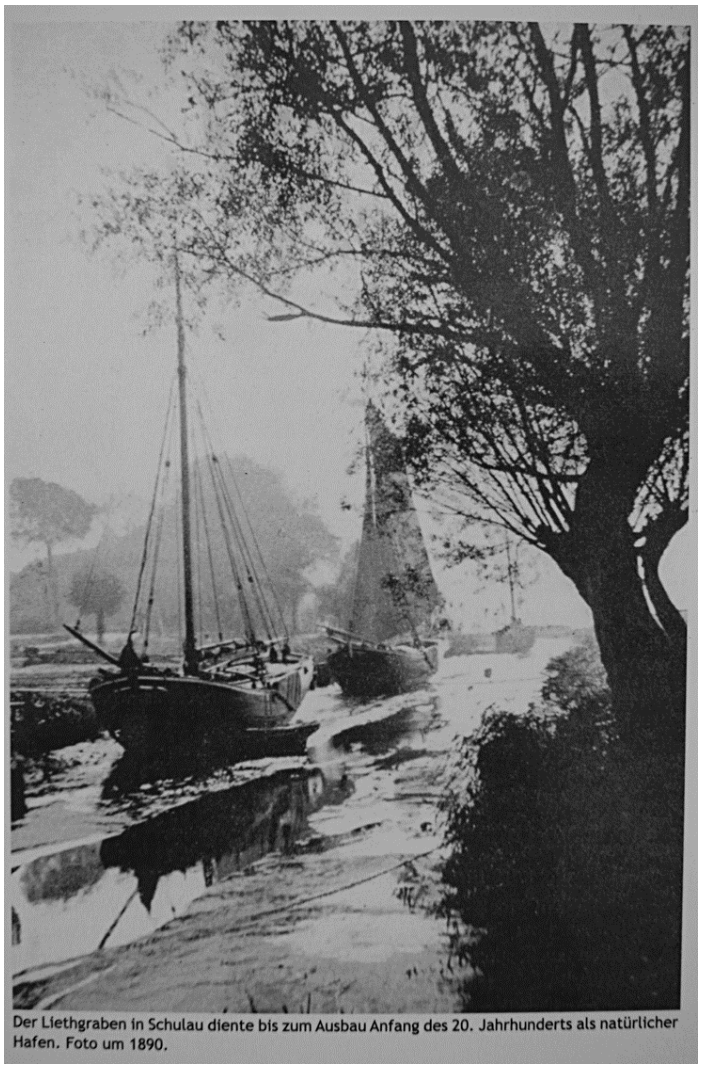
Zeitzeugentreffen am 8.10.2019
„Geschichte und Geschichten rund um den Schulauer Hafen“

Das Interesse am Thema war sehr groß, so dass ca. 20-30 Besucher keinen Platz im vorgesehenen Raum „Vejen“ mehr fanden. Frau Goroncy musste sie auf eine Wiederholung der Veranstaltung am 07.03.2020 vertrösten, die dann Im Rahmen des „Tages des Stadtarchivs“ stattfinden wird.

Almut Goroncy nennt die Quellen, die sie - neben vielen Gesprächen - zur Vorbereitung des Themas verwendet hat:

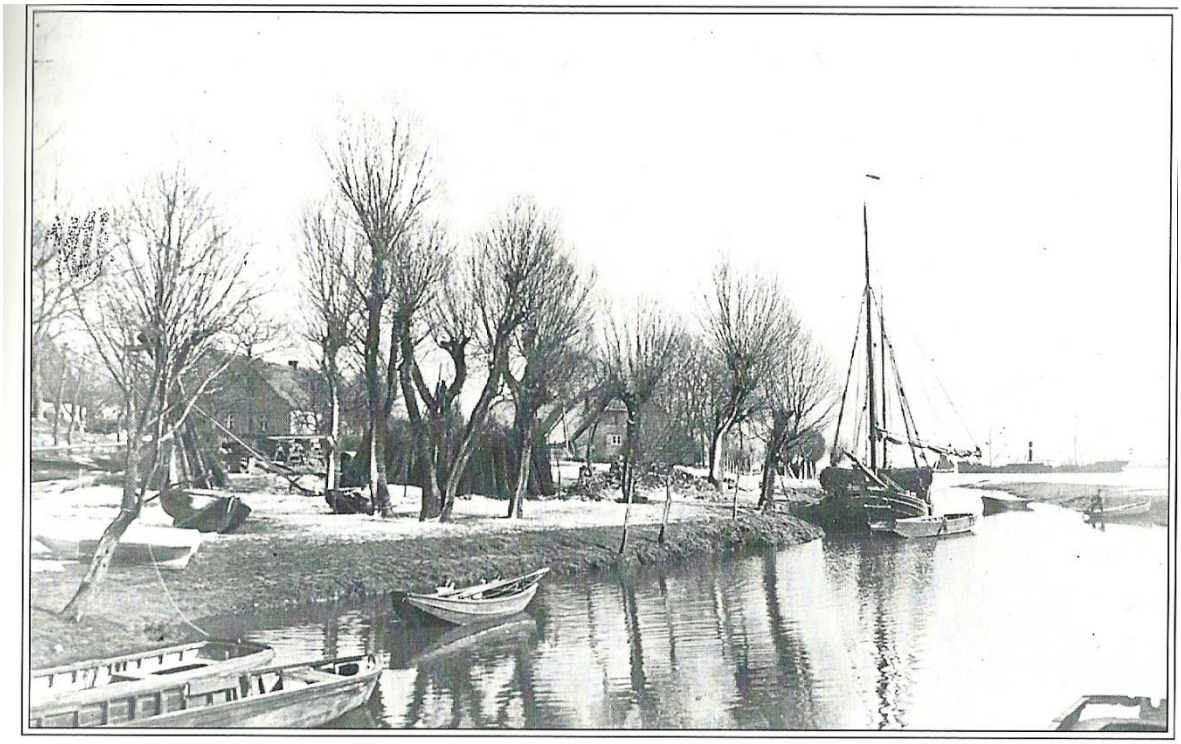
- Erich Bassiner, Der Schulauer Hafen im Wandel der Zeit, 1997
- Dagmar Jestrzemski, Von Schiffahrt und Fahrensleuten - Maritimes aus Wedels Vergangenheit (Beiträge zur Wedeler Stadtgeschichte, Band 4), 2000
- Herr Napiwotzki weist auf das Jahrbuch des Altländer Archivs von 2018 hin, das einen Artikel über die Geschichte der Lühe-Schulau-Fähre enthält.



Der Liethgraben in Schulau diente bis zum Ausbau Anfang des 20. Jahrhunderts als natürlicher Hafen. Foto um 1890.

Beim Schulauer Hafen handelte es sich um einen natürlichen Tidehafen, wobei der Liethgraben die natürliche Entwässerung der Au in die Elbe darstellte. „Schulau“: Schulen=Schutz suchen.

Der Liethgraben 1890



Die »Schul-Au« um 1890
Foto: Stadtarchiv Wedel

Ein großes Problem war schon immer der anlandende Schlick und das damit verbundene Flachfallen des Hafens. Verwendung von Flachbodenschiffen, sog. Tjalken und Ewern.

1900: Die Schlepper haben mit ihren Schuten den ausgebaggerten Schlick abgefahren. Im Hintergrund liegt noch der »Eimerbagger«
Foto: Heimatmuseum Wedel

1900: Schlepper fahren den ausgebaggerten Schlick ab.

Der Schulauer Hafen hatte eine große Bedeutung für den Stückguttransport nach Hambug und den Unterelbebereich, teilweise ging die Fahrt bis nach Skandinavien.

Transportiert wurden:

- Torf (als Brennmaterial bis 1920 und auch nach dem 2. Weltkrieg, Viele Bauern konnten damit mehr Geld verdienen als mit ihrer kleinen Landwirtschaft.),
- Heu (aus den Elbwiesen, das war von besonderer Qualität. Es wurde auch erzeugt als Futter im Zuge des Ochsenmarkthandels.),
- Getreide und überschüssige landwirtschaftl. Erzeugnisse,
- Kalk (Watten- und Schellfischer holten von den Muschelbänken Muscheln, zur Herstellung von (Muschel) Kalk in Brennöfen im Niederelbebereich, dafür benötigte man ebenfalls Torf als Brennmaterial,
- Sand (1768: Der Pinneberger Landdrost schreibt an den Vogt: „Das Sand-, Ballast- und Steingraben vom Elbhochufer nimmt bedrohliche Ausmaße an, es kommt bei Stürmen und Hochwasser zu Abbrüchen." Daraufhin wird es dort verboten und nur an unbedenklichen Stellen erlaubt!),
- Mauersteine (wurden in Brennereien aus Lehm im Niederelbebereich hergestellt und von der Este, Oste, Stör nach Hamburg und Altona verschifft, bes. für die Bautätigkeit in Hamburg nach dem Großen Brand von 1842),
- Steine (aus Skandinavien),
- Pulver (aus Pulverfabrik 1877),
- Zucker (aus Zuckerfabrik 1892 – die Zuckerfabrik hatte ihren eigenen Anleger),
- Bier (1835 Wedeler Bierschiff – Wedel hatte viele Brauereien und Gasthöfe.)

Im Hafen trafen sich Elbfischer, Küstenfischer und Hochseefischer.

Schon 1800 erfolgte die Gründung der Schiffswerft J.D. Behrens am Liethgraben: Ewer, Elbsegler, Frachtsegler wurden gebaut und repariert (heute Lemke, Elblust)

Der Handel nahm zu, Hamburg und Altona als wachsende Städte, brauchten Baumaterial, Heu und Torf, die Schiffe wurden größer.

Hamburger, Altonaer und Finkenwerder ließen sich in Schulau nieder, um den Fischgründen näher zu sein.

Fischkutter hatten als Zeichen „SS“- Schleswig Schulau.

Einige wichtige Daten:

1883: Vorortbahn Altona – Wedel. So konnte das Obst von südlich der Elbe schnell per Bahn von Wedel nach Hamburg transportiert werden.

1894: Pläne, mit einem Stichkanal den Wedeler Hafen zu verbinden, wurden abgelehnt.

1898: Hochseefischereihafen für den Heringsfang geplant (Dünger für Landwirtschaft). Schulau sollte sich zu einem Viertel an den Kosten beteiligen und Grundstücke zur Verfügung stellen. Außerdem sollte es sich an den Hafenunterhaltungskosten beteiligen.

1899: „Fischereischutzhafen“ wurde errichtet, außerdem Lager, die dann verpachtet wurden. Es entstand die Westmole, die während der Sturmflut 1962 zerstört wurde.

Westmole

1903: Die Verschlickung des Hafens ist ein großes Problem. Sog. Eimerbagger waren im Einsatz, Abtransport des ausgebaggerten Schlicks.

1903: Eingabe: Weg zur Beladung der Pferdefuhrwerke nicht befahrbar (Höckner-Bild 1915). Es wurden als Folge die Hafenstraße und die Bahnhofstraße als Transportwege gebaut.

Bild von Rudolf Höckner 1915

Herr Napiwotzki berichtet über die Geschichte der Wedel-Schulau-Fähre. 1912 kam es zur Zusammenführung von Schulau und Wedel. Es gab zu der Zeit keine gute Fährverbindung zwischen Wedel und dem Alten Land, an der die Altländer Obstbauern großes Interesse hatten. 1916 wurde eine Volksbefragung in Schulau und Wedel durchgeführt, unterstützt von den Einzelgesellschaftern Bürgermeister Eggers, Lehrer Schuback, Ratsmann Körner und Schiffskapitän Woltmann senior, die sich für einen Fährbetrieb über die Elbe stark machten. Im Mai 1917 wurde dann ein Antrag auf Einrichtung des Fährbetriebes im Schulauer Hafen gestellt. Neben einer Anfrage von Frau Heinsohn, Wirtin des Ausflugslokals „Zur schönen Aussicht“, die auch weiterhin eine Gebühr für die Nutzung ihres eigenen Anlegers erheben wollte, ist ein Schreiben des Königlichen Wasserbauamts bekannt, in dem eine Gebühr von jährlich 5 Mark für die Nutzung der Wasserfläche erhoben wird. 1918/19 wurde der Fährbetrieb zwischen Schulau und Lühe in Betrieb genommen.

Siehe Anlage 1.

Schulauer Hafen 1936: Oben auf dem Foto ist die Hafenstraße mit Fabrikgebäuden zu sehen.

STADTARCHIV WEDEL

Tageblatt 28.10.2007

Die »Lühe.-Schulau-Fähre« bedient ihre Fahrgäste am gewohnten Platz
Foto: Arno Wildies

1988

Herr Kühl berichtet: Die Inflation und der Mangel an Metall Anfang der 20er Jahre führten dazu, dass keine Münzen mehr für die Zahlung des Fahrgeldes im Umlauf waren. Ab 1921 wurde das sog. Notgeld gedruckt, welches Münzen durch Papierscheine ersetzte. In normalen Druckereien (z.B. der Buchdruckerei der Wedel-Schulauer-Zeitung) wurden mit schönen Motiven verzierte Geldscheine hergestellt.

Der Geldschein zeigt das Steilufer im Stadtteil Schulau an der Elbe, einer Seitenmoräne eines nordischen Gletschers, die sich in einer Höhe von 220 Meter über dem Tertiär und etwa 30 Meter übertage erhebt. Das Steilufer geht allmählich in die Marsch über.

Lühe- Schulau -Fähre G.m.b.H.
Nachfolgerin der von den Grafen Schauenburg angelegten früheren Wedeler Fähre welche um das Jahr 1600 etwa 25 — 30000 dänische Ochsen vom Wedeler Markt über die Elbe nach Hannover brachte.

Die Geldscheine zeigen z.B. auch die Darstellung von Berufen, verbunden mit Sprüchen. Einer der Notgeldscheine trägt zu Ehren von Herbert Behrens, der mit

der Besatzung des Fischkutters SS 92 bei einem Sturm in der Nordsee umgekommen war, das Motiv eines Segelbootes mit der Aufschrift SS 92.

1921

Ein Dankschreiben seines Vaters an den damaligen Bürgermeister und die Stadtvertretung sowie ein Zeitungsartikel von 2019 aus dem Stadtarchiv liegen ebenfalls vor – *siehe Anlagen 2 und 3*. Ein weiterer Bericht *siehe Anlage 4.*

An der Westseite des Hafens lag der Zollkreuzer „Otter“ (bis etwa 1973). Frau Kleinwort erzählt, dass der „Blaue Zoll“ für Angelegenheiten auf dem Wasser und der „Grüne Zoll“ für Angelegenheiten an Land zuständig waren.

Zollkreuzer etwa 1973

Frau Hoffmann berichtet von einer Fahrt auf der „Otter“ von Wedel nach Glückstadt, die sie 1938 mit ihrer Familie unternehmen durfte. Ihr Vater war Maschinist auf dem Boot und das ganze lief unter „Dienstfahrt mit Privatpersonen“. Den ausführlichen Bericht von Frau Hoffmann finden Sie in *Anlage 5*.

SVWS 1975

1936 wurde der SVWS gegründet. Im Schulauer Hafen lagen zu der Zeit 15 Fischkutter und 19 Motorsegler.

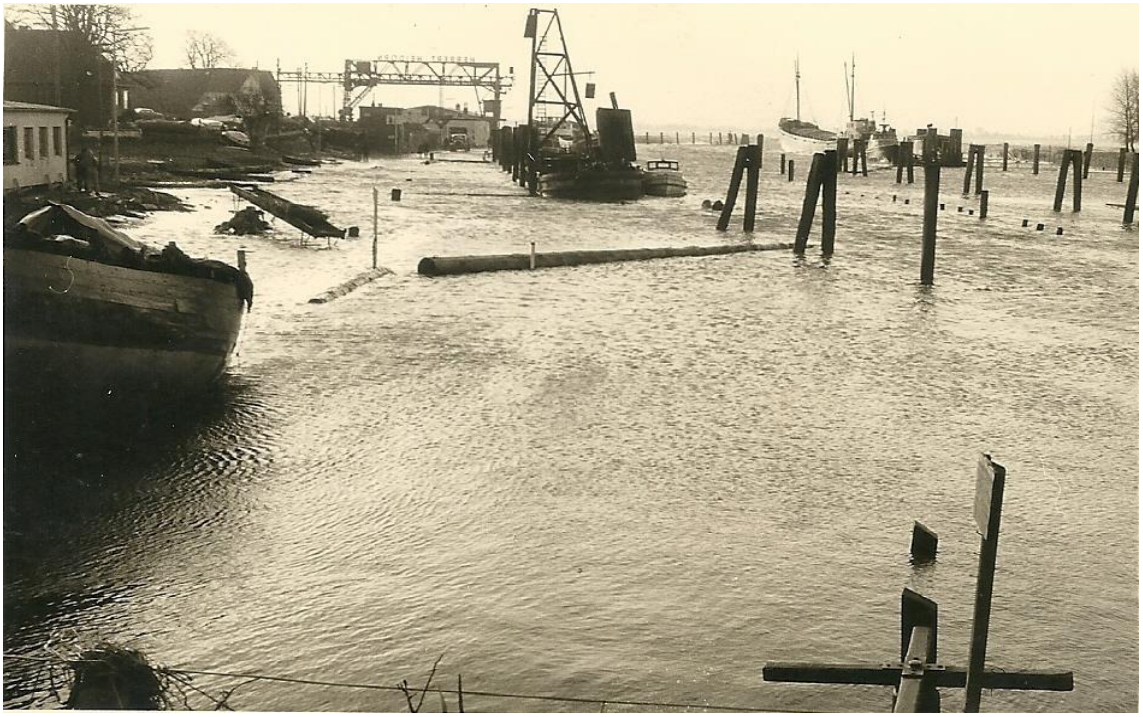
1942 begannen die Planungen für den U-Boot-Bunker. Es bleibt bei den Vorbereitungen.

Die Küstenkutter wurden von den Nazis beschlagnahmt, so auch das Boot von Herrn Günther Höchst, wie Frau Hoffmann erzählt. Nach Kriegsende bekam er es nicht gleich zurück und musste sich Arbeit auf einem anderen Kutter suchen. Dafür fehlte ihm aber die nötige Kleidung und er bekam von seinem Arbeitgeber den Tipp, bei Lüchau an der Doppeleiche nachzufragen. Dort angekommen, seien aber sowohl der Laden wie auch die Schaufenster leergeräumt gewesen. Herr Lüchau sagte ihm aber, er solle abends nochmals vorbeikommen. Voller Staunen sah Günther Höchst einen Keller voll Ware und erhielt die benötigten Kleidungsstücke. Frau Hoffmann vermutet, dass es in der Folgezeit bei den Lüchaus häufiger Fisch zu essen gab (siehe Anlage 5).

Frau Hoffmann erzählt auch, dass im kalten Winter 1946/47 Eisschollen auf der Elbe schwammen. Es war schon wieder eine Flotte von Fischkuttern im Einsatz. Einige Jungs nutzten die Fischkutter als Abenteuerspielplatz. Dabei fiel ein Junge ins Wasser und wurde von einem anderen gerettet (siehe Anlage 5).

Herr Tresselt berichtet davon, dass die Kinder dabei halfen, Kisten von den Fischkuttern an Land zu bringen. Ihr Lohn waren gesalzene und getrocknete Schollenfilets. So hatten sie wenigstens etwas zu essen. Gern erinnert er sich ans Eishockeyspielen auf den Eisschollen, räumt in der Nachschau aber ein, dass dies ja doch ganz schön riskant gewesen sei. Recht aufregend war es, als einmal ein Taxi Opel P4 aufs Eis gefahren sei.

Frau Steffen von „Segel-Steffen“ berichtet über die Geschichte der Firma und wie sie und ihre Familie immer wieder mit den Folgen des Hochwassers zu kämpfen hatten. Fazit: „Es geht immer weiter!“ Ab 1980 sind sie endlich sicher vor Hochwasser (Ein ausführlicher Bericht siehe *Anlage 6*).



1962

Auch Frau Goretzki hat viele Erinnerungen an die Sturmfluten und ihre Folgen. Sie war damals in erster Ehe mit Wrede (Wrede-Werft) verheiratet und kam 1950 nach Wedel, wo sie die Zuckerfabrik von Hugo Möller pachteten, um dort 130 Schiffe unterzustellen. 1952, als die Zuckerfabrik zurück in ihre Räumlichkeiten ziehen wollte, musste die Familie ausziehen und fand in der ehemaligen Werkstatt der Clasen-Werft eine Bleibe, in einem Holzschuppen in schlechtem Zustand. Frau Goretzki erzählt, dass die Küche eher einer Kombüse ähnelte, und oft vom dreckigen Hafenwasser überflutet wurde. Nicht nur Abwässer aus den Haushalten und Küchenabfälle von den Booten gelangten damals ungeklärt ins Hafenwasser, sondern auch diverse Verhüterlis. Da sammelte sich einiges in der Wohnung an. Dennoch: der Hafen sei jetzt zwar hübsch, aber leider kein Hafen mehr.

Neben der Schilderung, wie der Hafen sich in den Folgejahren entwickelt hat, werden zur Veranschaulichung Fotos gezeigt.

1953

Hafenkante NO 1968

Schulauer Hafen, Nordteil. Oktober 1968. Foto Jörn Hoffmann, Wedel. KB-Neg. 016-39. Mit Photoshop optimiert.

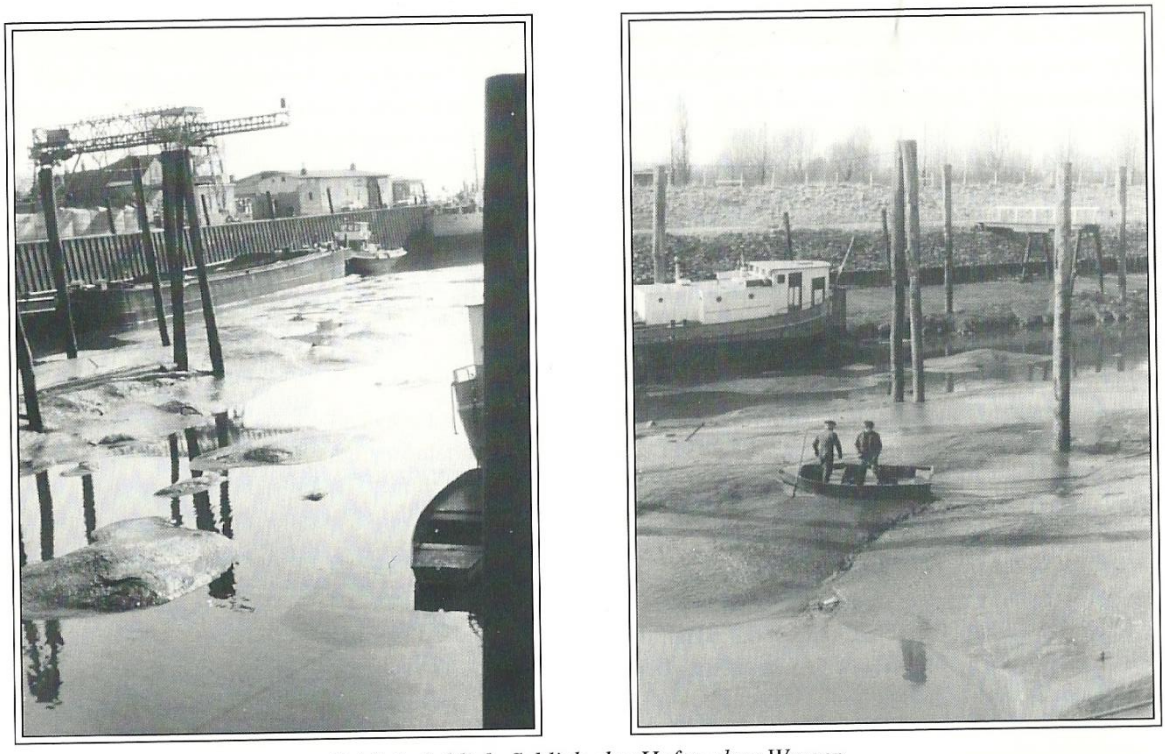
1968

In der Sturmnacht vom 8. auf den 9. November 1969 bekam die Ehefrau von Werner Braker SS 72 »Seerose« einen Funkspruch aus einer Position nördlich von Helgoland. Es war das letzte Lebenszeichen des Schulauer Seefischers. Erst vier Jahre später fand ein Taucher das Wrack und konnte auf Grund des hölzernen Namensschildes die »Seerose« als Schulauer Schiff identifizieren.

Das Eis hält die Kutter in Schulau fest. In der Mitte »SS 72« von Werner Braker. Foto: P. Grote

1969

Herr Hoffmann berichtet, dass der Schlick immer ein Problem war.



Schlick, Schlick, Schlick, der Hafen ohne Wasser.
Foto: E.Bassiner K. Brauer

1985 übernahm die Stadt Wedel den Hafen vom Land SH. Die Sanierung beginnt. Die Stadt Wedel bekam vom Land 1 Mio. DM dazu. 1986 wird der Hafen in einen reinen Sportboothafen umgewidmet. Der SVWS übernahm die Hafenmeisterei. 1988 wurde der neue Yacht-Hafen eingeweiht.

2013

2013

2013

2013 beginnt eine grundlegende Sanierung. Jörn Hoffmann hat das Geschehen in Fotos dokumentiert.

Liethgraben

Der Liethgrabenausfluss 2014

Hunderte Bürger trotzten dem Schmuddelwetter und nahmen den neuen Stadthafen in Augenschein.

Tageblatt, 23.10.2015, Foto Willuhn

2015

Weitere Wortmeldungen:

Frau B. erinnert sich an den Schwimmunterricht in den 50er Jahren. Dieser wurde von der Schule durchgeführt, und beim Tauchunterricht bekam man rote Luftballons an die Badehose geklemmt, damit man auch gesehen wurde.

Herr T. berichtet, dass er im Hafen schwimmen gelernt hat. Sein Vater hat ihn einfach ins Wasser geworfen.
Beim Verbinden des Liethgraben zum gewünschten U-Boothafen wurde ein hühnereigroßer Bernstein gefunden.

Herr Th. trägt in sehr lebendiger Form aus seinem Buch über den Schulauer Hafen vor. In den 70er Jahren kamen Kunststoffschiffe in Mode. Er war ein tüchtiger Geschäftsmann und die Firma florierte. Herr Plaumann von der Firma Nautik Börgers hatte die Idee von einer schwimmenden Ausstellung in Wedel. Er fragte im Rathaus an, ob er Schlängel von 100 m Länge im Wedeler Hafen installieren könne. Das Vorhaben wurde nicht abgelehnt, vermutlich im Wissen, um welchen Hafen es sich tatsächlich handelte. Auch berichtet Herr Thiele, wie er mit einer Gruppe Jugendlicher auf der Unterelbe gesegelt sei.

Herr K.: Wir sind auch auf Eisschollen geschippert. Er erinnert sich auch an ein Wohnschiff im Schulauer Hafen. Helgoländer wohnten dort bis sie wieder auf die Insel durften.
1949-51 betrieb Kapitän Ernst Reimers eine schwimmende Fischfabrik im Hafen.

Herr S. ist mit einem Kanu, (Faltboot), dass sie aus dem Wasser zogen und mit organisiertem Material reparierten, mit dem Wassersport angefangen.

Aufgezeichnet:

Gabriele Wieczorek-Duhm, Almut Goroncy und Maritta Henke

Wedel, 18.01.2020